



Martijn Verhoef
3 maart 2024

Una seconda vita

Zeg je ItaliÃ«, dan zeg je Fiat. En zeg je Fiat, dan zeg je natuurlijk Panda. Die compacte hatchback is al decennialang van onschatbare waarde voor het merk. We vieren inmiddels de 44e verjaardag van de Panda, terwijl er goed beschouwd maar drie modelgeneraties van het model zijn. De eerste versie was een driedeurs, die meer dan twintig jaar in productie bleef. De tweede generatie werd helemaal anders en bood veel ruimte met altijd vijf deuren. In 2012 maakten we kennis met de nieuwste generatie Panda en die auto is in licht gewijzigde vorm nog steeds in productie.

Maar de toekomst is elektrisch en daarom wordt de Fiat Panda dat ook. DÃ«-e auto deelt zijn techniek met de CitroÃ«n Ã«-C3 en zal daarom flink groeien. De compacte A-segmenter van weleer schuift door naar het B-segment, wat betekent dat het kleinste segment nog verder uitdunt. Maar Fiat heeft een tweede leven voor de oorspronkelijke Panda in petto. Of una seconda vita, want in het Italiaans klinkt alles nu eenmaal stukken beter.



EU-wetgeving in de weg

Het merk zat in een lastige spagaat. De Panda is een ongekend belangrijke auto voor het merk, met een vaste schare fans. De guitige stadsauto is al jarenlang de bestverkochte auto van Italië en er zijn maar weinig auto's die zo'n stabiele verkoopcurve als de Panda hebben. Sinds 2012 verkoopt Fiat elk jaar ongeveer evenveel Panda's, terwijl andere modellen veel wispelturiger in populariteit zijn. Uiteraard is zijn betaalbaarheid één van de redenen waarom het met de Panda zo goed gaat. Er zijn nog maar een paar auto's in het kleinste segment, aangezien veel fabrikanten het niet meer vinden lonen om alle strenge veiligheids- en uitstootnormen in een auto met zeer weinig marge te verwerken. Op een grote SUV wordt nu eenmaal veel meer verdiend, maar zo'n auto is niet voor iedereen weggelegd.

De Panda is een echte auto van het volk, maar als die auto een stuk groter en duurder wordt, brokkelt dat wel een beetje af. Maar de huidige Panda in ongewijzigde vorm laten bestaan, lukt ook niet. De strenge GSR II wetgeving uit Europa vereist dat vanaf juli dit jaar een hele batterij veiligheidssystemen standaard in iedere nieuwe auto zit.

Dat vergt heel veel aanpassingen, die zeker voor een auto als de Panda die vanaf 2012 al meedraait grote impact hebben.



Pandaatje

En toch ziet Fiat genoeg mogelijkheden om de huidige Panda in relatief ongewijzigde vorm aan de man te blijven brengen. Het vergt een boel aanpassingen, waarbij de naamswijziging de opvallendste is: de auto gaat vanaf juni als Pandina door het leven. Het is een Italiaans koosnaampje dat Pandaatje betekent en dat versterkt het effect dat Fiat wil creëren. Een compacte auto die geliefd is onder de Europese bevolking en natuurlijk het meest in Italië. Die thuismarkt blijft naar verwachting het grootste afzetgebied, niet in de minste plaats omdat de focus van de Italianen steeds meer op lokaal geproduceerde goederen ligt. We maken dan ook kennis met de Pandina op de geboortegrond van het model, de fabriek in Pomigliano d'Arco, vlakbij Napels.

De CEO van Fiat, Olivier François, onthult de Pandina hoogstpersoonlijk. Met de ogen van flink wat fabriekspersoneel op zich gericht, want voor hun betekent de

Fiat Pandina

Panda-productie bestaanszekerheid in de arme regio. Olivier heeft gelukkig goed nieuws, want de Pandina blijft ten minste tot en met 2027 en doordat de auto als één van de weinigen in het A-segment overblijft, denkt Fiat dat het model alleen maar populairder wordt. De productie wordt daarom zelfs verhoogd met twintig procent. Er klinken applaus en verheugde woorden van de fabriekschef.



Gele spiegelkappen

Dan is het tijd om kennis te maken met de Pandina. Je ziet aan een paar uiterlijke wijzigingen dat je niet met een Panda te maken hebt, want er zijn naambadges op de zijflanken en je ziet een camera-unit achter de binnenspiegel. Die is nodig voor alle nieuwe veiligheidssystemen die op de Pandina zijn geschroefd, zoals noodremassistent, verkeersbordherkenning en automatisch grootlicht.

Ook krijgt de Pandina standaard gele spiegelkappen mee, hoewel een Fiat-dealer die hoogstwaarschijnlijk ook weg kan laten. Lijkt ons beter in ieder geval, maar smaken verschillen. De Pandina is altijd uitgevoerd als Cross, wat maakt dat de auto lekker

mans overkomt. De kunststof delen geven de auto het bekende stoere karakter mee, al denken we niet dat een vierwielaangedreven versie in Nederland tot de mogelijkheden gaat behoren. Voor de aandrijving gaat de bekende 1.0 driecilinder met milde hybridetechniek zorgen, waarmee we eerder al kennismaakten.



Vijfpersoons

In het interieur schittert het touchscreen met mogelijkheden als Apple Carplay. Het systeem ziet er grafisch misschien niet heel modern uit, het scherm reageert wel snel op aanraakcommando's. Achter het stuur vind je nu ook een volledig digitaal cluster, wat het interieur van de Pandina direct wat meer hightech cachet geeft. Overigens zien we op zowel het dashboard als de deurpanelen nog heel vaak Panda geschreven, op de stoelbekleding staat dan wel weer Pandina.

Grappige verwijzingen naar de Kung Fu Panda vind je ook hier en daar verstopt. De interieurmaten veranderen verder niet, dus de Pandina blijft behoorlijk ruim voor zijn 3,7 meter lengte. De kleinste personenauto van de Stellantis-groep biedt nog steeds plaats

aan maximaal vijf inzittenden en dat is behoorlijk uniek te noemen. Met het verdwijnen van de Mitsubishi Space Star kunnen we alleen de Dacia Sandero bedenken als betaalbare vijfzitter en die is echt een maatje groter.



Winnen van Porsche

Dat de Pandina in Italië een succes blijft, durven we wel te voorspellen. Al voelt Fiat zelfs in het thuisland de hete adem van Chinese autofabrikanten in de nek. Met stimulans van de Italiaanse overheid voor lokaal geproduceerde producten moet het Fiat wel lukken om de Pandina voor een aantrekkelijke prijs te blijven aanbieden, al zullen de extra veiligheidsuitrusting en stoerdere uiterlijk toch echt wel een meerprijs vergen ten opzichte van de oer-Panda die vanaf juni dit jaar toch echt uit productie gaat. Wat de Pandina in Nederland gaat kosten is nog niet bekend, maar de Nederlandse BPM komt nu eenmaal hard aan bij stadsauto's, dus we zijn al blij als Fiat de auto onder de 20 mille weet te houden. Het uitgedunde A-segment biedt verder nog de Hyundai i10, Kia Picanto en Aygo X.



Fiat Pandina

De Pandina biedt als enige vijf zitplaatsen en is nu qua veiligheidsuitrusting ook weer actueel. Het is met de Pandina gelukt om de oorspronkelijke Panda te laten bestaan en volledig aan nieuwe EU-wetgeving te voldoen. Daarmee verslaat de Pandina auto's als de Audi Q5 en Porsche Macan, die vroegtijdig het toneel verlaten. Dat het vertrouwen in auto en fabriek er zijn, blijkt wel uit de speech van Olivier François. Op naar de volgende 44 jaar, Pandina!