



Martijn Verhoef
21 december 2020

Niet weg te slaan

De Fiat Panda is een icoon die het segment van stadsauto's sinds zijn bestaan heeft opgeschud. Hoewel de Panda inmiddels al veertig jaar bestaat, zijn we pas bij de derde generatie aanbeland. Dat is te danken aan de tijdloze eerste generatie, die meer dan twintig jaar in productie was. Maar vlak zijn opvolgers niet uit, want de derde generatie die we nu testen is ook al ruim acht jaar in productie. In totaal zijn er ruim acht miljoen exemplaren van de Panda verkocht.

In zijn gehele leven heeft de Panda al verschillende gedaantes aangenomen; van sportieve hot hatch tot stoere terreinwagen met zeer goed werkende vierwielaandrijving. Ook de Panda moet met zijn tijd mee en daarom introduceerde Fiat een heuse Hybrid. Maar past die benaming wel? Dat lees je in deze test van de Fiat Panda.



Heel herkenbaar

Maar eerst nemen we de tijd om het uiterlijk van de Panda te bespreken. De Panda en Italiaanse flair gaan hand in hand. We benoemden al de tijdloze eerste generatie. Modebewustheid is het model ook niet vreemd, want als Æ©Æ©n van de eerste A-segmenters werd het model vanaf de tweede generatie alleen als vijfdeurs geleverd. Dit terwijl veel concurrenten alleen met drie deuren waren te verkrijgen. Ook het bijna MPV-achtige uiterlijk met zijn hoge achterlichten was innovierend te noemen. En het ruige uiterlijk van de Panda Cross en 4X4 werd ook al meer dan 15 jaar geleden geïntroduceerd, terwijl het hoger op de poten plaatsen van hatchbacks nog in haar beginschoenen stond.

Ook onze testauto is in deze Cross-outfit uitgevoerd, de kunststof bumperdelen en andere stoere details zijn standaard vanaf het tweede uitrustingsniveau. Het maakt de auto stoer en tegelijk aibaar. Hoekige vormen, de langwerpige achterlichten en de dakrails maken dit onmiskenbaar een Panda. Dat de jaren beginnen de tellen zie je onder meer aan de led-dagrijverlichting, dat aftermarket aan doet. Hoewel het

Fiat Panda 1.0 Hybrid Launch Edition

introduceren van de Hybrid voor Fiat aanleiding was om het uiterlijk van de Panda verder te vernieuwen, zijn de gelijkenissen met het pre-facelift model overheersend. Dat is gelijk ook de charme van het model, want heel verouderd komt de testauto niet over. Toch staat een verder ingrijpende facelift voor het begin van 2021 op het programma.



Nog even wachten

Vanbinnen weet het model ook voldoende fris over te komen, hoewel ook hier verdere wijzigingen voor op rol staan. We moeten het nu nog doen met wat monotone digitale displays tussen de tellers, op de radio en bij de klimaatcontrole. Begin 2021 doen ook bij de Panda kleurenschermen hun intrede, maar tot die tijd is het grootste scherm in het interieur van je eigen smartphone. Die klik je namelijk eenvoudig in de houder bovenop het dashboard, zodat je de navigatie-app op je telefoon kunt gebruiken. Opladen gaat vervolgens eenvoudig via de bovenop het dashboard geplaatste USB-poort.



Fiat Panda 1.0 Hybrid Launch Edition

De radio beschikt wel over Bluetooth, zodat telefoongesprekken en de instructies voor de navigatie via de speakers van de auto lopen. Als je de tft-schermen met hun oranje verlichting even wegdenkt, komt het dashboard van de Panda nog prima voor de dag. De exterieurkleur komt terug in de sierpanelen, wat het geheel opfleurt. De knoppen voelen prima aan en de ergonomie is goed op orde. Al zal je de eerste dagen even moeten wennen dat de raambediening ook via de knoppen op het dashboard plaatsvindt.



Lekker veel ruimte

Ook in de vernieuwde Panda zit je op de bok, Ã©Ã©n van de redenen dat de Panda zo'n vaste schare fans heeft. Hoewel het stuur niet naar je toe te halen is, vind je als bestuurder een prima plek in de stadsauto. De pook is lekker hoog geplaatst, zodat je deze gemakkelijk kunt bedienen. Ook het zitmeubilair weet onze voorkeur weg te dragen. De bestuurdersstoel is voldoende te verstellen en beide voorstoelen weten een prima zit te bieden.



Fiat Panda 1.0 Hybrid Launch Edition

Je moet er van houden dat je wat hoger zit, maar het geeft in ieder geval een ruimtelijk gevoel dat zelfs langere inzittenden voorin een goede hoofdruimte overhouden. Steeds zeldzamer in het A-segment, maar de Panda weet in totaal nog steeds vijf zitplaatsen te bieden. De middelste plaats op de achterbank is wellicht voor een kleiner kind, maar twee volwassenen kunnen prima achterin plaatsnemen. Bovendien weet de Panda een prima bruikbare bagageruimte te bieden. Ga nu niet direct een bouwmarkt leeg kopen, maar een aantal boodschappenkratten kun je prima in de kofferbak kwijt.



Hybride?

Een van de voordelen van de modelwijziging vind je in het vooronder van de Panda. Daar is een 999 CC driecilinder gekoppeld aan een versnellingsbak met zes versnellingen. Als je ooit in de Panda Twinair hebt gereden, herken je de Panda niet meer terug. De resonanties en schelle motorfietsgeluid hebben plaatsgemaakt voor een soepele en op de achtergrond blijvende driecilinder. Het motortje loopt mooi en alleen bij een stevige acceleratie laat hij duidelijk van zich horen. En zelfs dan klinkt hij heel prettig. Met de zes verzetten help je de auto eenvoudig naar het juiste



Fiat Panda 1.0 Hybrid Launch Edition

toerenbereik, waarna de auto gretig oppakt. Tot op zeker hoogte dan, want verwacht geen topprestaties van de 70 pk sterke 1.0 liter. Maar voor het meekomen met het verkeer heb je echt niet meer nodig.

Wat meehelpt is dat Fiat de Panda heeft voorzien van een mild hybridesysteem, dat de auto van iets meer kracht voorziet bij acceleratie. In een lithium-ion accu wordt energie opgeslagen dat onder andere vrijkomt bij het remmen. Veel autofabrikanten gebruiken dit systeem al jaren en geven er weinig ruchtbaarheid (zoals BMW met haar EfficientDynamics), maar voor andere merken is het voldoende om de auto het predicaat Hybrid mee te geven. Verwacht niet het accupakket van een hybride als een Prius, want de 12 Ah accu is in capaciteit vergelijkbaar met een powerbank voor je telefoon. Helemaal elektrisch rijden is dus zeker niet mogelijk, zodat je kunt stellen dat de benaming Hybrid voor deze Panda lichtelijk overdreven is. Je merkt dat de accu oplaadt als je het gaspedaal loslaat, want dan is van uitrollen bijna geen sprake. Wel heb je profijt bij bedienen van het stop- startstelsel, dat snel reageert. Zo slaat vlak voor het stilstaan bij een verkeerslicht de benzinemotor al uit. Zodra je de koppeling weer intrapt, kun je weer weggrijden. Of het komt door de fijne nieuwe 1.0 van Fiat of de toevoeging van het elektrisch systeem weten we niet. Maar het testverbruik van bijna 1 op 20 is heel netjes te noemen voor de hogere Panda Cross.



Prima keuze

Verwacht overigens geen grote kwaliteiten in het terrein van onze Panda, want met zijn voorwielaandrijving zal deze auto niet ver komen. Overigens levert Fiat nog steeds een vierwielaangedreven versie van de Panda, die als Cross 4X4 minstens 23.490 euro kost. Vergeleken daarmee is de 16.690 euro die voor onze testauto moet worden afgerekend stukken vriendelijker. Voor een auto uit het A-segment blijft het natuurlijk veel geld, al zien we dat elke auto uit het compacte segment de afgelopen jaren flink duurder is geworden.

De Panda was geruime tijd de goedkoopste auto van Nederland met een prijs van ruim onder de tien mille, maar inmiddels dien je er minimaal 14.590 euro voor neer te tellen. Toch is de auto nog steeds één van de goedkoopste auto's uit het speelveld. Hogere belastingen, strengere eisen omtrent standaarduitrustingen en hoge veiligheidseisen liggen hieraan ten grondslag. Voordeel is dat je vanaf de instapper al beschikt over het mild hybridsysteem, airconditioning, DAB+-radio en Bluetooth. Voor het stoere uiterlijk van de Cross City betaal je 1.200 extra, terwijl de geteste Launch



Fiat Panda 1.0 Hybrid Launch Edition

Edition nog eens 1.000 euro extra kost. Je hebt dan een heel complete auto, al zijn cruise control en verdergaande veiligheidssystemen niet leverbaar.

Bekende karaktereigenschappen als het geboden overzicht binnenin, de fijne aandrijflijn en de zesbak maken de Panda Hybrid nog steeds een heel leuke keuze in het A-segment, zeker als je gaat voor de stoere Cross. Je krijgt daarmee een heerlijk eigenwijze en best wel ruime hatchback en daarnaast een behoorlijke gunfactor van de rest van het verkeer.

Plus

- + Nog steeds leuk
- + Sterk verbeterde aandrijflijn
- + Best ruim

Min

- Geen cruise control leverbaar
- (Nog) geen kleurenschermen binnenin