



Wilbert Huls

Slim

Door de autoliefhebber is de Panda al vanaf het begin een beetje minachtend aangekeken. De eerste editie zou met zijn rechte vormen drie decennia geleden wel eens de aanleiding geweest kunnen zijn voor het ontstaan van de oneerbiedige term koekblikje. Toch bleek Fiat slimmer dan al die autokenners bij elkaar, want de Panda werd een regelrechte verkooptopper; er werden er letterlijk miljoenen afgezet. Zijn opvolger had in 2003 al een veel aansprekender design, maar ook hier won de praktische bruikbaarheid het van een spannend lijnenspel. En wederom deed de Panda het prima in de verkoopljestjes. Vandaar dat we bij voorbaat al veel verwachten van de nieuwe Panda, want hij is weer duidelijk wat moderner, maar de filosofie is nog altijd dezelfde.



Squircles

Waar bij de oorspronkelijke Panda de vorm het in zijn geheel moest afleggen tegen kostenbesparing, is er bij deze des te meer werk van gemaakt. Volgens de Italianen vormen "squircles"™ de kern van het ontwerpen. Deze vierkanten met ronde hoeken zijn op diverse plekken in exterieur en interieur terug te vinden. Aan de buitenkant valt het nog mee en zijn de koplampen "recht van voor gezien" en het derde zijruitje misschien wel de opvallendste, maar in zijn geheel zou je kunnen stellen dat de Panda wat meer afgerond is dan zijn voorganger, die overigens leverbaar blijft als Panda Classic. Waar de indruk kan ontstaan dat de auto niets meer is dan een royale update heeft het mis, want in alle dimensies is de auto groter geworden. Het valt op dat de auto met de nieuwe vormgeving weer goed in de Fiat-familie past. Toen we achter een rode D3blo geparkeerd stonden, vielen de vele gelijkenissen op, terwijl de overeenkomsten met de populaire 500 ook niet van de lucht zijn. En misschien zit in

deze twee vergelijkingen wel de kern van de nieuwe Panda: praktisch en knuffelbaar.



Frivool

De eerdergenoemde squircles hebben zich door het hele tweekleurige interieur verspreid. Naast de diverse prints, zit het figuurtje verstopt in bijvoorbeeld de vorm van de klokkenwinkel, de knoppen van de middenconsole en zelfs het stuur. Uiteraard is het stuur gewoon rond, maar door het vierkante hart en een optisch geintje met de stiknaad, kijk je toch eerst even vreemd op. De gebruikte materialen vormen een goede mix tussen kwaliteit en budgettaire beperkingen, waarbij de afwerking gewoon goed is. Een leuk detail op de donkere kunststofdelen is de print van een wirwar aan letters die samen het woord Panda lijken te vormen. Lijken, want hoe goed we ook keken, het lukte ons niet om het te vinden. Waar de lettertjes bovenop het dashboard hinderlijke reflecties mooi breken, doet het concave glaasje op de kilometerteller dat niet en



Fiat Panda Twinair 85 Lounge

worden de waarden onderin slecht afleesbaar. Hoewel het dashboard erg frivool vormgegeven is, is dit gelukkig niet ten koste gegaan van de gebruiksvriendelijkheid. Integendeel, eigenlijk alleen het losse navigatiesysteem bovenop het dashboard zit te ver weg, maar verder kan je vanaf de bestuurderspositie alles op een prettige manier bereiken, waarbij de hooggeplaatste versnellingspook vooral bijdraagt aan een ontspannen houding.



Prettige zit

De Panda blijft net zoals de eerste editie een auto die met relatief beperkte middelen aangeschaft moet kunnen worden. Destijds had dat heel sterk zijn weerslag op de stoelen, die de ergonomie van een hangmat hadden. Dat dat nu een stuk beter moet zijn, leert een eerste blik op de stoelen die lekker fris zijn vormgegeven, maar nog belangrijker is dat de vele kilometers dat bevestigen. Met de rechte zitpositie stap je

Fiat Panda Twinair 85 Lounge

zelfs na lange ritten ontspannen uit de auto en zelfs de zijdelingse steun is aanwezig, al zal iedereen begrijpen dat deze puur toereikend is voor normaal rijgedrag. De lichte kleur van de stof doet het goed, maar het viel ons wel op dat het al wat smoezelig aandeed terwijl er nog geen 5.000 kilometer op de teller stond. Op de achterbank kunnen twee volwassenen en een kind goed zitten, zeker de hoofdruimte profiteert van de hoge achterkant van de Panda. Tot slot vinden we achter de bank voor een compacte auto een prettige hoeveelheid bagageruimte die door de bumper nog wel een tildrempeltje kent, maar die is niet onoverkomelijk.



Economisch pruttelen

Op dit moment is de Panda alleen nog maar met een tweecilinder te bestellen. Wij reden de Twinair met turbo die een maximaal vermogen van 85 pk in de schaal legt, terwijl de 65 pk versie zonder turbo daar dit jaar nog bijkomt. Het woord tweecilinder



Fiat Panda Twinair 85 Lounge

begint door de opmars binnen het Fiatconcern langzaam aan status te winnen en de Panda zal dit alleen nog maar versnellen. Wanneer je eenmaal aan het geluid en de trillingen gewend bent, blijft er een hele normale motor over die geen enkele moeite met de Panda kent. Zeker wanneer je het toerental flink laat klimmen, zit er meer dan genoeg pit in. Een nadeeltje is wel dat dan het verbruik fors toeneemt, zodoende probeert Fiat je middels de schakelindicator te motiveren om vlot op te schakelen. Zo vlot dat je er gevoelsmatig nog helemaal niet aan toe bent. De bijbehorende trillingen en geluidsproductie bij een dergelijk laag toerental betekent bij de bekende viercilinder immers dat je op het punt van afslaan gekomen bent. En toch, wanneer je er goed aan houdt, blijkt het motortje de Panda er gewoon door te trekken. En wanneer je dit op wegen vol kan houden waar je niet al teveel snelheidswisselingen hebt, komt de ware zuinige aard van het blokje naar boven. Zo konden we hem op buitenwegen tot 80 kilometer per uur zelfs eenvoudig onder de 4 liter per 100 kilometer krijgen. De reden dat het uiteindelijk gemiddelde op 5 liter uitgekomen is, zit hem puur in het grote verschil met de bebouwde kom. Wanneer je regelmatig moet inhouden en weer gas geven ben je je extreem zuinige waarden helaas weer snel kwijt. Uiteraard zijn deze zuinigheidsproeven gedaan met de ecoknop op de middenconsole geactiveerd. Bij dit alles zijn de algehele rijeigenschappen een ruime voldoende. Het sturen vinden we in dat opzicht zelfs het vermelden waard, want dat gaat met voldoende gevoel en genoeg weerstand. Iets wat bij dit type auto nog wel eens ontbreekt. Voor degenen die toch van zeer licht sturen houden, biedt de cityknop uitkomst, want daarmee is het extra makkelijk manoeuvreren.



Goed betaalbaar

Naar goedkope auto's is altijd vraag geweest. Dat heeft Fiat vanaf begin jaren 80 gemerkt en dat merken ze vandaag de dag nog steeds. De vraag naar zuinige auto's is de laatste jaren zeer sterk gestegen en het is daarom niet vreemd dat op dat vlak grote stappen zijn gemaakt met deze nieuwe Panda. Naast het aloude voordeel van de prijs, kwam er met de vorige generatie Panda al enorme vooruitgang qua praktische bruikbaarheid en uiterlijk. Op dat gebied zet deze geheel nieuwe Panda weer een stapje bij en toont hij daar bovenop nog eens verbruikscijfers waar je weer een poosje mee toe kan. Natuurlijk zijn er aanmerkingen te maken op onderdelen van de Panda, zoals de reflecties op de tellers en de besmettelijkheid van het interieur, maar dan vervallen we in futiliteiten. Alleen de resonanties van de tweecilinder zijn van die orde dat het echt hinderlijk is, al hebben we begrepen dat Fiat op dat vlak over niet al te lange tijd vorderingen aan de wereld gaat tonen. Hoe dan ook weten wij zeker dat



Fiat Panda Twinair 85 Lounge

deze Panda het succes van zijn voorgangers gaat voortzetten, want Fiat heeft een uitermate goede auto neer weten te zetten, die uitermate goed betaalbaar is gebleven.

Plus

- + Praktisch
- + Bij vlagen zeer zuinig
- + Betaalbaar

Min

- Reflecties klokkenwinkel
- Besmettelijkheid interieur
- Flinke resonanties tweecilinder