

LUGLIO 1983 - L. 2500

# QUATTORRUOTE

PERIODICO MENSILE Spediz. in abbon. post. - Gruppo 3/70

**CONCORSO**  
«PREMIATO  
L'ERRORE»  
10.000.000 in palio



Provata la nuova «Panda» a 4 ruote motrici

## PROVE

Renault «11» 1100 e 1400 cc  
Fiat «Nuova Ritmo 105 TC»  
Opel «Rekord» diesel e benzina  
BMW «732» meccanica e automatica

## NOVITÀ

Anche la Lancia a gasolio  
Tante «Uno» speciali  
In autunno l'Alfa-Nissan  
Arriva l'Innocenti turbo

## INCHIESTA

**SEGGIOLINI PER BAMBINI: SOLO 3 SU 16 SONO SICURI**

**PROVA SU  
STRADA**



**PREGI**

- «TUTTI TERRENI» ECONOMICA
- MOTORE BRILLANTE
- BUONI CONSUMI

**DIFETTI**

- MANOVRABILITÀ CAMBIO
- STERZO POCO PRECISO
- RUMOROSITÀ ELEVATA

Nel settore sempre più vasto delle trazioni integrali mancava la berlina utilitaria: ecco il perché della «Panda 4x4». Questa vettura trova il suo impiego migliore nel tempo libero e per la sua versatilità può risolvere anche numerosi problemi di viabilità su strade innevate o fangose permettendo di viaggiare più sicuri; inoltre può affrontare con notevole disinvoltura strade sterrate. Adotta un motore di 965 cc (lo stesso

dell'«A 112 LX») con una potenza di 48 CV accoppiato a un cambio a 5 marce, la cui prima funge da «ridotta». Viene realizzata in collaborazione tra la Fiat, che ne produce 50 al giorno nello stabilimento di Termini Imerese, e l'austriaca Steyr (famosa nel settore fuoristrada), che costruisce il complesso trasmissione. Costa, IVA compresa, circa L. 9.500.000 (cioè il 30% più della «Panda Super»). Supera i 130 all'ora.

**FIAT**  
**"PANDA 4x4"**

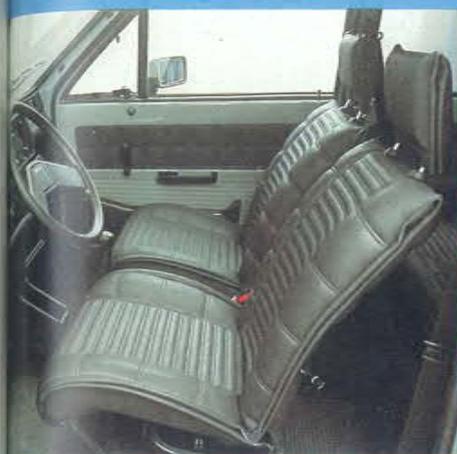


## CORPO VETTURA:

solo lievi modifiche. Allestimenti quasi come nella «Super»

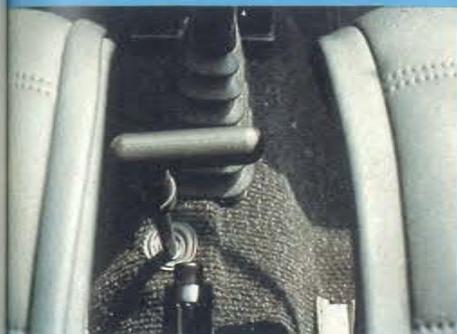
Esternamente la «Panda 4 x 4» non differisce molto dalla versione stradale poiché sono state apportate solo lievi modifiche per adattarla al ruolo di fuoristrada. Immutato il frontale uguale a quello della versione «Super». Limitata la scelta dei colori: disponibili solo il verde e, a richiesta, il grigio metallizzato. Qualche aggiunta si nota nella parte laterale dove sono stati montati i massicci fascioni protettivi in poliuretano e applicati i marchi «4 x 4». I vani passaruota sono ora provvisti di ripari e ci sono anche i paraspruzzi su tutte le ruote. Di nuovo tipo gli specchi esterni regolabili dall'interno. Nella parte posteriore, accanto alla sigla d'identificazione, compaiono i marchi Fiat e Steyr Puch (la Casa austriaca che costruisce tutto il gruppo trasmissione).

Il colore dei cerchi ruota si accorda con quello della carrozzeria, i pneumatici sono di tipo tassellato. L'abitabilità è quella solita della «Panda», cioè buona per quattro persone; i sedili sono diversamente imbottiti e rivestiti; sempre criticabile l'accessibilità ai posti dietro. Il posto guida non ha avuto bisogno di modifiche per essere adattato all'impiego in fuoristrada, data la posizione già abbastanza sopraelevata; il sedile, un po' meno imbottito che nella «Super», si rivela pratico ma non del tutto comodo specie nei lunghi viaggi. La plancia invece è quella della versione più lussuosa e, pertanto, completata dal mobiletto centrale sul pavimento. Anche i comandi fondamentali seguono il solito schema. Nuova ovviamente la leva per l'inserimento della trazione alle ruote posteriori: posizionata tra quella del freno a mano e quella del cambio, è comodamente azionabile (anche se bisogna tirare con una certa forza). Accoppiata a questo comando c'è la spia nel cruscotto che segnala l'inserimento della trazione integrale. L'impianto di climatizzazione, pur essendo abbastanza efficace, non è a livello di altre concorrenti; comodi da raggiungere i comandi. La visibilità è complessivamente buona sia per la posizione di guida sia per le dimensioni del corpo vettura. Molto utile nella marcia su strade sterrate il tergicristallo posteriore. Anche nell'eventuale impiego fuoristrada non ci sono problemi. La dotazione di accessori comprende gli appoggiatesta per i sedili anteriori, i cristalli atermici e la prima «ridotta». A richiesta non c'è molto: vernice metallizzata e tetto apribile. Allestimenti e finiture quasi come sulla «Panda Super» anche se, ovviamente, alcuni particolari si differenziano soprattutto per il diverso tipo d'impiego. I rivestimenti dei pannelli, della plancia e dei sedili sono in finta pelle e in alternativa si possono avere in tessuto. Il bagagliaio ha una capacità di 270 dmc. (valigie per 243 dmc.); ribaltando i sedili si può caricare, a filo schienali anteriori, per 534 dmc. La ruota di scorta è sistemata nel vano motore, come nelle altre «Panda».



Gli allestimenti della «4x4» sono intermedi tra quelli della «Panda» normale e quelli della «Super». I rivestimenti sono in finta pelle o, in alternativa, in tessuto.

La plancia della «4x4» è praticamente identica a quella della «Super». La strumentazione comprende la spia che avverte dell'inserimento della trazione anche posteriore. Manca invece il contaghiometri parziale, utile a una vettura che si muove anche su percorsi fuoristrada. Il divano posteriore è del tipo ribaltabile e, a richiesta, dotato anche di cinture.



Sopra, la leva di inserimento della trazione integrale posta sul tunnel tra i due sedili anteriori. L'inserimento viene effettuato tirando la leva a velocità inferiori ai 60 km/h.



CASA COSTRUTTRICE: Fiat S.p.A. - Torino  
 PREZZO DI LISTINO: L. 9.500.000 (stimato con IVA)  
 TERMINE DI CONSEGNA: 20 giorni  
 FORMA DI GARANZIA: Integrale per un anno (con percorrenza illimitata). Comprende i pezzi di ricambio e mano d'opera con esclusione delle operazioni di manutenzione. Esecuzione gratuita ai primi 1500 km di un «Tagliando di servizio» con solo addebito dei materiali di consumo (lubrificanti, carburanti, ecc.).  
 TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE: L. 33.000  
 POTENZA FISCALE: 12 CV  
 ACCESSORI A RICHIESTA (IVA compresa): Vernice metallizzata L. 162.000 - Tetto apribile L. 216.000 - Cinture di sicurezza posteriori L. 162.000  
 DATI VETTURA IN PROVA: Telaio n. ZFAIGIA00-05443899 - Carburatore Weber 32DATR10/100 - Candele Marelli CW7LPR - Pneumatici Michelin M + S 145 SR 13

La «4x4» è facilmente riconoscibile per la maggiore altezza da terra (15,5 cm invece di 13) i fascioni laterali di rinforzo, la massiccia trasmissione posteriore (evidente nella vista di 3/4 posteriore), i paraspruzzi sulle quattro ruote, vari marchi (Fiat e Steyr-Puch)



## LA TECNICA

La trasformazione della «Panda» in 4x4 ha comportato un buon numero di modifiche che riguardano tutta la meccanica.

L'impostazione fondamentale rimane quella delle versioni a due ruote motrici: motore anteriore trasversale e trazione anteriore (in condizioni normali; la trazione posteriore è inseribile, ma non deve essere mantenuta inutilmente nella marcia su strada). Le sospensioni anteriori sono McPherson con montanti telescopici e molli elicoidali coassiali, il triangolo inferiore è formato da un braccetto trasversale e da un puntone longitudinale. Rispetto al modello normale variano la flessibilità e l'altezza delle molle; sotto sono state aggiunte protezioni che irrigidiscono ulteriormente gli attacchi delle sospensioni alla scocca.

Il retrotreno è ad assale rigido (in questo caso «ponte» perchè contiene il differenziale e i semiasi) ancorato a due balestre longitudinali a tre foglie e con i «biscottini» alla estremità posteriore; gli ammortizzatori sono inclinati all'indietro e collocati all'interno rispetto alle balestre.

Il motore appartiene sempre alla famiglia dei Fiat ad aste e bilancieri, ma è il tipo, più recente, prodotto dal 1979 per le «A112»: la cilindrata è di 965 cc con potenza di 48 CV e coppia di 7,1 mkg.

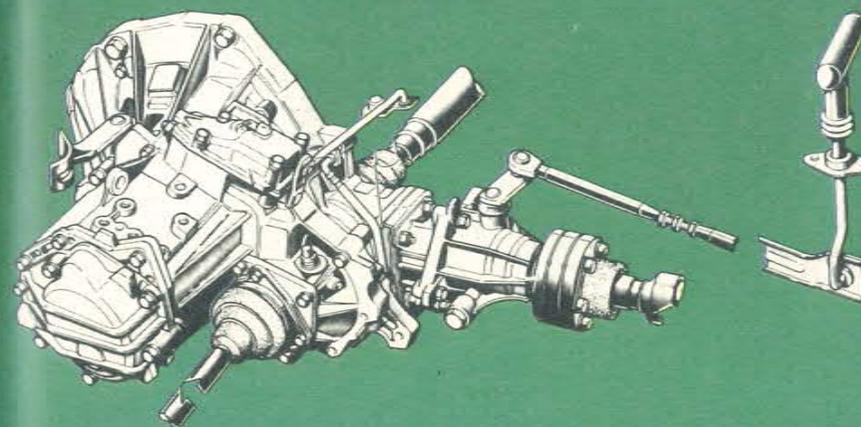
Il cambio è stato profondamente modificato sia nei rapporti che nello schema della trasmissione finale per ottenere la presa di forza per le ruote posteriori. I rapporti sono tali da avere le quattro marce superiori normalmente scalate (la quinta è «di potenza» anziché «di riposo» come nella «45») e un «primino» adatto alla marcia a bassissima velocità e alle forti pendenze.

Il sistema di trasmissione alle ruote posteriori è stato progettato e messo a punto con la collaborazione della Steyr-Puch che si occupa anche della produzione dei particolari. La parte esterna è quella più convenzionale: il ponte posteriore, che sostituisce in pratica l'assale rigido delle versioni normali, ha richiesto solamente un differente andamento del tubo di scarico.

L'albero di trasmissione è, invece, piuttosto complicato essendo suddiviso in tre parti: quella anteriore ha il compito di compensare i movimenti del gruppo motore, che è montato elasticamente e ha due

semplici giunti alle estremità. Il corto segmento centrale è, invece, fisso e supportato da due piccole traverse congiunte al pianale; all'estremità posteriore di questo albero si collega, mediante un giunto cardanico, la sezione finale che, a sua volta, è unita al differenziale con un altro giunto cardanico. La terza parte dell'albero di trasmissione, a causa del movimento piuttosto ampio del ponte posteriore, è dotata anche di un giunto di allungamento. La presa di forza è il particolare più originale in quanto essendo il motore trasversale, come il cambio, non c'è un albero longitudinale al quale potersi collegare direttamente.

All'uscita del cambio è stata collocata la tradizionale coppia cilindrica che muove il differenziale anteriore; in questo caso, però, accanto all'ingranaggio cilindrico ve n'è un altro conico che muove un corto albero longitudinale; in pratica, è come se il differenziale fosse collegato con due trasmissioni finali: una cilindrica e una conica. Sull'estremità dell'albero longitudinale si trova un manicotto d'innesto che, a comando della leva nell'abitacolo, collega la trasmissione all'albero che trasmette il moto alle ruote posteriori.



Vista d'insieme del gruppo cambio-presa di forza: la leva (posta tra i due sedili anteriori) aziona l'innesto della trasmissione posteriore a ruote allineate e a bassa velocità.

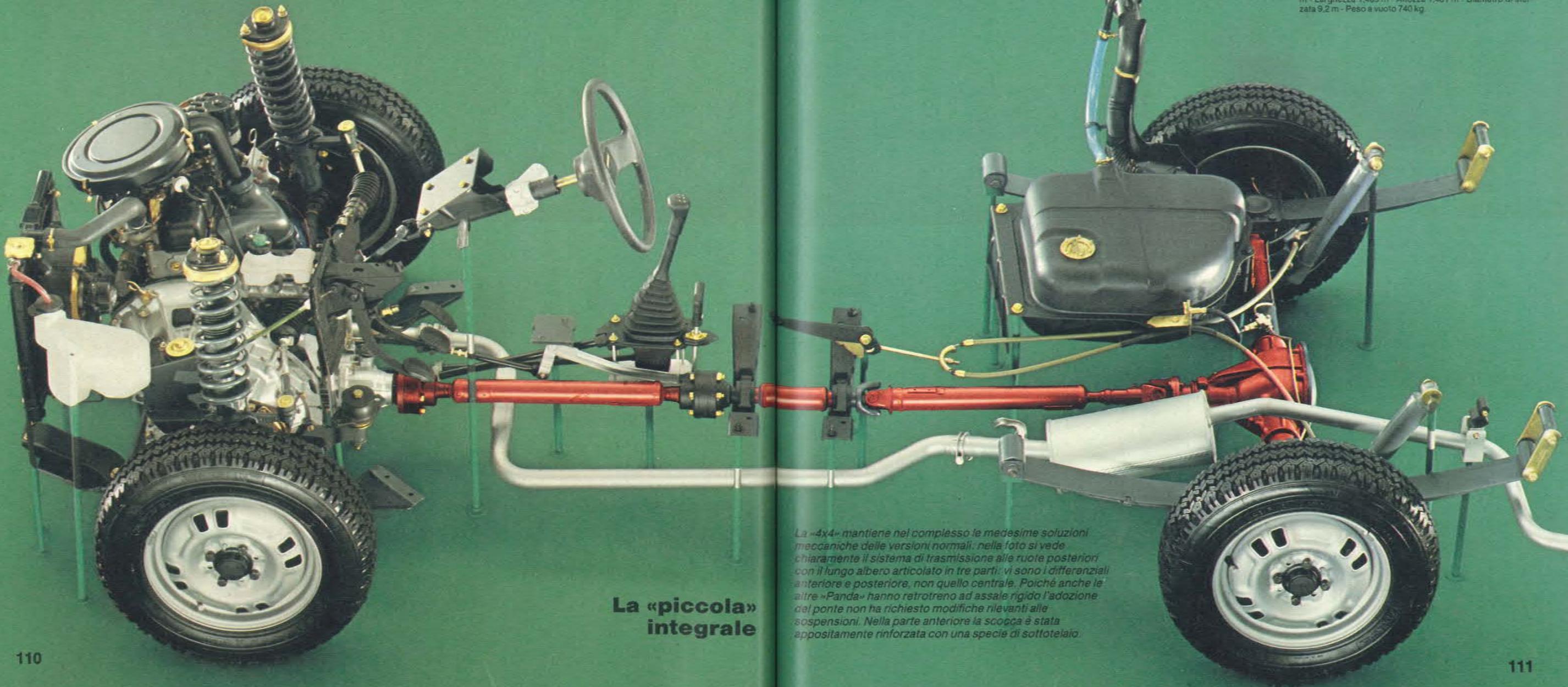
## PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 67,2 mm - Corsa 68 mm - Cilindrata 965 cc - Rapporto di compressione 9,2:1 - Potenza max. 48 CV (DIN) a 5800 giri/min. (35 kW) - Coppia max. 7,1 mkg (DIN) a 3500 giri/min. (69,9 Nm) - Potenza specifica 49,7 CV/litro DIN (36,2 kW/litro) - Valvole in testa: aste e bilancieri - Albero a camme laterale (catena) - Lubrificazione forzata; filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 3,8 litri - Un carburatore doppio corpo invertito Weber 32 DATR 10/100 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Magneti Marelli CW 7 LPR o Champion RN9Y o Bosch WR7D - Impianto elettrico 14 V, alternatore 45 A, batteria 30 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 5,2 litri

Trasmissione: Motore anteriore, trazione anteriore e posteriore inseribile - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 velocità - Rapporti di trasmissione: I) 3,909; II) 2,055; III) 1,942; IV) 0,964; V) 0,723; VI) 3,615 - 1 - Comando a leva centrale - Coppia di riduzione: anteriore cilindrica con rapporto 5,455 - 1 e coniche anteriore e posteriore con rapporto 2,929; 1 - Pneumatici 145 SR 13 Winter

Corpo vettura: Berlina 5 posti, 3 porte - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti (McPherson), bracci trasversali inferiori, puntoni obliqui, montanti verticali, molle elicoidali - Retrotreno ad assale rigido tubolare, balestre longitudinali - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni (doppio circuito) a disco anteriormente - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 35 litri

Dimensioni e peso: Passo 2,17 m - Carreggiata anteriore 1,254 m - Carreggiata posteriore 1,258 m - Lunghezza 3,39 m - Larghezza 1,485 m - Altezza 1,461 m - Diametro di sterzata 9,2 m - Peso a vuoto 740 kg



## La «piccola» integrale

La «4x4» mantiene nel complesso le medesime soluzioni meccaniche delle versioni normali: nella foto si vede chiaramente il sistema di trasmissione alle ruote posteriori con il lungo albero articolato in tre parti: vi sono i differenziali anteriore e posteriore, non quello centrale. Poiché anche le altre «Panda» hanno retrotreno ad assale rigido l'adozione del ponte non ha richiesto modifiche rilevanti alle sospensioni. Nella parte anteriore la scocca è stata appositamente rinforzata con una specie di sottofelcio.



## LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

### VELOCITÀ MASSIMA

«SUPER»: 137,930 km/h, in IV (dichiarata: 140 km/h)  
 «4x4»: 134,017 km/h, in V (dichiarata: 135 km/h)

### CONSUMO a velocità costante in V

Velocità in km/h	km/litro	
	«SUPER»	«4x4»
60	25,3	18,9
70	23,2	17,7
80	21,3	16,4
90	19,2	15,3
100	17,5	14,1
110	15,6	13,1
120	13,6	11,8
130	11,4	10,2

### VALORI DICHIARATI:

a 90 km/h  
 «SUPER»: 20,8 km/l  
 «4x4»: 16,9 km/l  
 a 120 km/h  
 «SUPER»: 14,9 km/l  
 «4x4»: 12,6 km/l

### DIAMETRO DI STERZATA

«SUPER»: 10,00 m a destra; 9,70 m a sinistra  
 «4x4»: 9,95 m a destra; 9,95 m a sinistra

### CONDIZIONI DELLA PROVA

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature: serbatoio carburante a circa 2/3. Tra parentesi i dati relativi alla «4x4».

Peso vettura in ordine di marcia: 765 kg (890 kg)  
 Temperatura 14 °C (24,2 °C)  
 Pressione atmosferica 1010 millibar (1013)  
 Umidità relativa 92% (21%) - Vento assente (0-1 m/s).  
 Peso specifico carburante: 732 g/l (724,5 g/l).

### ACCELERAZIONE E RIPRESA

#### 1 CHILOMETRO con partenza da fermo:

«SUPER»: 37,5 sec. (media 96,1 km/h)  
 «4x4»: 38,4 sec. (media 93,7 km/h)  
 «SUPER»: velocità d'uscita: 125,9 km/h  
 «4x4»: velocità d'uscita: 124,0 km/h

#### 400 METRI con partenza da fermo:

«SUPER»: 19,5 sec;  
 velocità d'uscita: 109,1 km/h  
 «4x4»: 20,0 sec;  
 velocità d'uscita: 107,3 km/h

#### RIPRESA: sul chilometro da 30 km/h:

«SUPER»: (in IV) 43,5 sec. (media 82,8 km/h)  
 «4x4»: (in V) 47,1 sec. (media 76,4 km/h)  
 «SUPER»: velocità d'uscita: 121,2 km/h  
 «4x4»: velocità d'uscita: 111,1 km/h

#### ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in sec.	
	«SUPER»	«4x4»
0- 40	2,8	3,2
0- 60	5,6	5,8
0- 80	9,5	10,2
0-100	15,6	16,6
0-120	28,5	32,1

#### RIPRESA IN V

Velocità in km/h	Tempi in sec.	
	«SUPER»	«4x4»
70- 80	5,5	5,0
70-100	18,1	17,0
70-120	40,2	37,0

### RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: «SUPER» 17,9 CV- «4x4» 21,3 CV  
 Rendimento motore: «SUPER» 8,5 - «4x4» 8,1 CV

### FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	«SUPER»	«4x4»
60	17,1	17,6
80	30,4	31,2
100	47,5	48,8
120	68,5	70,3
130	80,3	82,5

### RUMOROSITÀ

Rilevata ai sedili anteriori e posteriori su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore; vettura in accelerazione.

Velocità km/h	decibel	
	ant.	post.
	«SUPER»/«4x4»	«SUPER»/«4x4»
70	73 / 76	73 / 75
80	74 / 77	73 / 77
90	77 / 78	76 / 78
100	78 / 80	77 / 80
110	79 / 81	77 / 82
120	81 / 84	79 / 83
130	83 / 85	82 / 85

## COMPORTEMENTO SU STRADA

### LA GUIDA INTEGRALE

Uguali prestazioni, miglior tenuta.

Una parte piccola, ma non trascurabile, della potenza fornita dal motore si disperde in attriti lungo la trasmissione.

Una vettura progettata per funzionare con 4 ruote motrici possiede, rispetto alle vetture tradizionali, una serie di organi meccanici aggiunti per trasmettere il moto anche all'asse che, normalmente, si dice «folle» in quanto le sue ruote girano senza contribuire alla spinta del veicolo.

Un'altra ragione del maggior consumo delle «4x4» rispetto alle corrispondenti versioni base, deriva dal fatto che esse sono quasi sempre equipaggiate con pneumatici di tipo «M+S», cioè a battistrada fortemente intagliato, per garantire trazione anche sui terreni difficili: tali caratteristiche riducono la scorrevolezza delle gomme che, pertanto, assorbono una parte considerevole della potenza erogata.

La ripartizione della coppia motrice su quattro ruote anziché su due ha, però, un effetto positivo perché la distribuzione della coppia su entrambi gli assi porta a una sollecitazione ridotta dei pneumatici rispetto alla trazione tradizionale.

Nella marcia in rettilineo, come abbiamo verificato sulla «Panda» durante le nostre prove, non c'è una differenza sostanziale di prestazioni sia marciando con la sola trazione anteriore sia con la trazione integrale (anche se la Fiat ne sconsiglia l'impiego oltre i 60 all'ora). Per la piccola Fiat ciò non vale in curva perché, mancando il differenziale centrale, si verifica uno strisciamento più elevato delle gomme (e quindi anche un maggior consumo carburante). A parte l'usura dei pneumatici però la nuova «4x4» sull'asfalto, sorprendentemente, tiene meglio la strada con la trazione integrale inserita.

### CONSUMO ★ ★ ★ ★

Abbastanza contenuto

I consumi, in questa versione «tutti terreni», sono leggermente aumentati (in media del 5% rispetto alla «Super») dati i differenti rapporti del cambio, il maggior peso (abbiamo rilevato 100 kg in più rispetto alla «Super») e la particolare gommatura.

La «4x4» ottiene, tuttavia, risultati abbastanza favorevoli e praticamente uguali a quelli della Fiat «127»: a 130 km/h si percorrono ancora 10 km/litro. Anche quando viene inserita la trazione integrale i consumi rimangono pressoché invariati ed è difficile fare meno di 10 km con un litro.

### MOTORE ★ ★ ★ ★

Brillante ed elastico

È il 965 cc che equipaggia l'«A 112» e mantiene le caratteristiche sportive ben conosciute. Brillante, elastico, sale rapidamente ai regimi più elevati, mantenendo anche una buona resistenza al fuori giri, quando si «tira» al massimo.

Nel semi-fuoristrada dimostra la sua validità e le ampie possibilità d'uso nonostante il maggior lavoro cui è sottoposto. Permane, logicamente, anche la sua rumorosità, evidenziata dalla scarsa insonorizzazione della carrozzeria.

### VELOCITÀ ★ ★ ★ ★

Discreta su strada (134 km/h) ma buona per una «tutti terreni».

Ha raggiunto i 134 km/h in quinta, un valore quasi modesto considerata la cilindrata, e inferiore di oltre 3 km/h a quella della versione «45 S». Tuttavia considerando che si tratta di un veicolo polivalente il risultato è più che accettabile.





#### ACCELERAZIONE ★ ★ ★ ★

Risultati più che accettabili

Il comportamento della «Panda 4x4» non è eccezionale in questo test ma è «onesto» per il tipo di vettura. I suoi tempi sono superiori a quelli della meno potente «45» che, però, è notevolmente più leggera. Il chilometro e i 400 metri con partenza da fermo vengono percorsi rispettivamente in 38,4 e 20 secondi: non sono tra i migliori tempi in assoluto per la cilindrata, ma indicano un temperamento abbastanza vivace che permette alla «4x4» di muoversi anche nel traffico con una certa agilità.

#### RIPRESA ★ ★

Appena sufficiente.

Risente in parte del rapporto della «quinta» ma soprattutto del peso. Il tempo registrato sul chilometro con partenza da 30 km/h (47,1 sec) è decisamente alto. Rispetto alla «45 S», in questa prova, è stata più lenta di oltre 4 secondi.

#### FRENI ★ ★ ★

Adeguati alle caratteristiche

Gli spazi d'arresto a tutte le velocità sono sufficienti, anche se leggermente più lunghi di quelli della «45» a causa del maggiore peso e della differente gommatura dato che la «4x4» adotta pneumatici tassellati di tipo invernale. Lo sforzo al pedale è abbastanza limitato, anche se poco modulabile. La frenata è ben ripartita sui due assali e la resistenza alla fatica, in condizioni d'uso normali, è accettabile. Peggiora notevolmente adottando una guida decisa in discesa e a pieno carico.

#### CAMBIO ★ ★ ★

Quinta di potenza, prima «quasi» ridotta scarsa manovrabilità.

I rapporti sono più corti di quelli della «Super»: in quinta a 1000 giri/min. la differenza è notevole (29,5 km/h per la «Super», 26,2 km/h per la «4x4»). Perciò il rapporto superiore nella «trazione integrale» è di po-

tenza poiché consente di raggiungere la velocità massima. I rapporti ravvicinati si adattano bene alla marcia sui terreni impegnativi e negli eventuali passaggi in fuoristrada la «prima», che ha quasi le caratteristiche di una ridotta, è di notevole aiuto.

La manovrabilità è quella poco entusiasmante delle altre «Panda» e nei frequenti sobbalzi della vettura l'inserimento delle varie marce risulta poco agevole.

#### STERZO ★ ★ ★

Poche reazioni. Piuttosto lento.

Abbastanza comodo sul misto e in città (qui la gommatura invernale appesantisce il comando) non ha eccessive reazioni. Rimangono però: una fastidiosa imprecisione, aumentata dal maggior rapporto di demoltiplicazione (quasi quattro giri del volante per una sterzata completa); una certa lentezza sia all'entrata sia all'uscita dalle curve; e frequenti impuntamenti nei tornanti e curve strette.

#### EFFICIENZA MECCANICA E AERODINAMICA ★ ★ ★

Un po' inferiori alla «45»

La trasmissione più complessa e i pneumatici poco scorrevoli influiscono negativamente sulla potenza assorbita a 100 km/h: 21,3 CV, un valore tra i più alti della categoria. L'efficienza motore è stata di 8,1, risultato buono nell'ambito della categoria «mille».

#### CONFORT ★ ★ ★

Rumorosa, qualche sobbalzo di troppo.

Discreto causa il ponte posteriore rigido molto sensibile alle asperità del terreno e la rumorosità meccanica. La «4x4», piuttosto saltellante sullo sconnesso affrontato a media velocità, è rumorosa (uno o due decibel in più rispetto alla «45 Super») e, soprattutto a pieno carico, non ammortizza al meglio le disuguaglianze del fondo. Notevole il dondolio in curva.





### STABILITÀ ★★★

Discreta.

In tutte le fasi in cui si varia l'assetto l'effetto «ritardante» causato dai pneumatici di tipo invernale risulta evidente. Tuttavia nessun pericolo perché i movimenti, anche se ampi, avvengono lentamente e progressivamente. In particolare, viaggiando con la doppia trazione inserita, si riscontra un generale miglioramento poiché la tendenza al pendolamento del retrotreno è più contenuta sia nei rilasci in curva che nelle manovre di «slalom».

### TENUTA DI STRADA ★★★★★

Poco tagliata per lo sconnesso

Naturalmente con la sola trazione anteriore non si notano variazioni sostanziali rispetto alla normale «Panda», se non quelle dovute al particolare tipo di gomme.

È una utilitaria molto agile, maneggevole e sicura ma piuttosto imprecisa in curva, se il fondo non è perfettamente liscio e omogeneo: in tal caso tende a perdere aderenza con il retrotreno, accusando vistosi sbandamenti rispetto alle traiettorie previste. È una di quelle trazioni anteriori che abbastanza facilmente alzano la ruota posteriore e sullo sconnesso date le rigide sospensioni si trovano in difficoltà. Il passaggio dal deciso sottosterzo con motore in tiro al sovrasterzo in rilascio, si manifesta a volte bruscamente dando luogo a «scodate» che complicano le eventuali manovre di correzione.

### IN FUORI STRADA ★★★★★

Buone possibilità.

Qualche mancanza sul «difficile».

La «4x4» non è stata costruita per questo impiego ma per affrontare, senza problemi, percorsi non stradali. Tuttavia le caratteristiche della trasmissione e la discreta altezza da terra (oltre 15 cm) invitano alla marcia in fuori strada e anche in tal caso la «Panda» si comporta bene: basta uno sterzo o una strada poco asfaltata, per apprezzare le qualità e i vantaggi della trazione integrale. La «4x4», a differenza della «Panda» normale, «gira» molto più facilmente nelle curve e consente una guida notevolmente più sicura nelle strade di montagna non asfaltate: l'insieme delle sue caratteristiche consiglia, quindi, l'inserimento della trazione sulle quattro ruote anche quando l'aderenza è sufficiente perché il ponte posteriore in trazione dà un valido effetto sovrasterzante che migliora la maneggevolezza. La «Panda», piuttosto leggera, se la cava abbastanza bene anche nei passaggi impegnativi. Ha discrete capacità di spunto e una buona trazione. Naturalmente non bisogna abusarne perché sia la scocca che la meccanica non sono specificamente attrezzate per questo uso particolare. Mancano, infatti, totali protezioni inferiori per scocca e trasmissione, le marce ridotte e, almeno il differenziale posteriore autobloccante (riservato alle fuoristrada più sofisticate). Nel complesso è una vettura ottima per il semifuoristrada, divertente come auto-vacanza (garantisce una sufficiente trazione anche sulla sabbia) e, probabilmente, eccelle sui percorsi innevati; in tali situazioni però la potremo provare più a fondo nei prossimi mesi.



## LA PAGELLA

		★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	
<b>ESTERNO</b>					★	★	Poche le modifiche. Si notano: fascioni laterali protettivi, paraspruzzi alle ruote, diverse sigle d'identificazione e pneumatici tassellati.
<b>ABITABILITÀ</b>	ANTERIORE POSTERIORE ACCESSIBILITÀ		★	★	★	★	Spazio ben sfruttato, in quattro si viaggia abbastanza bene. Imbottitura dei sedili non eccezionale. Accessibilità posteriore migliorabile.
<b>ASSETTO GUIDA</b>							Posizione abbastanza sopraelevata adatta all'uso fuoristradistico. Volante disassato. Sedile che trattiene poco; rivestimento pratico.
<b>PLANCIA E COMANDI</b>							Seguono il noto schema delle altre «Panda»: sono tutti razionalmente disposti, però volante-pedaliera e sedile non sono allineati. Pratica la leva di inserimento della trazione integrale tra i sedili.
<b>STRUMENTAZIONE</b>							Non molto ricca, ci sono numerose spie tra cui quella che segnala l'inserimento della trazione integrale. Manca l'utile contachilometri parziale. Leggibilità buona in ogni condizione.
<b>CLIMATIZZAZIONE</b>							Impianto efficiente e con una discreta portata d'aria, anche se è leggermente inferiore a quella di altre concorrenti.
<b>FINITURA</b>	ESTERNO INTERNO						Abbondante uso di plastica sia all'interno sia all'esterno. Allestimenti simili a quelli della «Super». Rivestimenti in finta pelle o in panno. Complessivamente il livello è discreto per una vettura di questo tipo.
<b>VISIBILITÀ</b>	ANTERIORE POSTERIORE						Non pone problema sia nella marcia normale sia in fuoristrada grazie alle ampie superfici vetrate e alle dimensioni del corpo vettura. È anche favorita dalla posizione di guida alta.
<b>ACCESSORI</b>							Non c'è molto: cristalli atermici, appoggiatesta ai sedili anteriori e cinture di sicurezza. A richiesta: tetto apribile e vernice metallizzata.
<b>BAGAGLIAIO</b>							Stessa capacità delle altre «Panda». Vano ben sfruttabile grazie alla forma regolare e alla ruota di scorta davanti. Aumenta notevolmente ribaltando il sedile posteriore, l'operazione però è un po' scomoda.
<b>MOTORE</b>	POTENZA ELASTICITÀ SILENZIOSITÀ						Fondamentalmente è brillante, elastico e sale rapidamente di giri; si dimostra anche resistente ai fuori giri. Regge bene il confronto con i più moderni propulsori nonostante la rumorosità elevata. Buon comportamento anche nell'uso semifuoristradistico.
<b>VELOCITÀ</b>							Con 134 km/h è una «mille» sufficientemente veloce. Considerandola come una «tutti terreni» è un valore apprezzabile.
<b>ACCELERAZIONE</b>							Tempi superiori a quelli della «45». La «4x4» ha tuttavia un temperamento abbastanza brillante, malgrado il peso piuttosto non indifferente.
<b>RIPRESA</b>							Risente dei rapporti e del peso: i risultati sono appena accettabili per una «mille» nella ripresa dalle basse velocità.
<b>FRENI</b>	EFFICIENZA RESISTENZA						Malgrado i pneumatici tassellati gli spazi d'arresto sono accettabili e di poco superiori a quelli della «45». Sforzo equilibrato sui due assali; resistenza modesta anche in condizioni normali.
<b>CAMBIO</b>	MANOVRABILITÀ RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE						Rapporti adeguati con quinta di potenza. Manovrabilità scarsa anche nell'uso stradale. Rumoroso tutto il gruppo trasmissione. Facile l'inserimento della trazione integrale a bassa velocità.
<b>STERZO</b>	PRECISIONE DOLCEZZA						Abbastanza leggero in movimento, si appesantisce in manovra a causa della gommatura invernale. È piuttosto impreciso. Lento all'uscita delle curve, manifesta in quelle più strette qualche impuntamento. Non trasmette reazioni eccessive anche sullo sconnesso.
<b>CONSUMO</b>	BASSE VELOCITÀ ALTE VELOCITÀ URBANO						Più elevato che nella «45», anche se rimane contenuto: difficilmente si scende sotto ai 10 km/litro. Anche con la trazione integrale inserita i consumi rimangono praticamente invariati.
<b>CONFORT</b>							Non è una vettura molto confortevole sia per la rumorosità sia per la scarsa capacità di assorbimento del ponte posteriore, soprattutto sui fondi sconnessi. Notevole il rollio in curva.
<b>TENUTA DI STRADA</b>	ASCIUTTO BAGNATO SCONNESSO						Come trazione anteriore ha un comportamento simile a quello della normale «Panda», con una minor precisione in curva dovuta ai pneumatici tassellati. Sui fondi sconnessi il retrotreno tende a perdere aderenza. Passaggio «tiro-rilascio» poco omogeneo.
<b>STABILITÀ</b>							Solo discreta con la trazione anteriore.
<b>IN FUORI STRADA</b>							Pur non essendo costruita per quest'uso se la cava discretamente. Buona trazione, comportamento sicuro, notevole maneggevolezza. Protezioni inferiori sufficienti; manca però un differenziale autobloccante posteriore.

★ INSUFFICIENTE    ★★ SUFFICIENTE    ★★★ DISCRETO    ★★★★ BUONO    ★★★★★ OTTIMO

(Riproduzione riservata - ex artt. 65 e 7 Reg. legge dir. d'autore).