

PROVE SU STRADA



La piccola della Fiat si trova a suo agio su terreni impegnativi come neve, fango e sterrato dove può far valere il suo favorevole rap-

porto peso/potenza, migliore di quello di molte fuoristrada. Il passo corto e carrozzeria compatta aumentano la maneggevolezza

PANDA "4x4": fatta per il fuoristrada

La Fiat «Panda 4x4» mantiene l'identica impostazione tecnica, è equipaggiata con il medesimo motore da 50 CV e si avvale dello stesso sistema di trasmissione dell'«Y 10 4WD», eppure le prestazioni (quasi sempre inferiori) e soprattutto le sue «zone d'impiego» sono sostanzialmente diverse da quelle della piccola Autobianchi.

Una delle qualità fuoristradistiche più apprezzabili è quella della leggerezza. Con un peso in ordine di marcia di 880 kg e una potenza di 50 CV il rapporto peso/potenza di 17,6 kg/CV è migliore rispetto a quello di alcuni classici e affermati modelli 4x4.

Le prestazioni sono adeguate a una piccola «4x4», ma leggermente inferiori a quelle della «Y 10 4WD» che pesa 90 kg in più. Sfiora i 131 km/h (è più lenta di circa 12 km) e a 120 all'ora percorre 10,1 km/litro, 2,4 in meno. Poco evidente, invece, il divario in accelerazione (4 decimi in più su 1 km) mentre in ripresa raggiunge il chilometro con 4 decimi di anticipo rispetto all'«Y 10 4WD».

Il peso contenuto, unitamente alla buona visibilità in tutte le direzioni e alla compattezza del corpo vettura con un passo molto corto, ne fanno un mezzo estremamente maneggevole e facile da guidare anche su fondi impegnativi o situazioni difficili. I fascioni la-

terali proteggono la carrozzeria dai graffi delle sterpaglie e le conferiscono un aspetto quasi da fuoristrada.

Il comando d'inserimento della trazione integrale, di tipo meccanico, deve essere azionato a bassa velocità e con le ruote anteriori non sterzate, per essere certi di un rapido innesto.

Ovviamente le qualità migliori della «Panda» emergono sui percorsi con fondi a scarsa aderenza come neve e fango, oppure sugli sterrati in genere, dove si possono tenere in tutta tranquillità velocità elevate non sempre possibili ai più classici veicoli da fuoristrada penalizzati dall'alto baricentro; oltretutto essa è equipaggiata di serie con pneumatici invernali che ne esaltano le doti sui fondi impegnativi.

Chi ha una certa esperienza può cimentarsi su percorsi con difficoltà più elevate, però senza dimenticare che il primo rapporto del cambio non è sufficientemente ridotto per un tale uso e,

quindi, le asperità vanno affrontate con andatura un po' sostenuta con il motore in regime di coppia massima la curva, sul «Fire», ha il vantaggio di essere più piatta e, quindi, di ampliare il regime di utilizzo, rispetto a quella del precedente motore. Per praticare questo tipo di fuoristrada meno «leggero» che potrebbe causare danni agli organi meccanici, è consigliabile il montaggio di un piastrone in duraluminio che può essere ancorato al già esistente telaio tubolare di protezione e rinforzo all'avantreno. Tale piastrone a forma di slitta (si acquista presso i negozi di autoaccessori) ha anche il pregio di facilitare l'avanzamento del mezzo su neve alta e, in genere, su fondi cedevoli.

In conclusione la piccola e leggera «Panda 4x4» può riservare gradite sorprese soprattutto a chi è abituato a guidare i più grandi e pesanti veicoli da fuoristrada. Anche se la vettura non è stata concepita per una utilizzazione continua su terreni impegnativi, lo scorso anno essa ha dato una dimostrazione delle sue possibilità nel lungo e difficile «Raid Marco Polo» di 19.000 km da Venezia a Pechino portato a termine senza inconvenienti.



PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 70 mm - Corsa 64,9 mm - Cilindrata 999 cc - Rapporto di compressione 9,8 : 1 - Potenza max. 37 kW DIN a 5500 giri/min (50 CV) - Coppia max. 78 Nm DIN a 3000 giri/min (8 mkg) - Potenza specifica 37 kW/litro DIN (50 CV/litro) - Valvole in testa - Un albero a camme in testa (cinghia dentata) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 3,75 litri - Un carburatore Weber 32 TLF 8/250 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Champion RN9Y oppure Marelli CW7LPR oppure Bosch WR7D - Impianto elettrico 12 V, alternatore 45 A, batteria 30 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 5,2 litri.

Trasmissione: Motore anteriore trasversale, trazione anteriore; trazione posteriore inseribile manualmente - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,909 - II) 2,056 - III) 1,344 - IV) 0,978 - V) 0,780 - VI) 0,578 - RM) 3,727 - 1 - Comando a leva centrale - Coppia cilindrica elicoidale anteriore con rapporto 2,929 - 1 - Pneumatici 145 SR 13 Winter.

Corpo vettura: Berlina 5 posti, 3 porte - Carrozzeria portante - Avantreno MacPherson, montanti telescopici, molle elicoidali - Retrotreno ad assale rigido tubolare balestre longitudinali - Ammortizzatori idraulici anteriormente e posteriormente - Freni (doppio circuito) anteriori a disco con servofreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 35 litri.

Dimensioni e peso: Passo 2,170 m - Carreggiata anteriore 1,252 m - Carreggiata posteriore 1,258 m - Lunghezza 3,406 m - Larghezza 1,500 m - Altezza 1,466 m - Diametro di sterzata 9,2 m - Peso in ordine di marcia 790 kg.

LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA

130,769 km/h (in V)

CONSUMO Cambio in V

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
60	5,0	19,9
80	6,1	16,4
90	6,8	14,6
100	7,6	13,1
110	8,5	11,7
120	9,9	10,1

VALORI DICHIARATI:

a 90 km/h
6,1 l/100 km
a 120 km/h
8,2 l/100 km

ACCELERAZIONE E RIPRESA

1 CHILOMETRO con partenza da fermo: 38,7 sec.; velocità d'uscita 121,0 km/h

400 METRI con partenza da fermo:

19,9 sec.; velocità d'uscita: 105,0 km/h

RIPIRESA sul chilometro da 30 km/h in V:

44,2 sec.; velocità d'uscita 117,3 km/h

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 60	5,8
0 - 80	10,1
0 - 100	17,3
0 - 120	36,0

RIPIRESA IN V

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70 - 80	4,0
70 - 100	13,5
70 - 120	33,3

RUMOROSITÀ

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

Velocità in km/h	decibel	
	ant.	post.
70	78	77
100	84	79
120	86	83

FRENOTA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	17,3
80	30,8
100	48,1
120	69,3

QUOTA STENZA AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: 18,8 kW (25,5 CV)

Rendimento meccanico: 9,0

DIAMETRO DI STERZATA

10,0 m a destra; 9,7 m a sinistra

CONDIZIONI DELLA PROVA

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature; serbatoio carburante a circa 2/3.

Peso della vettura in prova: 880 kg - Temperatura 15 °C - Pressione atmosferica 1012 millibar - Umidità 74% - Vento 0-1 m/s - Peso specifico carburante: 743 g/l.

SPECIALE
QUATTRO X QUATTRO

Sempre attuale

La cura estetica eseguita sulla nuova gamma «Panda» ha portato benefici effetti, impreziosendone la carrozzeria un po' a scapito della semplicità tipica della prima versione del 1980. È stato ritoccato il frontale, ora leggermente più spiovente e completato da un nuovo e più massiccio scudo paraurti in resina elastica. La fiancata è un po' più pesante di quella delle «Panda» normali, dati i due fascioni paracolpi già presenti nelle precedenti versioni e molto utili per non danneggiare la carrozzeria nei passaggi più impegnativi in fuoristrada o in parcheggio. Eliminati i deflettori sui finestrini laterali, si notano i paraspruzzi posteriori e la nuova sistemazione della coda con il paraurti in resina comprendente anche l'alloggiamento della targa.

All'interno, la «4x4» è praticamente identica alla «Super» a trazione normale presentata recentemente (vedi la prova su strada sul fascicolo di febbraio). Offre quindi una buona abitabilità per quattro persone anche se le dimensioni interne privilegiano soprattutto i posti anteriori. Dietro lo spazio non è eccezionale, ma da una vettura lunga meno di tre metri e mezzo non si possono pretendere miracoli. I nuovi sedili, più comodi, più imbottiti e più avvolgenti, migliorano anche il confort sullo sconnesso; la pratica leva di ribaltamento posta nella parte alta dello schienale agevola l'accessibilità al sedile posteriore, favorita tra l'altro dall'avanzamento automatico di tutto il sedile anteriore.

Il posto guida risente evidentemente dell'impostazione utilitaria della vettura: il piantone e la pedaliera sono leggermente disassati, il volante è un po' troppo orizzontale e nelle curve più veloci il sedile non trattiene efficacemente. L'assetto è più turistico che sportivo costringendo il pilota a guidare vicino alla plancia: è un'impostazione che si apprezza soprattutto in città o nei percorsi fuoristrada, ma non è adatta alla guida veloce. La plancia conserva, fortunatamente, il pratico schema delle versioni precedenti, con la capace mensola a tutta larghezza che consente di riporre numerosi piccoli oggetti. Su questa si appoggia il nuovo e moderno cruscotto, comprendente anche numerosi comandi secondari, facilmente raggiungibili perché bene illuminati.

Completano i comandi le tre solite levette Fiat sul piantone guida azionanti frecce, devioluci e tergicristallo. Come nelle «Super» a due ruote motrici c'è l'inedito e pratico volante a quattro razze con corona bene imbott-

Fra tante integrali con tre differenziali, giunti viscosi, auto-bloccanti coadiuvati dall'elettronica, c'è anche la piccola e semplice «Panda», una delle quattro ruote motrici «vecchia scuola», cioè del tipo inseribile. È semplice ma straordinariamente efficace perché, soprattutto sulla neve, la piccola Fiat si dimostra più duttile di altre colleghe molto più costose. La nuova «4x4», oltre a godere di tutte le modifiche estetiche apportate recentemente alla gamma «Panda», monta il motore Fire di 1000 cc potenziato a 50 CV, 2 pi della versione precedente. Raggiunge i 130 km/h e costa 12.877.000 lire. Può quindi essere considerata, per le sue qualità, la semifuoristrada più conveniente del mercato.



FIAT "PANDA 4x4"

PROVE SU
STRADA

PREGI

- PREZZO CONTENUTO
- MOTORE BRILLANTE
- OTTIMO COMPORTAMENTO SU FONDI INNEVATI

DIFETTI

- CAMBIO UN PO' DURO
- STERZO POCO PRECISO
- RIGIDA SPECIE SULLO SCONNESSO





CASA COSTRUTTRICE: Fiat Auto S.p.A. - Torino - **PREZZO CHIAVI IN MANO:** L. 12.877.000 - **PO-TENZA FISCALE:** 12 CV - **BOLLO ANNUALE:** L. 34.000. **TERMINE DI CONSEGNA:** Pronta - **FORMA DI GARANZIA:** Integrale per un anno (con percorrenza illimitata). Comprende i pezzi di ricambio e la 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, carburante, ecc.) - **ACCESSORI A RICHIESTA (con IVA):** Tetto apribile L. 242.000 - Vernice metallizzata L. 183.000 - Cristalli atermici L. 112.000 - Orologio L. 53.000 - Cinture di sicurezza posteriori L. 147.000 - **DATI VET-TURA IN PROVA:** Telaio n. ZFA - 141A00-0572797 - Motore n. 156A3000-0112699 - Carburatore Verber 32TLF 12505F - Candele Marelli 7LCR - Pneumatici Pirelli «Winter 160-145 SR13.

La tecnica

La «Panda» appartiene alla famiglia delle integrali più semplici, cioè vetture normalmente a due ruote motrici che si trasformano all'occasione in «4x4». L'impostazione fondamentale rimane quella delle precedenti versioni a trazione anteriore. Le sospensioni anteriori sono di tipo MacPherson con montanti telescopici e molli elicoidali coassiali. Rispetto alle «Panda» normali, sono variate la taratura delle molle e l'altezza da terra mentre sono state aggiunte leggere protezioni per l'attacco delle sospensioni. Il ponte posteriore rimane identico a quello della precedente versione. Il cambio è stato sostanzialmente modificato per ottenere la presa di forza per l'albero di trasmissione che porta il movimento alle ruote posteriori. All'uscita dal cambio è stato collocato un gruppo trasmissione comprendente una coppia cilindrica che muove il differenziale anteriore e una conica che muove un albero longitudinale collegato al differenziale posteriore. Il motore è l'unica nuova componente. Si tratta dell'ormai noto Fire di cui abbiamo amplamente parlato nei numeri scorsi. È il monoalbero di 999 cc, che, per questa occasione, è stato potenziato (da 45 a 50 CV). Il peso complessivo è superiore di circa 80 kg rispetto alla «Panda» a due ruote motrici.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Motore: 4 cilindri in linea - Allestigio 70 mm - Corsa 54,3 mm - Cilindrata 999 cc - Rapporto di compressione 9,8:1 - Potenza max. 50 CV (DIN) a 5500 giri/min. (37 kW) - Coppia max. 8,8 kgm (DIN) a 3000 giri/min. (78 Nm) - Potenza specifica 50 CV/litro DIN (37 kW/litro) - Valvole in testa - Un albero a camme in testa (candela dentata) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 3,75 litri - Un carburatore Weber 32TLF 8/250 - Filtro aria a secco - Pompa carburatore meccanica - Cambiata Champion R1007 oppure Marelli CW7LPR oppure Bosch WR17D - Impianto elettrico 12 V, alternatore 45 A, batteria 30 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 5,2 litri.

Trasmissione: Motore anteriore trasversale, trazione anteriore; trazione posteriore inseribile manualmente - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 velocità, tutta sincronizzata - Rapporti di trasmissione: I) 3,909; II) 3,256; III) 2,344; IV) 1,978; V) 1,51; VI) 1,13; VII) 0,787 - Comando a leva centrale - Coppia cilindrica elicoidale anteriore con rapporto 5,455:1 a coniche anteriore e posteriore con rapporto 2,929:1 - Pneumatici 145 SR13 Winter.

Corpo vettura: Berlina 5 posti, 3 porte - Carrozzeria portante - Avantreno MacPherson, montanti telescopici, molle elicoidali - Retrotreno ad assale rigido tubolare, balestre longitudinali - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni (doppio circuito) anteriori a disco con servotreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 35 litri.

Dimensioni e peso: Passo 2.170 mm - Carreggiata anteriore 1.253 mm - Carreggiata posteriore 1.240 mm - Lunghezza 3.408 mm - Larghezza 1.500 mm - Altezza 1.468 mm - Diametro di altezza 9,2 m - Peso in ordine di marcia 790 kg.

lta. Invariata la funzionale leva per l'innesto della trazione posteriore. Nulla d'importante nella strumentazione: consona allo spirito semplice della «Panda» e comprendente nulla più dell'indispensabile: tachimetro con contaghiometri (privo però del «parziale», particolarmente utile in fuoristrada), termometro acqua e indicatore di livello carburante. Normali anche le spie luminose, comprendenti quelle dell'inserimento trazione integrale, e della riserva carburante. La grafica in compenso, è molto chiara, e la leggibilità agevole grazie alla favorevole posizione del volante.

L'impianto di aerazione e riscaldamento è efficace: nonostante l'impostazione decisamente utilitaria della «4x4», vi sono un buon numero di uscite d'aria, ma quella «climatizzata» esce solo al centro e sotto la plancia. I comandi, nel cruscottino di fronte al pilota, sono facilmente azionabili, però non consentono una precisa regolazione del flusso e della temperatura dell'aria.

È un po' più lussuosa

Con il passare degli anni, la finitura della «Panda» è diventata sempre più raffinata. I tessuti sono ora pregiati, le imbottiture abbondanti e la componentistica più moderna e meglio costruita: in definitiva, anche la «4x4» ha perso quell'aspetto «rustico» originale per assumere una personalità di utilitaria «importante». Anche all'esterno il livello costruttivo è migliorato, le zone di giunzione delle varie parti della carrozzeria sono più curate, i «giochi» delle portiere e del portellone meglio registrati. Ora quando si passa sullo sconnesso non si avvertono quei fastidiosi cricchiolii, caratteristici delle precedenti versioni.

La «4x4» non brilla per ricchezza di accessori e offre quelli presenti sulla maggior parte delle altre «mille»: oltre ai pneumatici invernali, c'è da segnalare: tergilunotto, paraspruzzi, cinture di sicurezza, fasce laterali e cambio a cinque marce. Scarsi anche gli optional tra cui spiccano: tetto apribile e vernice metallizzata.

Peccato manchino le «ruote libere» (meccanismo che permette di fare girare in folle le ruote posteriori), molto utili per risparmiare benzina e pneumatici nella marcia su strada normale. Invariata la capacità del bagagliaio, che offre un volume utile di circa 320 dmc, aumentabile a 850 abbattendo il sedile posteriore. Il vano ha forma regolare, grazie al mancato ingombro della ruota di scorta (che è collocata nel vano motore) e una facile accessibilità, agevolata dal portellone, che si apre sino ai paraurti.

COMPORAMENTO SU STRADA

MOTORE *****
Soprattutto brillante.

Pur non essendo il più potente del «mille», se ne apprezzano il comportamento brillante a tutti i regimi e la pronta risposta ai comandi dell'acceleratore. È un motore moderno, quasi sportivo, e può essere considerato nel complesso il primo della classe. Il suo unico difetto è costituito da una certa difficoltà nelle partenze a freddo e nel raggiungere la temperatura di regime. Una volta «caldo», però, la sua eccellente fluidità consente un ampio utilizzo delle marce superiori persino nel traffico cittadino. La rumorosità è evidente soprattutto agli alti regimi.

VELOCITÀ ***
Valore accettabile.

Una «tutti terreni» non può ottenere le prestazioni della «1000» a due ruote motrici; raggiunge i 130,769 km/h in quinta, circa 6 meno della Panda tradizionale, che ha 5 CV in meno.

ACCELERAZIONE *****
Adeguate per una piccola «4x4».

La sua brillantezza di marcia, pur non eccezionale in assoluto, è però buona per una piccola «trazione integrale», più pesante rispetto alla versione normale e con pneumatici invernali. Sulla distanza di un chilometro, viene «staccata» di quasi un secondo e mezzo dalla «Panda» normale.

RIPRESA *****
Molto elastica.

È elastica e ben sfruttabile con le marce alte che possono essere impiegate anche in città o negli impegnativi passaggi in fuoristrada. È naturalmente meno pronta della versione «1000» a due ruote motrici, dalla quale viene «staccata» di circa due secondi e mezzo in un chilometro.

CAMBIO ***
Manovrabilità scarsa.

I rapporti scelti sono adatti sia alle caratteristiche del motore sia all'impiego particolare della vettura. La soluzione «corta» (cioè con quinta di potenza e prima quasi ridotta) consente di utilizzare la coppia motrice nel modo migliore per potersi trarre d'impaccio nelle condizioni più sfavorevoli (fango, innevamento, ripide salite, sterrati, ecc.). La manovrabilità della leva non è troppo entusiasmante, specialmente sullo sconnesso.



LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA

Dichiarata: 130 km/h
Effettiva: 130,769 km/h (in V)

ACCELERAZIONE E RIPRESA

1 CHILOMETRO con partenza da fermo:

Tempo impiegato: 38,7 sec. media 93,0 km/h
velocità d'uscita 121,0 km/h

400 METRI con partenza da fermo: 19,9 sec.
velocità d'uscita: 105,0 km/h

RIPRESA sul chilometro da 30 km/h in V

Tempo impiegato: 44,2 sec. media 81,4 km/h
velocità d'uscita 117,3 km/h

CONSUMO Cambio in V

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
60	5,0	19,9
70	5,5	18,2
80	6,1	16,4
90	6,8	14,6
100	7,6	13,1
110	8,5	11,7
120	9,9	10,1

VALORI DICHIARATI:

a 90 km/h
6,1 l/100 km
a 120 km/h
8,2 l/100 km

RUMOROSITÀ

Rilevata all'interno della vettura, ai sedili anteriori e posteriori su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore: vettura in accelerazione.

Velocità in km/h	decibel	
	ant.	post.
70	78	77
80	79	77
90	82	78
100	84	79
110	84	81
120	86	83

RESISTENZA AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: 25,5 CV
Rendimento meccanico: 9,0

DIAMETRO DI STERZATA

10,0 m a destra; 9,7 m a sinistra

ACCELERAZIONE RIPRESA IN V

Velocità in km/h	Tempo in secondi	Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	3,2	70 - 80	4,0
0 - 60	5,8	70 - 90	8,2
0 - 80	10,1	70 - 100	13,5
0 - 100	17,3	70 - 110	21,0
0 - 110	22,6	70 - 120	33,3
0 - 120	36,0		

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	17,3
80	30,8
100	48,1
120	69,3

CONDIZIONI DELLA PROVA

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature; serbatoio carburante a circa 2/3. **Peso della vettura in prova:** 880 kg. **Temperatura 1,5 °C.** **Pressione atmosferica:** 1012 millibar. **Umidità 74% - Vento 0-1 m/s.** **Peso specifico carburante:** 743 g/l.



CONSUMO *** Un po' elevato.

È meno parco della versione precedente nonostante le qualità del motore «Fire» e solo a 120 km/h riesce a percorrere 10 km con un litro mentre nella guida più brillante e nei passaggi in fuoristrada se ne fanno assai meno (anche 8 km/litro). Un po' poco anche per una «integrale».

FRENI *** Bene equilibrati, ma un po' lunghi.

I pneumatici tassellati allungano di circa il 5% gli spazi d'arresto a qualsiasi velocità. Lo sforzo al pedale è abbastanza limitato, ma, come spesso accade nelle Fiat, è poco modulabile e attivo solo nella parte finale della corsa. La resistenza alla fatica è più che accettabile solo in condizioni normali.

STERZO *** Non dei migliori.

È leggero in marcia e comodo a bassa velocità e sul misto, ma la gom-

matura invernale ne appesantisce il comando in manovra. Rimangono anche in questa versione un'impresione e una lentezza di comando, caratteristiche comuni alle altre «Panda».

CONFORT *** Difficoltà sullo sconnesso.

Il ponte posteriore rigido della «Panda» non è proprio l'ideale per lo sconnesso: le sospensioni assorbono con difficoltà anche i piccoli ostacoli e così la «Panda» sottopone i passeggeri a decisi sobbalzi. La meccanica inoltre risulta piuttosto rumorosa.

TENUTA DI STRADA *** Bene sui fondi regolari.

Non cambia molto rispetto alla versione precedente. È un'utilitaria che con due sole ruote motrici ha una buona manovrabilità su tutti i terreni grazie ai suoi rapidi cambiamenti d'assetto (allarga o stringe le curve a seconda della potenza che si dà alle ruote). Qualche difficoltà si registra, inve-

SPECIALE QUATTRO X QUATTRO

ce, sullo sconnesso, dove il retrotreno perde facilmente aderenza. Fondamentalmente sottosterzante, tende ad allargare la curva ma può essere ripresa rilasciando l'acceleratore (senza poco i comandi dello sterzo) con una certa gradualità. Buona la tenuta sul bagnato, soprattutto con le quattro ruote motrici inserite.

IN FUORISTRADA ***** Notevoli qualità.

Grazie alla sua leggerezza, se la cava molto bene anche nei passaggi impegnativi. Ha buone capacità di spunto, una buona trazione e un'ottima tenuta sullo sterrato veloce, comportandosi a volte meglio delle fuoristrada più specializzate. È bene però non lasciarsi prendere la mano da queste qualità, perché la scocca e la meccanica sono prive di protezioni specifiche. In definitiva, è un'ottima vettura, molto divertente come auto-vacanza, quasi insuperabile nel semi-fuoristrada leggero, ed eccellente soprattutto sui percorsi con fango o neve, dove non teme rivali.

STABILITÀ *** Modesta.

I pneumatici tassellati ritardano il riallineamento della vettura al rientro dai sorpassi veloci. Piuttosto brusco anche il rilascio nelle curve veloci.

EFFICIENZA MECCANICA E AERODINAMICA *** Solo discrete.

La «Panda» monta pneumatici invernali di serie e ciò penalizza l'aerodinamica complessiva (a 100 all'ora occorrono ben 25 CV). L'efficienza del motore (9) è invece da considerarsi molto buona.

PARLA UN ESPERTO



L'ingegner Tom Carletti, già della Fiat, poi della squadra Ferrari di «Formula 1», in seguito alla Renault Corse, è oggi addetto alla Minardi di «Formula 1», è un esperto di fuoristrada, avendo effettuato diverse Parigi-Dakar (vedi a pag. 216) e collaudato la «Panda 4x4» nei deserti africani. Ecco il suo parere sulla fuoristrada Fiat.

«Era la prima volta che guidavo una vettura con motore «Fire» e, sapendo come la ricerca di consumi contenuti comporti spesso buchi di carburazione sui 1800-2000 giri/min, temevo di trovarmi in difficoltà nelle fasi delicate di passaggi difficili. Viceversa ho apprezzato la sua piacevole dolcezza di funzionamento nelle fasi delicate a basso regime, che permettono di togliersi anche da situazioni difficili. Il percorso da me scelto permetteva di pro-

vvare vari gradi di difficoltà. Ho ottenuto risultati ottimi che mi hanno confermato quella che in gergo si definisce «mobilità» e che sulla «Panda» è veramente buona. Certo un bloccaggio del differenziale posteriore sarebbe l'ideale ma anche così non ci si può lamentare. Mi è piaciuta assai meno sullo sconnesso, dove la «Panda» salta un po' troppo, la guida diventa imprecisa e il controllo un po' precario. Positivo invece il comportamento sulla neve e sul ghiaccio, dove le quattro ruote motrici consentono elevate velocità.

In conclusione, è una vettura particolarmente buona in tutte quelle condizioni in cui il peso contenuto, il passo corto e la buona motricità giocano un ruolo positivo. Se poi qualcuno vuole lanciarsi in avventure africane, è meglio che provveda a rinforzarla.»



LA PAGELLA

ESTERNO					La sua linea è ancora piacevole e simpatica grazie alle semplici modifiche. Caratteristici i fascioni laterali e i paraspruzzi posteriori.
ABITABILITÀ	ANTERIORE POSTERIORE ACCESSIBILITÀ				Spazio sempre ben sfruttato: in quattro si viaggia abbastanza comodamente, considerate le dimensioni della vettura. Più profilati e confortevoli i nuovi sedili. Buona anche l'accessibilità ai posti dietro.
POSTO GUIDA					Posizione abbastanza sopraelevata, adatta all'uso fuoristradistico. Volante e pedaliera leggermente disassati. Sedile sufficientemente confortevole. Consiglia un assetto piuttosto raccolto.
PLANCIA E COMANDI					Sempre utile la soluzione «marsupio» della plancia. Cruscotto e comandi più moderni, più pratici e meglio sfruttabili. Accettabili i comandi guida. Volante imbottito facilmente impugnabile.
STRUMENTAZIONE					Una dotazione di strumenti non eccezionale, arricchita da un buon numero di spie tra cui quella che segnala l'inserimento della trazione integrale. Manca purtroppo l'utile contaghiometri parziale.
CLIMATIZZAZIONE					Buona per la classe di vettura: abbondante la portata d'aria e rapido il raggiungimento della temperatura desiderata. Agevole anche il ricambio aria. Comodi i comandi sul cruscotto. Regolazione poco precisa.
FINITURA	ESTERNO INTERNO				Notevolmente migliorata la qualità dei rivestimenti interni e della componentistica. Anche all'esterno non si notano grosse imperfezioni.
VISIBILITÀ	ANTERIORE POSTERIORE				Non ci sono problemi sia nella guida normale sia in fuoristrada grazie alla posizione di guida alta. Apprezzabile quella in manovra.
ACCESSORI					Dotazione pressoché normale per la categoria. A richiesta c'è il pratico tetto apribile in tela. Mancano però le «ruote libere».
BAGAGLIAIO					Notevole capacità in rapporto alle dimensioni della vettura. Facile sfruttabilità grazie al piano di carico regolare e all'ampio portellone.
MOTORE	POTENZA ELASTICITÀ SILENZIOSITÀ				Vivace, potente ed anche elastico, scatta con facilità anche ai regimi intermedi. È l'ideale per una vettura di questo tipo. Rumorosità evidente agli alti regimi. Si comporta bene anche in fuoristrada.
VELOCITÀ					È una «tutti terreni» sufficientemente veloce: 130 km/h in quinta, oltre 6 meno della versione «1000» a due ruote motrici.
ACCELERAZIONE					Ha un temperamento vivace per il tipo di vettura. Ovviamente è notevolmente meno brillante rispetto alla versione a due ruote motrici.
RIPRESA					Risultati accettabili per una «integrale»: motore elastico e rapporti ben sfruttabili consentono un agevole disimpegno anche in fuori strada. Tempi superiori a quelli ottenuti dalla «1000 normale».
FRENI	EFFICIENZA RESISTENZA				Spazi d'arresto adeguati tenuto conto dei pneumatici tassellati e del peso superiore. Resistenza non eccezionale nella guida veloce.
CAMBIO	MANOVRABILITÀ RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE				Rapporti adeguati, con quinta di potenza ampiamente sfruttabile persino in fuoristrada. Manovrabilità un po' difficoltosa. Gruppo trasmissione un po' rumoroso. Facile l'inserimento della trazione integrale.
STERZO	PRECISIONE DOLCEZZA				Abbastanza leggero in marcia è piuttosto pesante in manovra dati i pneumatici invernali. Impreciso e soprattutto lento nel recepire i comandi del pilota. Adeguato nell'impiego in fuori strada.
CONSUMO	BASSE VELOCITÀ ALTE VELOCITÀ URBANO				A velocità costante è un po' più elevato rispetto alla versione normale, ma sempre accettabile. Cresce notevolmente quando si sfruttano i rapporti inferiori o sui percorsi ricchi di curve.
CONFORT					Penalizzata soprattutto dalle sospensioni posteriori a balestre: saltellamenti e scossoni anche sullo sconnesso leggero. Rumorosità evidente soprattutto alle alte velocità.
TENUTA DI STRADA	ASCIUTTO BAGNATO SCONNESSO				Tendenza decisamente sottosterzante, modificabile soprattutto con l'acceleratore. Piuttosto imprecisa in curva con frequenti perdite di aderenza (sullo sconnesso), che complicano la guida veloce.
COMPORTEMENTO IN FUORISTRADA					Se la cava molto bene soprattutto se il fondo non è troppo sconnesso. Quasi insuperabile su neve o fango o sterrato, dove può far valere la sua ottima motricità e il peso contenuto.
STABILITÀ					Solo discreta con la sola trazione anteriore. Difficili i riallineamenti.

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