



Jan Westerhof
31 januari 2007

© Rijtesten.nl

Intro

De eerste Fiat Panda die door Fiat tijdens zijn introductie de â€œEigenwijze Dondersteenâ€• werd genoemd kennen we nog wel. Dit praktische en vierkante wondertje waarmee een pienter mannetje de wereld te slim af was heeft het pakweg twintig jaar volgehouden en zien we nog veelvuldig rijden. De inmiddels niet meer helemaal nieuwe Fiat Panda - die in de snelle hoedanigheid van de 100HP onder handen wordt genomen - moet dit vierkante karakterautootje niet doen vergeten, maar wel vervangen. Tegenwoordig heeft hij echter vier deuren en in de geteste versie zelfs een pittige 100 pk en een flinke uitrusting waardoor het no-nonsense van de eerste Panda er een beetje af is. Maar ach, deze Panda is ook niet zozeer bedoeld als praktische auto. "Gas geven en bochten pakken" is zijn adagium. We zullen zien of de

Fiat Panda 100HP

100HP hiertoe in staat is en of de goedkoopste auto met 100 pk zijn kracht en sportieve inborst ook weet over te brengen in realiteit.



Het exterieur

De grootste attractie van de 100HP is natuurlijk zijn flitsende en stoere uiterlijk. De Panda is in de voordeligere versies al vlot gelijnd maar in deze conversie is het natuurlijk wel heel stoer. De grote zwarte grille lijkt een gretige opengesperde muil die je wil aanvallen. Daarbij zitten er in de voorzijde standaard priemende mistlampjes en kan er gekozen worden voor striping en chromen spiegels. Hiermee krijgt de 100HP een nÃ³g groter 'œberholprestige'• zoals de Duitsers dat zo indrukwekkend plachten te noemen. In het Nederlands zeggen we gewoon dat er iets

diks en raps in je binnenspiegel opduikt waarvoor je wel aan de kant wilt gaan. Ook de bredere spatborden en de verlaging dragen bij aan een dik uiterlijk. De Panda lijkt minder hoog en krachtiger op de weg te staan.

De 15• velgen waarmee de Panda contact met de weg zoekt zijn van een gave vormgeving en kunnen in chroom of antraciet geleverd worden. Dat contrasteert mooi met de in de optionele Kit Pandemonium geleverde rode remklauwen. Tel hierbij de verdonkerde zijruiten, het achterspoilertje, de verchromde uitlaatmond en niet te vergeten de nep-diffusor op en er staat een bommetje. De Panda 100HP mag na deze opsomming als overstyled worden beschouwd maar als je alles tezamen ziet dan is het geen Tupperware-auto uit bijvoorbeeld de AutoStyle-catalogus, maar blijft het een stijlvol model waaraan iedereen meteen ziet dat er iets snels staat en die duidelijk onderscheidend is ten opzichte van de voordeligere Panda™s

Qua praktisch nut zorgt het uiterlijk voor een prima hoofdruimte en een hele mooie bagageruimte. Wel is de Panda behept met een kleine brandstoftank van 35 liter. In het geval van een zuinige 1.3 JTD zal dat niet echt een heel groot probleem gaan vormen, maar bij de toch wel wat royalere 100HP is 35 liter wel weinig. De testauto zat namelijk na een tijdje al op een kwart minder benzinevoorraad. Hierbij moet worden aangetekend dat er wel mee is door gereden en daarvoor nodigt hij je echt lekker uit!



© Rijtesten.nl

Het interieur

Stap in de Panda 100HP en je kijkt tegen een dashboard aan dat behoorlijk verschilt van de Brot-und-Butter Panda's. Als je gaat zitten kijk je naar een klokkenwinkel en zie je naast een toerenteller een klein lampje links onderin dat groen het woord "sport" op laat lichten. Dat woord is de noemer waaronder de sfeer in het interieur te plaatsen is. Je zit in kuipstoeltjes en hebt grip op een lekker lederen stuurwiel en ziet mooie aluminium accenten. Die kuipstoelen zien er lekker sportief uit maar zijn het niet echt. Ze bieden je weliswaar meer houvast dan de stoelen in de andere Panda's, maar tijdens lekker bochtenwerk verwacht je iets meer zijdelingse steun. Laat je die bochtjes voor wat ze zijn dan heb je prima stoelen die beter zijn dan de standaard Panda-stoelen vanwege de hardere zit.

Als je op het dashboard kijkt zie je allerlei zaken die standaard zijn op de 100HP. Er zit een prima radio met cd-speler in die een helder geluid voortbrengt. De 100HP van deze test had ook de bediening van de radio op het stuur. Dat is op zich natuurlijk heel handig maar helaas zitten ze onderop het stuur zodat je de handen moet verplaatsen om de knopjes te bedienen. Ook de afwerking en vormgeving van het interieur zijn verzorgd. Lekker materialen en mooie knopjes geven je het gevoel een klasse hoger te rijden. Verder zit er standaard een airconditioning in die helaas niet automatisch is zoals bij de goedkopere Emotion. Het is wel als optie verkrijgbaar, maar waarom Fiat de 100HP er niet standaard mee uitrusten?

De ruimte in de Panda is voorin prima. Je hebt zeker niet het gevoel in één van de kleinere wegdeelnemers te rijden. Je zit relatief hoog in de Panda en dat geeft je net even een iets beter overzicht op het verkeer. Achterin is echter niet de meest geschikte plek om als volwassene te gaan zitten. Met de voorstoelen in een normale positie slinkt de beenruimte voor de achterpassagiers tot kleine waarden. Jammer dat de 100HP niet de verschuifbare achterbank heeft van de andere Panda's want dan had de beenruimte vergroot kunnen worden zodat vier volwassenen wel plaats hadden kunnen nemen. Wel is de hoofdruimte door de hoge koets prima en heeft de Panda een forse bagageruimte. Hij biedt namelijk zo'n 40 - 50 liter meer inhoud dan concurrenten, en dat is toch zo'n 25% in deze klasse.



Het rijden

Waar het bij een dergelijk op sportiviteit gebrande auto als de Panda 100HP om draait is natuurlijk het rijden. Om kort te zijn: dat is leuk met een hoofdletter. De auto voelt met de 1.4 16-klepper uit de Grande Punto lekker vlot en pittig aan. De toerenopbouw van de motor is wat traag waardoor hij helaas het opzweepende karakter mist wat hij wel zou mogen hebben. Dat is echter geen belemmering om flink vaart in deze Panda te krijgen want hij weegt nog geen 1000 kilo. De sprint van 0 naar 100 legt hij af in 9.5 seconden en dat is gewoon rap. Wel moet je tijdens deze sprint opletten dat je de motor niet laat afslaan want de koppeling heeft wel wat gas nodig om lekker aan te grijpen en vloeiend weg te rijden.

De motor wordt tijdens het optrekken terzijde gestaan door een zesbak met korte overbrengingen. Reeds tegen de 120 kilometer per uur zit de 100HP al in de zesde versnelling. Je kunt uiteraard wel langer doortrekken in de vier of de vijf, maar het is simpelweg een bak die duidelijk is ontwikkeld om tot 120 ÷ 130 lekker veel verzetten te kunnen gebruiken en de motor tot zulke snelheden optimaal te kunnen benutten. Deze korte verzetten zorgen er wel voor dat de Panda tot zo€™n 160 km/h lekker vaart maakt, maar dat de pret na die snelheid grotendeels over is. De brochure zegt dat er 185 echte kilometers in moeten zitten en dat is niet onrealistisch gezien de motor.

Deze snelheid lijkt echter een behoorlijke beproeving in de Panda. De korte wielbasis en het stugge veersysteem zorgen ervoor dat hij bij snelheden boven de 150 kilometer per uur behoorlijk gaat springen. Ook het windgeruis is dan behoorlijk te noemen. Wat wel leuk is aan zo€™n autootje is het verrassingseffect dat hij tentoonspreekt. Niemand verwacht op de snelweg een Panda die eenvoudig 160 kilometer per uur rijdt. Leuk om op die manier een veel duurdere auto lekker bij te blijven! Als je vervolgens de snelweg verlaat en op de uitvoegstrook lekker laat in de remmen gaat dan merk je dat de 100HP over goede remmen beschikt. Het zijn namelijk vier schijfremmen die de auto niet slechts goed vertragen maar die ook nog eens lekker aanvoelen. Je weet gewoon dat de auto goed vertraagt en voelt dat in het rempedaal.

De snelweg is echter niet de habitat van de Panda 100HP. Hij komt daar weliswaar prima voor de dag, maar als je de snelweg verlaat dan is deze auto echt in zijn element. Op de buitenweggetjes leer je de prettige motor- en bakcombinatie echt waarderen omdat ze deze Panda snel vaart verschaffen. Hierbij wordt de auto vergezeld van een behoorlijk stugge afstemming van het onderstel. Vooral de demping is erg hard en comfort is wat dat betreft ver te zoeken. Dat is lekker als je een bochtje wilt nemen want je voelt de auto lekker de bocht door gaan, maar voor een comfortabele Panda kan je beter naar een andere in de prijslijst kijken. De besturing van de Panda 100HP is eentje van een bijzondere aard. Het is in de eerste versnelling dusdanig bekrachtigd dat het de bekende City-stand van Fiat heeft. Schakel je over naar de tweede versnelling dan heb je een normale besturing die je met een druk op de sportknop (waardoor het groene lampje op het dashboard gaat branden) nog een paar tandjes directer kunt

Fiat Panda 100HP

maken. Niet slechts de besturing wordt dan directer, maar de Panda reageert in deze stand ook sneller en gretiger op je gasvoet. Met die stand ingeschakeld nodigt hij echt uit tot lekker doortrekken in de toeren en bochtjes haaks nemen. Op die manier op weg zijn kan met de 100HP heel goed, want hij voelt lekker vierkant aan.



Slot

Voor nog geen 14 mille staat er een bijzonder leuke auto op de stoep die eigenlijk geen echte concurrenten kent. Voor 100 pk en bijbehorende prestaties ben je bij andere merken duizenden Euro's™ verder en moet je bovendien flink investeren om de uitrusting van de Panda 100HP te evenaren. Zaken als airconditioning, elektrische ramen en spiegels, centrale vergrendeling met bliep-bliep, een radio/cd speler en 15

inch lichtmetalen velgen zijn gewoon standaard.

Zijn indrukwekkende uiterlijk zorgt ervoor dat hij zich duidelijk laat zien als een potente Panda. Dat uiterlijk maakt hij ook waar. De snelheid die de 16-klepper in de 100HP duwt is vrij hoog en daarbij wordt de chauffeur bijgestaan door een behoorlijk sportief weggedrag. Hij/zij moet echter wel rekening houden met een kleine brandstoftank en een hard gedempt onderstel.

Resumerend is de Panda 100HP natuurlijk een ijzersterk aanbod met zijn 100 pk en ruime uitrusting. De koper krijgt er een leuk uiterlijk bij en onderscheidt zich hiermee. Dat zal ervoor zorgen dat de Panda 100HP wel eens een succesvolle toevoeging kan zijn aan het Panda-gamma.

Plus

- + De voordeligste auto met 100 pk en een dergelijk rijkandigedempt
- + Dik uiterlijk
- + Sportief karakter

Min

- Pit en weggedrag op hogere snelheid
- Ruimte achterin