

# Fiat Panda 4x4



**Vill du ha fyrhjulsdraft men inte köra SUV? Nu finns ett nytt alternativ, lilla Panda 4x4.**

## Alf favorit

Var och en som åkt skidor i Alperna har sett en fyrhjulsdreven Panda. Över 400 000 har byggts sen 1986, då österrikiska Steyr-Puch började tillverkningen. Andrahandsvärdet är högt, särskilt på de äldsta, och Fiat förväntar sig god efterfrågan också på den nya, även i Sverige – efter mycket tvekan har Fiat bestämt att 4x4 kommer hit.

## Terrängbil? Jovars

Fiat poängterar att Panda 4x4 är en riktig terrängbil, med avancerad fyrhjulsdraft, rejäl markfrigång, lättterrängdäck och inte minst en låg vikt som ger fördelar jämfört med SUV-bjässarna. Men helt verkar Fiat ändå inte tro på sitt budskap: Vi får ta ut den på Jeep-testbanan i norra Italien men de värsta lutningarna, gyttebadet och sidolutningen är avstängd för oss.

Det vi ändå får köra räcker för att konstatera att Pandan tar sig fram där många andra går bet. Den elektroniska fyrhjulsdraften överför kraft till bakhjulen på en tiondels sekund när det behövs, och i upp till

## Fiat Panda 4x4

**Pris:** Ej bestämt.

**Miljöpåverkan:** Bensin 114 g CO<sub>2</sub>/km, diesel 125 g CO<sub>2</sub>/km.

**Bränsleförbrukning:** 4,9 l bensin/100 km, 4,7 l diesel/100 km vid blandad körning.

**Motor:** 2 cylindrar, volym 0,9 liter 85 hk vid 5 500 varv/minut, vridmoment 145 Nm vid 1 900-3000 varv/min. Diesel: 1,3 liter, 75 hk vid 4 000 varv/minut, 190 Nm vid 1500 varv/minut

**Mått:** L 368 cm, B 168 cm, H 167 cm, axelavstånd 251 cm.

**Vikt:** Tjänstevikt 1050 kg, diesel 1115 kg maxlast 480 kg, max släpvikt 800 kg (bromsat).

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 4/5 platser, 220 l, 870 l med nedfällt baksäte.

**Kraftöverföring:** Fyrhjulsdraft. Sex växlar, diesel fem växlar.

**Prestanda:** 0–100 km/h 12,1 sekunder för bensin, 14,5 sekunder för diesel, toppfart 166 km/h, 159 km/h för diesel.

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och fyra airbags standard.

**Miljöförmåner:** -



50 km/h kan differentialen mellan fram- och bakhjul med en knapp på instrumentbrädan låsas för ökad framkomlighet. Riktigt hur mycket kraft som går till bakhjulen i det låsta läget berättar inte Fiat, men det är nog för att man känner att bakändan skjuter på och för att bilen går som på räls på en kurvig grusväg. Dessutom är utväxlingen på lägsta växel sänkt så mycket att det går att krypköra på riktigt terrängbilsmanér, utan att röra vare sig gas eller koppling. Fem centimeters höjd markfrigång, hasplåtar fram och rejäla på- och avfartsvinklar ger också god framkomlighet, och luftintaget är hela 70 cm över marken så att Pandan lätt kan ta sig genom hög snö eller djupt vatten. Sammantaget ska Pandan klarar 70% lutning, 55% i sidled.

### Stabil i trafik

Hur mycket terrängbil 4x4 än må vara så kommer den mest att användas på vanlig väg. Jag är orolig att den ska vara vinglig eftersom den är hög och smal, har kort hjulbas och förhöjd markfrigång, men den uppträder stabilt. Den främre hjulupphängningen har förstärkts, medan den bakre är helt ny, enligt torsionsystemet, som är både rigidare och lättare. I övrigt är den lika smidig som en normal Panda, med dess små yttermott och stora glasade ytor som ger god sikt.

Att köra Panda 4x4 i vanlig trafik bjuder inte på några överraskningar, den mycket låga första växeln gör att man växlar upp omedelbart bilen startat, men övriga växlar är normala. Sex växlar är skönt att ha,

med den sjätte som en ren motorvägsväxel. Dieseln får klara sig med fem växlar. Styrningen är elektrisk, med Fiats City-läge som ger superlätt styrning i stadstrafik.

### Smidig att använda

Instrumenteringen är okej, men skymms av ratten om man inte har den i överst-bakersta läget – den är bara vippbar och resultatet blir en upprätt körställning. Stolarna fram är komfortabla men ger inte särskilt mycket sidostöd vilket betyder att man kasar runt vid terrängkörning. Dessutom har Panda, precis som 500, vad som måste vara marknadens sämsta nackstöd, i stenhård plast och med en form som inget huvud kan vara bekvämt med. Till baksätet ger stora bakkörar ett enkelt insteg, takhöjden räcker för basketspelare men benutrymmet är begränsat, bakom en förare på över 180 cm kan ingen vuxen sitta. Däremot är det förvånansvärt gott om plats i sidled för två personer – Pandan finns i motsats till 500 också med baksäte för tre men det är för trångt. Takhöjden är god, sikten ut likaså.

Bagageutrymmet är lättlastat och oömt, och stort för klassen med 220 liter. Det är lika mycket som för de framhjulsdrivna versionerna, fyrhjulsdriften tar alltså ingen plats. Tyvärr faller baksätet inte helt platt, och i vissa versioner vi testade var det inte delbart. Det finns småfack här och var, men inte på baksidan av stolarna och inte heller under det normala bagageutrymmet.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.



### Bensinaren bäst

Detta är världens enda tvåcylindriga fyrhjulsdrevena bil. Färre cylindrar betyder lägre omvandlingsförluster, mindre massa och lägre vikt. Nackdelen är att motorn måste jobba hårdare och att vibrationerna blir värre, vilket kompenseras med avancerad motorteknik med individuella ventillyft. Och detta är en erkänt bra motor, med bra drag från just under 2000 varv och hela vägen upp – därunder händer däremot ingenting. Vill man minska förbrukningen extra trycker man helt enkelt på Eco, vilket tvingar motorn att hålla sig inom sitt effektivaste område och begränsar det maximala vridmomentet till 100 Nm.

Vi testar också Terrängpandan med dieselmotor men fattar inte poängen. Den är slöare, förbrukar mer, väger mer och låter tristare. Fiat har jobbat med dieseln NOx-utsläpp, men den klarar inte gränsvärdet för Euro 6. Därtill ger bensinaren lilla turbo så bra vridmoment att dieseln inte ger några fördelar ens i terrängen.

Trots sin litenhet har Pandan ett av de bättre startstopp-system vi testat. Vi gör tjugo stopp på hundra meter och motorn stänger av och startar direkt varje gång, medan många andra bilars system kräver att bilen kört en viss sträcka eller uppnått en viss fart mellan gångerna.



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.



### Säkerhet: Inte full pott

Fiat tror inte att småbils kunder är beredda att betala för säkerhet, och därför är mycket standardutrustning tillval eller finns inte alls. Antisladdsystemet har ersatts av en slags diffspärr som verkar i upp till 50 km/h, de låsningsfria bromsarna är av det äldre slaget som får hela bilen att dunka och rista och det finns bara fyra airbags. City Brake kommer som tillval, ingår inte ens i det dyraste utrustningspaketet. Synd för en bil som ska vistas mycket bland fotgängare.

### En Panda i skogen

Behöver du extra framkomlighet men inte så stora innerutrymmen, ska du titta närmare på Panda 4x4.



Den imponerar både på dåliga vägar och i stan, har en överkomlig prislapp och klarar i skrivande stund miljöbilsdefinitionen. Den är klart bättre än små fyrhjulsdrevna varianter från Suzuki och är inte en poänglös posör med plastsjok som Volkswagen och andra erbjuder – Fiat har också en sådan, Trekking, som vi testade utan att förstå nyttan med. Summa summa: En Panda som inte riskerar att bli utrotningsshotad – och snart finns också på svenska vägar.

#### Vi gillar:

- + Bra i terräng
- + Bra i stan
- + Goda utrymmen för sin storlek
- + Pigg
- + Snål
- + Billig

#### Vi ogillar:

- Säkerhetsmissar
- Dieselversionen dålig på alla sätt

#### Överväg också:

- Suzukis småjeepar
- En vanlig Panda
- VW CrossUp



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Mattias Goldmann

**Biltestet utfört under:** Oktober 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.