

La « grande utilitaria ». Questo lo slogan con cui viene lanciata la « Panda », certamente la più importante automobile Fiat di questi anni. E' veramente « grande » la « Panda »? Si deve dire che essa rappresenta uno sforzo notevole per la Casa torinese che vuole tornare ai vertici dell'industria europea, come all'inizio degli anni '70, gli anni felici della « 127 » e della « 128 ».

Da allora la Fiat per molti anni non ha più prodotto utilitarie innovative. Ha accusato così gli attacchi della agguerrita concorrenza straniera proprio nel settore dove era più forte, quello delle utilitarie, perdendo, soprattutto per la minore produttività, le posizioni di predominio acquisite sul mercato italiano ed europeo. I primi segni della

rinascita si sono visti con la « Ritmo » che ora ha superato le 1800 vetture al giorno.

La « Panda » è ancor più importante perché, oltre ad essere la probabile futura regina delle catene di montaggio Fiat, più ancora della « Ritmo » esprime uno spirito nuovo, almeno per la Fiat, nel concepire l'utilitaria. Dotata di una meccanica sperimentata su milioni di esemplari, la « Panda » si presenta sul mercato in due versioni, « 30 » e « 45 » (sigle che esprimono la potenza dei due motori), che, seguendo la formula della trazione anteriore, adottano due noti motori Fiat: il 652 cc bicilindrico raffreddato ad aria derivato da quello della « 500 » e della « 126 » e il quattro cilindri 903 cc, identico

a quello della « 127 », che consentono rispettivamente 115 e 140 km/h.

La « Panda » risulta quindi allineata con la moderna teoria della doppia motorizzazione nelle utilitarie. « Quattorruote » prova tutte e due le versioni, con particolare attenzione per la « 30 »-652 cc, perché, almeno inizialmente, è su questa versione che si concentrerà l'interesse del mercato italiano. I prezzi: la « piccola », cioè la « 30 »-650 cc, costa più o meno come la « R4 » e la « Dyane », cioè 3.970.000 lire, mentre la « 45 », 4.702.000 lire, supera di circa centomila lire il prezzo della corrispondente « 127 L ». Sono in corso le consegne delle prime ventimila « Panda » già pronte.



# FIAT "PANDA"



## PRESTO SARA' INTERNAZIONALE

La « Panda 30 » esternamente si differenzia dalla « 45 » solo per la diversa posizione della griglia (a sinistra anziché a destra). Per ora è prodotta in Italia a Desio (Milano) e a Termini Imerese (Palermo) al ritmo di circa 800 unità al giorno. In Spagna la Seat inizierà a costruirla presto negli stabilimenti di Pamplona. Entro breve tempo si conta di raggiungere la quota di 1800 unità giornaliere. Nell'80 si produrranno circa 185.000 « Panda ».

65





#### CASA COSTRUTTRICE

Fiat S.p.A. - Torino

#### PREZZO DI LISTINO

(Chiavi in mano - IVA compresa):

- Panda 30 - L. 3.970.000

- Panda 45 - L. 4.702.000

#### TERMINE DI CONSEGNA

20-30 giorni

#### 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 1000-1500 km di un « Tagliando di servizio gratuito » con solo addebito dei materiali di consumo (lubrificanti, carburanti, ecc.). Servizio di manutenzione programmata a pagamento ogni 15.000 km. Cambio olio ogni 10.000 km.

#### TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE

- Panda 30 - L. 9.200

- Panda 45 - L. 19.400

#### POTENZA FISCALE

7 CV (- Panda 30 -)

12 CV (- Panda 45 -)

#### DATI VETTURA IN PROVA

(tra parentesi i dati della « Panda 45 »)  
Telaio n. ZFA141A00-06003738 (ZFA141A00-06001815) - Motore 141A000-0000289 (101CL 3000-5547949) - Carburatore Weber 300GFI-250 (Weber 321CE-28) - Candele Marelli CWTNP (Bosch W175TR30) - Pneumatici Michelin XXZ135SR13 (Michelin XXZ135SR13).

66

#### ESTERNO ★★★★★

Carrozzeria molto piacevole.  
Una nuova filosofia costruttiva

La « Panda » costituisce senza dubbio una grossa rivoluzione in casa Fiat, soprattutto se si considerano le caratteristiche e l'impostazione delle precedenti utilitarie della stessa Casa. Le sue linee non sono del tutto nuove, e si avverte subito che è stata seguita la « strada » francese, nel senso che la « Panda » è chiaramente ispirata, nella filosofia costruttiva, a famosi modelli francesi (« 2 CV », « Dyane », « R5 », ecc.) pur rappresentando, rispetto ad essi, una decisiva evoluzione. E' anche una automobile che porta, quasi inconfondibile, il « marchio » Giugiaro, perché non ha nulla in comune con le altre utilitarie Fiat del passato e affronta con spirito nuovo i problemi posti dalla piccola utilitaria moderna. Le sue caratteristiche sono una linea decisa, squadrata, un padiglione piuttosto alto, che sfruttano al meglio le dimensioni esterne alquanto contenute (è lunga 3,4 metri e larga 1,46 m). Ne risulta una berlina-break simpatica, personale, e soprattutto molto piacevole: la sua linea costituirà uno dei fat-

tori del suo probabile successo. Esaminiamo altre componenti interessanti della sua personalità stilistica.

Anteriormente è piuttosto squadrata, e l'elemento dominante è costituito dal grande « scudo » in resina elastica. La grigliatura asimmetrica (a destra nella « 30 », a sinistra nella « 45 ») e i fari rettangolari sono gli altri soli elementi ornamentali. Ci sono poi il parabrezza piatto e il cofano, una specie di ampio coperchio che consente la massima accessibilità al vano motore. Lateralmente spiccano i fascioni (in realtà si tratta di una speciale vernice poliestere opaca). La coda è piuttosto alta e comprende il grande portellone, occupante tutta la sezione maestra della vettura, che arriva sino ai paraurti.

Nuovo anche il metodo di assemblaggio delle varie parti. Come nelle più recenti Renault le zone di unione fiancata-padiglione sono in rilievo e ricoperte da guarnizioni in gomma. Questa la descrizione per sommi capi della vettura. La « Panda » grazie alle sue linee indovinate, moderne senza essere rivoluzionarie, piacerà a molti, anche agli automobilisti più esigenti: una caratteristica indispensabile per una automobile che vuole essere di grande diffusione in tutta l'Europa.

#### I COLORI FUORI E DENTRO

Carrozzeria	Interno finta pelle (- 30 - - 45 -) e tessuto fantasia (- 45 -)
Avorio Senegal	Beige
Bianco Corfù	Beige
Blu smalto	Beige
Azzurro Bahia	Beige
Nero Luxor	Beige
Marrone Land	Beige
Beige Kenia	Beige
Rosso Siam	Beige

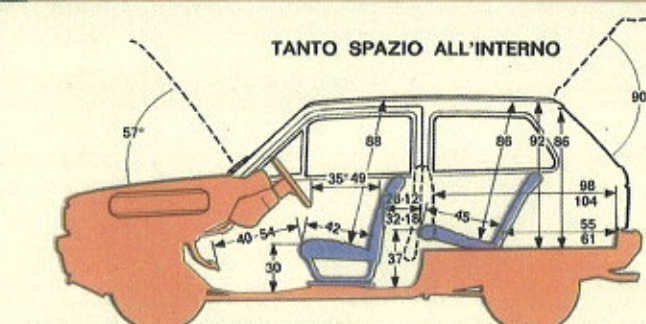
#### « DESIGN » E SOLUZIONI ORIGINALI

Caratteristico il fascione laterale tra i due passaggi ruota anteriore e posteriore: si tratta di una speciale vernice protettiva antipietra grigia, che riprende l'aspetto e il motivo dei due paraurti in resina elastica: la parte bassa della carrozzeria è così maggiormente protetta dalle abrasioni o dai piccoli urti. Le cerniere portiere sono esterne. Caratteristiche anche le zone di giunzione delle lamiere sul padiglione.

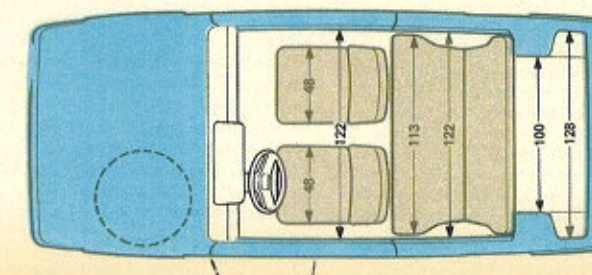


67





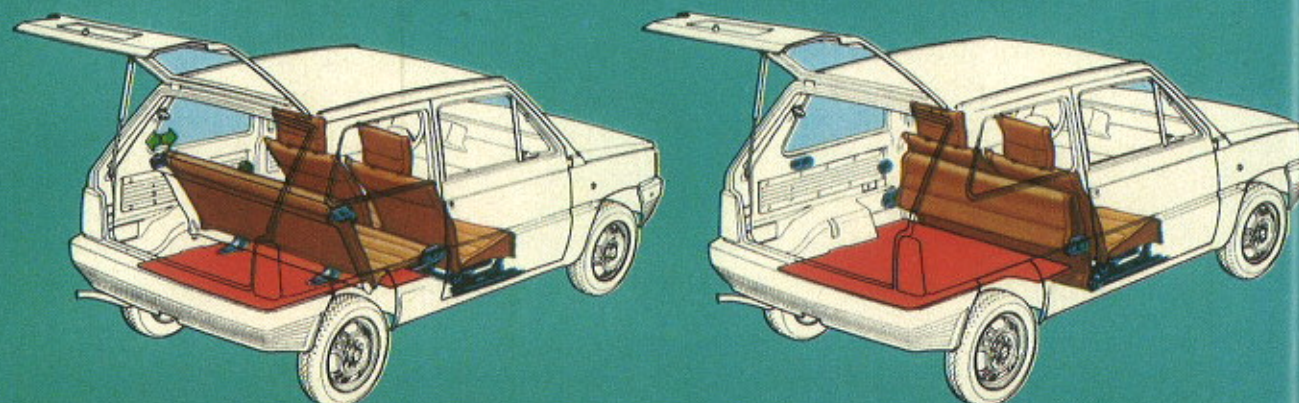
Misure di abitabilità della «Panda 30» espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore 14 cm; capacità portabagagli da 270 a 1000 dmc. Particolarità della «Panda» è la doppia sistemazione del divano posteriore che ha escursione longitudinale di circa 6 centimetri: per tale motivo tra i sedili anteriori e posteriore c'è una distanza di ben 32 cm, pari a quella di vetture di ingombro notevolmente più elevato. Non eccezionale invece la larghezza dell'abitacolo (122 cm) soprattutto dei posti dietro. Il rivestimento dei sedili è estraibile e lavabile.



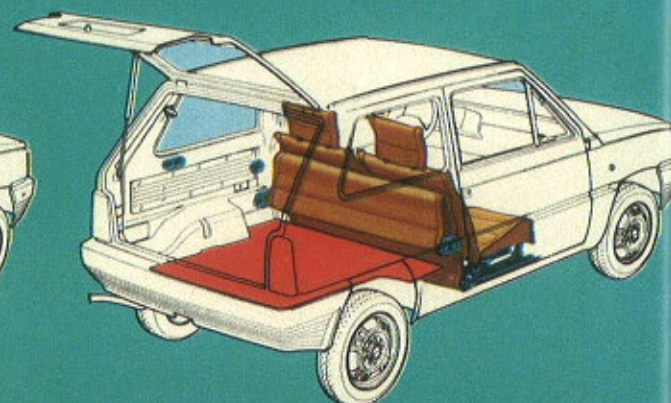
69



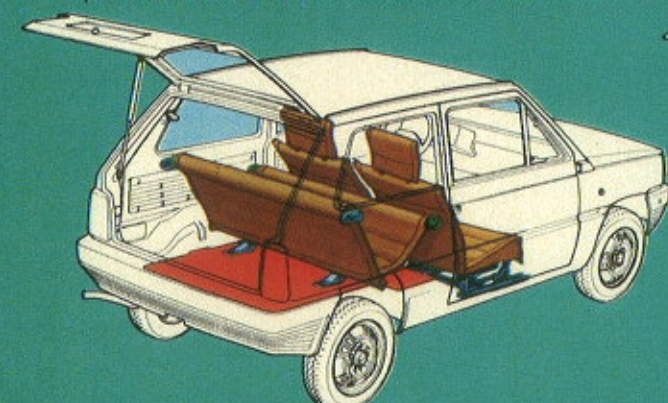
# L'ABITACOLO TRASFORMABILE



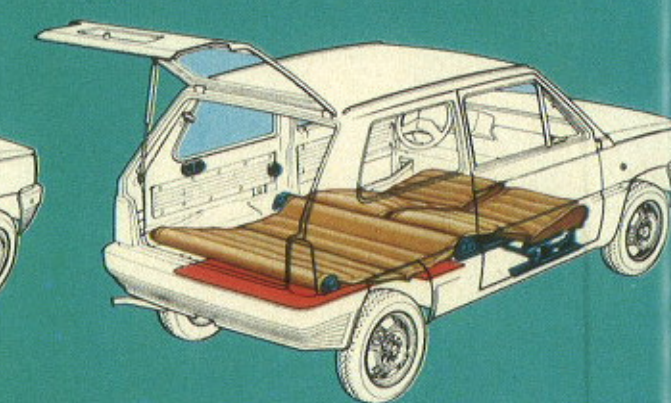
E' prevista una escursione del sedile posteriore di 6 cm.



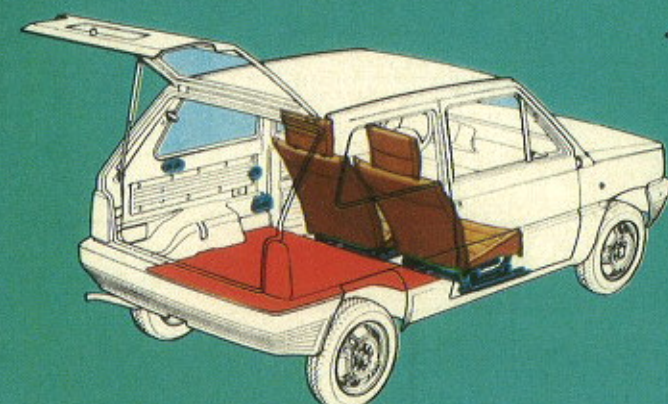
Si sfilta il tubo superiore e si ripiega il divano.



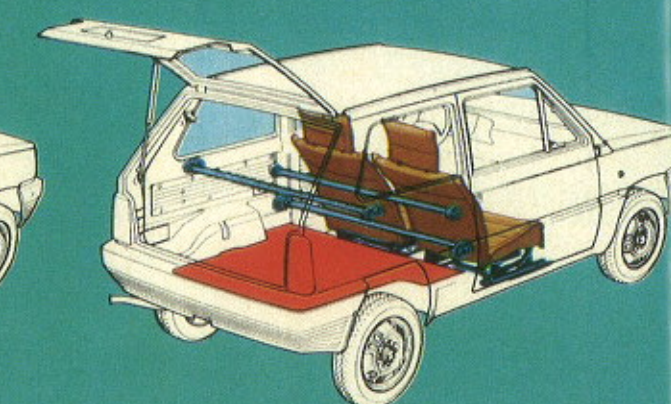
Si sfilta il tubo inferiore e si forma una amaca-sacca.



Si sfilta il tubo superiore e si forma un letto.



Si toglie il divano: massima possibilità di carico.



Senza il rivestimento i tubi sostengono i carichi pesanti.

## ABITABILITA' ★★★★★ Molto buona in rapporto agli ingombri esterni

Indispensabile premessa: quando si dispone di meno di tre metri e mezzo in lunghezza non si possono fare miracoli. Comunque nella «Panda» lo spazio è stato sfruttato come meglio non si poteva: la linea decisamente squadrata, l'altezza della carrozzeria, i rivestimenti interni poco ingombranti, il divano poste-

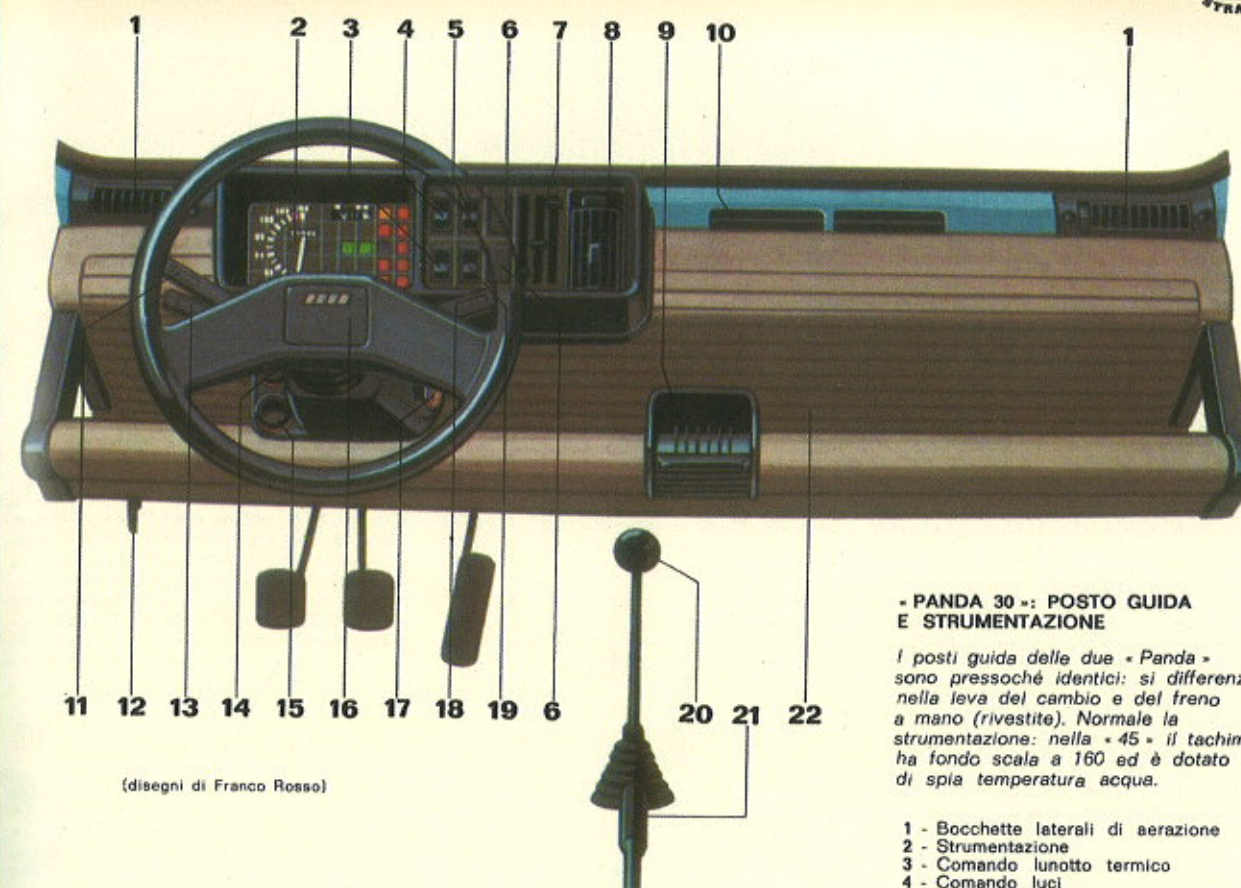
riore regolabile fanno di questa automobile una delle più spaziose della sua classe.

Confrontiamola subito con le sue concorrenti: i passeggeri seduti dietro hanno uno spazio longitudinale per le gambe paragonabile a quello di vetture di dimensioni notevolmente maggiori, grazie allo schienale posteriore regolabile. In larghezza, come è logico su di una «piccola», lo spazio è limitato (ci sono 122 cm), per

cui pur essendo omologata per 5 persone, dietro è meglio ospitare comodamente solo due persone.

Accessibilità: è buona nonostante le due sole porte che però hanno un ampio grado di apertura (66°) e soprattutto hanno dimensioni ragguardevoli.

Per accedere ai posti dietro occorre ribaltare in avanti i sedili anteriori (sbloccando la scomoda leva alla base del pavimento). I sedili posteriori sono una no-

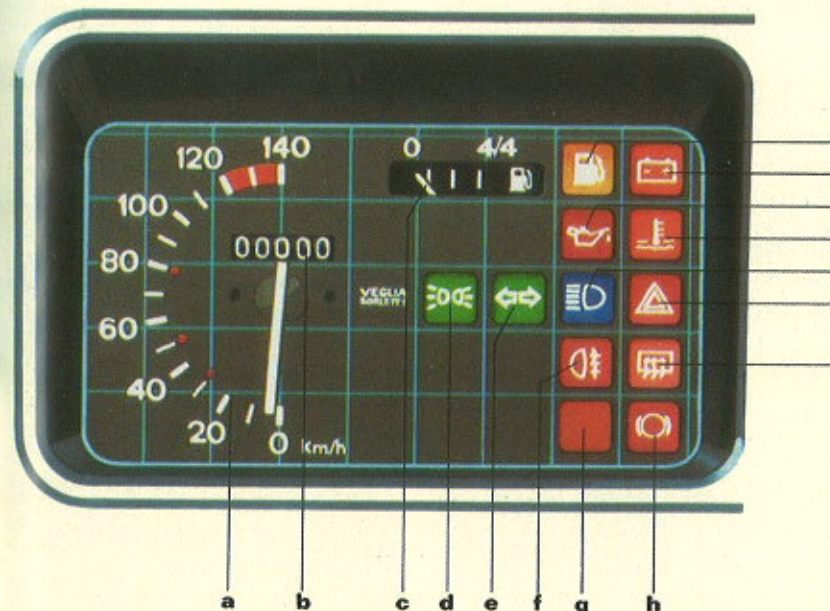


(disegni di Franco Rosso)

## «PANDA 30»: POSTO GUIDA E STRUMENTAZIONE

I posti guida delle due «Panda» sono pressoché identici: si differenziano nella leva del cambio e del freno a mano (rivestite). Normale la strumentazione: nella «45» il tachimetro ha fondo scala a 160 ed è dotato di spia temperatura acqua.

- 1 - Bocchette laterali di aerazione
- 2 - Strumentazione
- 3 - Comando lunotto termico
- 4 - Comando luci
- 5 - Comando faro retronebbia
- 6 - Comando a disposizione
- 7 - Comandi di climatizzazione
- 8 - Bocchetta centrale di climatizzazione
- 9 - Posacenere scorrevole
- 10 - Bocchette sbrinatorio cristallo
- 11 - Leva comando devioluci - abbaglianti - lampeggio e luci posizione
- 12 - Leva apertura cofano motore
- 13 - Leva comando indicatori di direzione
- 14 - Comando starter
- 15 - Lava-cristallo a pompetta
- 16 - Comando clacson
- 17 - Commutatore avviamento
- 18 - Comando tergicristallo a 1 velocità
- 19 - Comando ventilatore a 1 velocità
- 20 - Leva cambio
- 21 - Leva freno a mano
- 22 - Ripiano portaoggetti



- a - Tachimetro
- b - Contachilometri totalizzatore
- c - Indicatore livello carburante
- d - Spia luci di posizione
- e - Spia indicatori di direzione
- f - Spia faro retronebbia
- g - Spia a disposizione
- h - Spia efficienza impianto frenante e freno a mano
- i - Spia riserva carburante
- m - Spia generatore
- n - Spia insufficiente pressione olio
- o - Spia eccessiva temperatura acqua («45»)
- p - Spia abbaglianti
- q - Spia lampeggio emergenza (se montato)
- r - Spia lunotto termico

71



vità. Somigliano un po' a quelli della « 127 Rustica » però in realtà hanno una diversa tecnologia costruttiva e, in un certo senso, si ispirano ai primi esemplari della « 2 CV »: privi di molle all'interno hanno una struttura elastica, formata da una speciale tela Pirelli, e imbottiti; sono piuttosto duri, poco profilati (quindi non trattengono) e danno una sensazione poco gradevole, soprattutto per quanto si riferisce allo schienale.

#### POSTO GUIDA ★★★

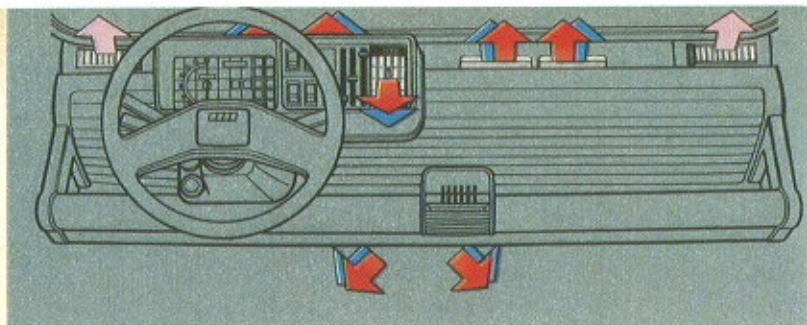
Spazio limitato. Volante quasi orizzontale. Tenuta sedile scarsa

Per sfruttare al massimo lo spazio interno si è adottata una posizione tipo veicolo industriale o meglio tipo vecchia « Mini », poiché il volante (molto piccolo) è quasi orizzontale e impone posizioni di guida piuttosto raccolte: i piloti di « taglia forte » sfiorano la portiera e possono toccare il volante con le gambe.

La pedaliera è ben situata e allineata con il sedile però il volante è spostato

#### BAGAGLIAIO BEN SFRUTTABILE

Grazie alla forma della coda e all'assenza della ruota di scorta, il vano bagagli (270 dmc) è eccezionalmente sfruttabile (ci stanno valigie per 243 dmc). Se poi si ribalta il sedile posteriore la capacità sale a 1000 dmc con possibilità di trasportare valigie per 534 dmc. Le due foto a destra illustrano le capacità di carico nelle due situazioni. Nella « 45 », il vano bagagli è protetto da una mensola rigida in plastica.



#### CLIMATIZZAZIONE EFFICIENTE

Anche nella « 30 » la climatizzazione è molto efficiente. Le frecce in colore indicano l'uscita dell'aria calda o fredda. Le frecce bianche indicano l'uscita dell'aria di ventilazione dinamica. Ventilatore a una sola velocità.

a sinistra; la leva del cambio è sufficientemente vicina per cui i cambi marcia sono semplici per tutti. Il sedile è piuttosto duro, la profilatura laterale è quasi inesistente e nelle curve veloci il pilota è scarsamente ancorato. La regolazione dell'inclinazione dello schienale non è delle più comode.

#### STRUMENTAZIONE ★★★

Semplice e funzionale. Numerose spie

La strumentazione è molto semplificata e prevede in pratica solo il contachilometri e l'indicatore livello carburante; poi ci sono 10 spie luminose per le indicazioni indispensabili in vetture di questa classe. Se la dotazione non è eccezionale (e non migliorabile neppure a richiesta), la leggibilità è molto buona in tutte le condizioni grazie alla corretta posizione del cruscotto e alla grafica chiara e facilmente comprensibile.

#### CAPACITÀ TRASPORTO BAGAGLI ★★★★★

Come tutte le trazioni anteriori della Fiat la « Panda » si avvantaggia del fatto che la ruota di scorta è nel vano motore. Così, a sedile posteriore eretto, è disponibile un vano posteriore molto regolare (capacità circa 270 dmc) e facilmente accessibile: ci stanno valigie per 243 dmc, il portellone occupa tutta la coda e arriva sino al paraurti ed è sostenuto da due molle ad aria. A ciò si aggiungono le notevoli possibilità di trasformazione del bagagliaio che prevede il ribaltamento totale del divano posteriore (anche completamente asportabile). In tal caso la capacità aumenta molto (1000 dmc) e si possono caricare, a livello schienali, valigie per 534 dmc.

Grazie alla particolare disposizione del sedile posteriore (con struttura tubolare tipo sedia sdraio) sono possibili diverse sistemazioni (c'è anche la possibilità di formare una specie di culla). Il rivestimento



mento è modesto, come è ovvio in una utilitaria, e prevede (sulla « 45 ») solo un tappetino sul fondo.

#### CLIMATIZZAZIONE ★★★

Impianto efficiente nella « 45 ». Rumoroso nella « 30 »

Dati i due tipi di motorizzazione gli impianti di climatizzazione sono fondamentalmente diversi, specie per quanto riguarda il riscaldamento.

Le bocchette sono piuttosto piccole, sia nella parte superiore che in quella inferiore della plancia, però la loro portata d'aria è notevole.

Lo schema è quello previsto sulle più recenti utilitarie Fiat: dalle bocchette centrali (quattro) esce aria climatizzata. Da quelle più piccole, poste alle estremità della plancia, esce solo aria ottenuta per ventilazione dinamica. Il ventilatore, in entrambe le versioni, è a una sola velocità ed è piuttosto rumoroso. Soprattutto nella versione 650 cc esso fa aumentare del 5% il livello sonoro nell'abitacolo. Particolarmente efficace nella stagione fredda il riscaldamento; però anche la ventilazione, quando ci sono i finestrini posteriori apribili a compasso, è buona. Particolare utile: ci sono i deflettori sulle portiere.

#### PLANCIA ★★★

Impostazione intelligente e razionale

Si percepisce subito lo spirito nuovo della « Panda »: niente preziosismi o complicate esercitazioni stilistiche ma, soprattutto, massima semplicità e fedeltà (per quanto riguarda la sistemazione dei comandi di uso più frequente) allo schema Fiat. Partiamo dalla plancia che rappresenta una moderna evoluzione dell'idea « Mini »: è infatti composta da un'ampia mensola « morbida » (tipo sacca) che occupa tutta la larghezza dell'abitacolo e nella quale si possono riporre una grande quantità di oggetti, consentendo così, unitamente alle tasche sulle porte, il massimo sfruttamento dello spazio interno.

Comandi secondari e strumentazione sono raggruppati nel cruscotto posto davanti al pilota, all'insegna della massima razionalità.

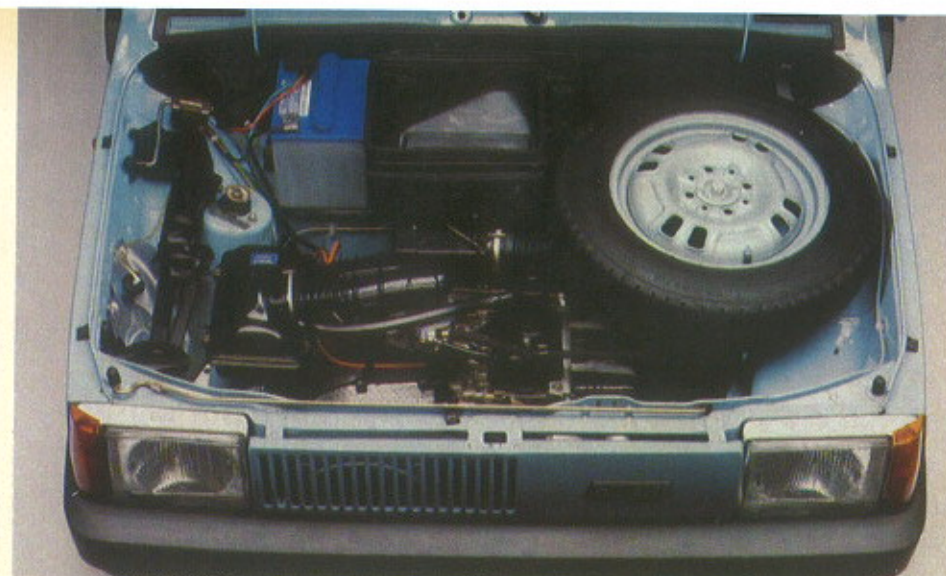
Gli utenti Fiat si troveranno subito a loro agio perché i comandi di uso più frequente (cioè levettole per le luci, per i tergi, la pompetta lavavetro e il clacson a pulsante centrale) sono sistemati come in tutte le altre utilitarie della Casa torinese.

Tutto bene (o quasi) anche nei comandi guida: la pedaliera è leggermente disassata, il volante si impugna bene e la leva cambio è abbastanza vicina ai sedili (la terza però è « lontana »). Originali anche i comandi secondari: ad esempio la leva di apertura portiera è incassata nelle maniglie interne e le maniglie esterne sono ricavate da scalfature nella portiera.

#### VISIBILITÀ ★★★

Buona nonostante i vetri piatti. Manca lo specchietto antiabbagliante

La particolare formula costruttiva della « Panda » prevede quale elemento impor-



Vano motore della « 30 »: facili le principali operazioni di verifica e controllo.

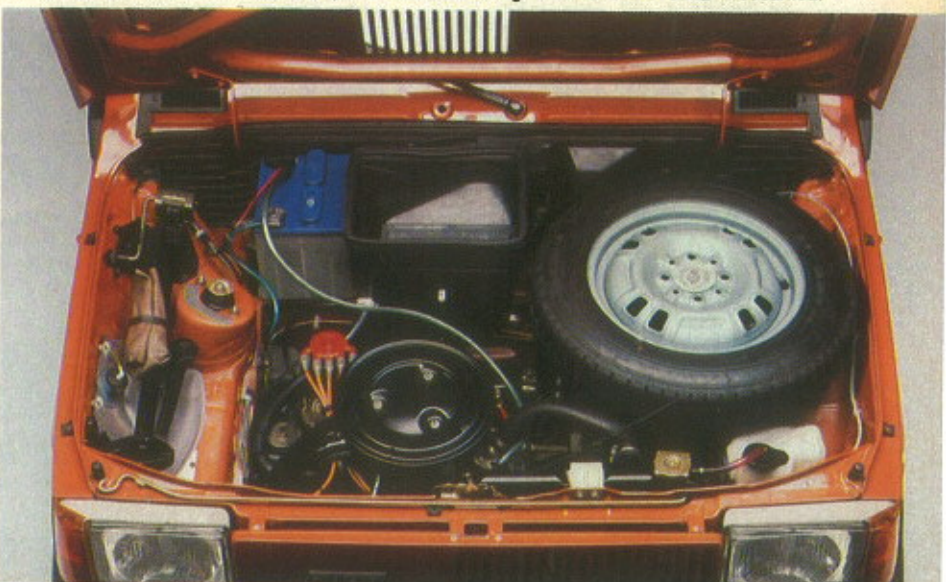
tante nella economia costruttiva anche i vetri piani, soluzione che però non consente la massima superficie vetrata. La visibilità ciononostante è buona in tutte le direzioni: il massiccio montante anteriore ostacola la visuale solo in particolari condizioni, però la posizione sopraelevata del sedile e la linea di cintura abbastanza bassa consentono una buona visibilità sia in marcia che in manovra. In condizioni « difficili » la « Panda » non offre molto: il suo tergicristallo monospazzola e a una sola velocità è efficiente, pulisce una buona parte del parabrezza, però, neppure nella versione più lussuosa, prevede il lavavetro elettrico. Neppure fastidioso: il retrovisore non ha lo scatto antiabbagliante. Sulla più costosa « 45 » è montato, a richiesta, il tergilunotto, particolarmente utile su di una due volumi a coda tronca e a sbalzo limitato. I due fari rettangolari sono più che sufficienti per ottenere una buona illuminazione.

#### I PREZZI DEI RICAMBI (con IVA)

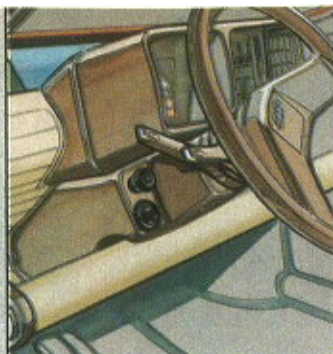
Tra parentesi i prezzi della « Panda 45 »

Corpo vettura	Lire
Parafango anteriore	9.700
Cofano motore	42.100
Porta anteriore	51.300
Paraurti anteriore	34.200
Fanalino posteriore	20.500
Gruppo ottico anteriore	30.700
Meccanica	Lire
Serie pistoni	66.100 (86.600)
Serie valvole	19.600 (38.100)
Albero motore	— (150.400)
Disco frizione	11.200 (14.400)
Disco freni anteriori	9.700 —
Serie pastiglie freni anteriori	10.300 —
Coppia riduzione finale	74.100 (93.100)

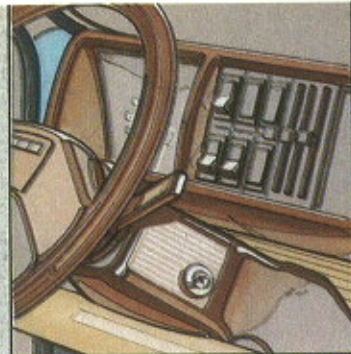
Vano motore della « 45 »: anche qui è abbastanza agevole lavorare sulla meccanica.







Sul piantone le due solite levette per le luci. Sul cruscotto starter e pompetta lavavetro.



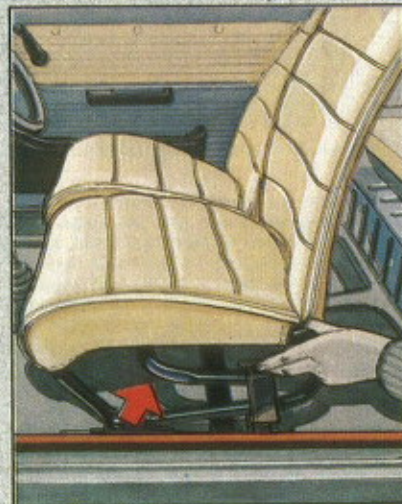
A destra la chiave accensione, la levetta per il tergi ad una sola velocità. Al centro i comandi secondari.



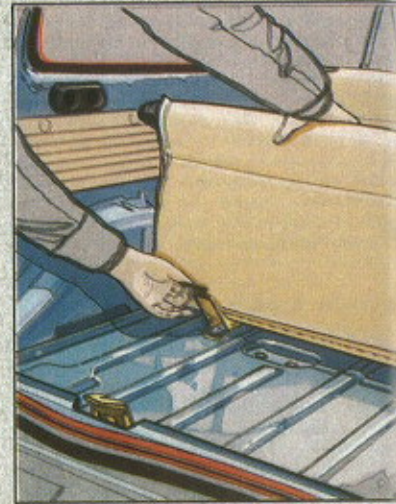
Una delle comodità della «Panda»: l'ampia sacca-marsupio per molti piccoli oggetti.



I sedili anteriori hanno la consueta levetta di regolazione della corsa.



La freccia indica il maniglione per la regolazione schienale. Scomoda anche la leva sbloccaggio sedile.



Lo schienale posteriore si stacca facilmente dalle sedi previste, permettendo così le varie soluzioni.

#### FINITURA ★★★ «Allegria» e funzionale. Un po' più curata la «45»

La finitura è una voce molto importante nella «Panda» perché coinvolge in pratica tutta la sua filosofia costruttiva. Una brusca variazione, quasi un colpo di timone con i consueti sistemi Fiat ha dato origine a una vettura che sia pure nella sua «povertà», più apparente che reale, è molto piacevole.

La «Panda» appartiene a quella ristretta schiera di vetture nelle quali ci si mette volentieri al volante: è un risultato lodevole se consideriamo che si tratta di una superutilitaria economica e se la confrontiamo con le vetture similari della Fiat di qualche anno fa.

All'interno c'è, naturalmente, molta plastica, anche di qualità non eccellente. Per esempio nella «30» c'è un tessuto plastificato che ritroviamo sui sedili, nella plancia «morbida», nei fianchetti laterali e sulle portiere, la stessa lamiera diventa elemento «ornamentale» dell'interno. I materiali nel complesso modesti, però le conferiscono quell'aspetto

disinvolto, pratico e soprattutto gradevole che fa parte della personalità della «Panda».

Anche nella versione più cara, la «45», lo spirito rimane invariato anche se i materiali usati sono più raffinati. Ad esempio i sedili sono rivestiti con un gradevole panno e la leva cambio è rivestita in materiale morbido. Siamo curiosi di constatare come reagirà il pubblico italiano, abituato a vetture finite in modo più vistoso e tradizionale: vedremo cioè da quanti la anticonvenzionale «Panda» sarà capita.

All'esterno la Fiat dimostra ancora una volta di essere maestra quando si dedica a vetture prettamente utilitarie. Le lamiere sono ben trattate dal punto di vista protettivo, le varie componenti sono unite con cura e nei punti di connessione i ritocchi anche se il sistema di assemblaggio (le fiancate vengono «puntate» e saldate sul padiglione) è diverso dal solito. La spessa verniciatura grigia opaca sulle fiancate (dello stesso colore dei paraurti anteriore e posteriore), le varie parti in plastica sono, sempre nei limiti di una co-

struzione utilitaria, ben fatte e superiori a quelle delle vetture concorrenti dello stesso tipo.

#### ACCESSORI ★★★ Adatti a una utilitaria

Nella dotazione di serie la «Panda» non offre nulla di più delle sue concorrenti della stessa classe: in pratica poi non c'è molta differenza tra la «30» e la «45» (vedi tabella a lato). L'elemento più interessante è costituito dalle possibilità di trasformazione dell'abitacolo; poi ci sono il tergi e il ventilatore a una sola velocità, le tasche portacarte, i deflettori anteriori, il faro di retromarcia e quello retronebbia, il portellone con molle ad aria.

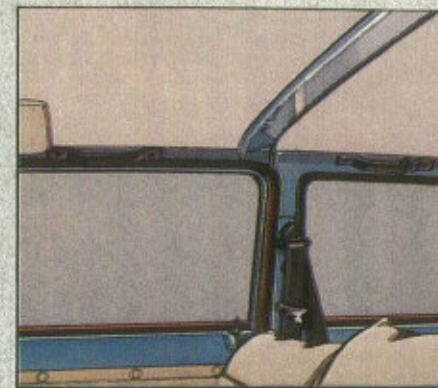
La «45» ha dotazione un poco più ricca perché di serie ha i sedili regolabili con poggiatesta, la mensola copribagagli posteriore, il vano per autoradio, i cristalli posteriori apribili a compasso e rivestimenti un po' più curati. A richiesta sono ottenibili i vetri termici, il lunotto termico, il tergilunotto e le cinture di sicurezza con arrotolatore.

#### I PARTICOLARI INTERESSANTI

FIAT PANDA TROVE SU STRADA



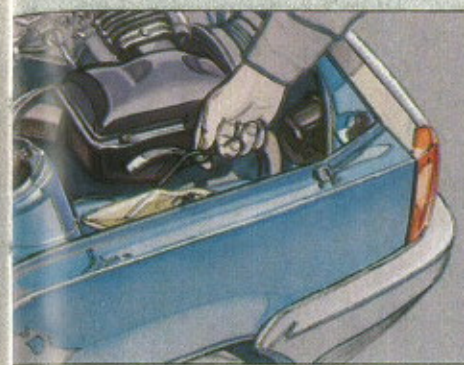
pratica sia la leva di apertura portiere che le ampie tasche rigide portaoggetti.



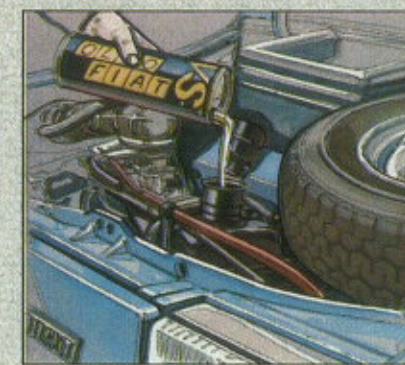
Pratiche le maniglie sul padiglione. Criticabile il roll bar non rivestito.



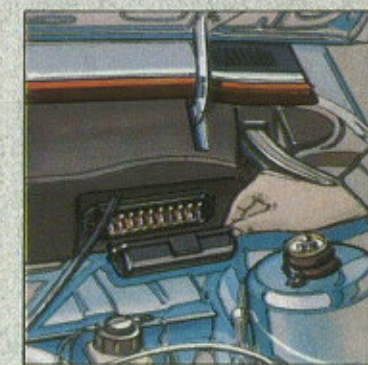
L'ampio piano di carico a sedile ribaltato. Nella «30» il pavimento non è rivestito.



Facile il controllo livello olio nella «30»: l'astina è nella parte anteriore destra del vano.



Anche l'eventuale rabbocco non presenta problemi per la posizione e la forma del «bocchettone».



La scatola dei fusibili è collocata nel vano motore a sinistra ed è facilmente raggiungibile.

(disegni di Franco Rosso)

#### GIUDICIAMOLE DAGLI ACCESSORI

	«30»	«45»
Antifurto bloccasterzo	●	●
Lunotto termico	L. 59.000	L. 59.000
Cristalli atermici	—	L. 59.000
Parabrezza stratificato	●	●
Sedili reclinabili (con appoggiatesta)	L. 47.200	●
Volante regolabile	—	—
Tetto apribile	—	—
Cinture di sicurezza con arrotolatore	L. 82.600	L. 82.600
Luci di retromarcia	●	●
Fari allo iodio	—	—
Faro posteriore antinebbia	●	●
Chiave tappo benzina	—	—
Servofreno	—	—
Antenna radio	—	—
Predisposizione radio	—	●
Deflettori anteriori	●	●
Vetri posteriori apribili a compasso	L. 47.200	●
Bocchette aereazione dinamica	●	●
Luce vano motore	—	—
Luce bagagliaio	—	—
Specchietto di cortesia	—	—

Specchietto esterno a regolazione interna	—	—
Retrovisore antilabbagante	—	—
Vano portaoggetti chiave	—	—
Tasche portiere anteriori	●	●
Alette parasole orientabili	—	—
Due posacenere posteriori	—	—
Tergicristallo 2 velocità	—	—
Tergilavallunotto	—	L. 53.100
Accendisigari	—	—
Comandi riscaldamento illuminati	—	—
Contagiri	—	—
Orologio	—	—
Termometro acqua	—	—
Manometro olio	—	—
Spia riserva carburante	●	●
Amperometro	—	—
Spia freno a mano	●	●
Spia starter	—	—
Contachilometri parziale	—	—
Poggiatesta posteriore centrale	—	—
Sedile posteriore sdoppiabile	—	L. 100.300
Pneumatici Dunlop-Denovo 150/65 R 345- (4)	L. 82.600	L. 82.600
Pneumatici 145/70 SR 13	—	L. 35.400

● = Di serie. — = Non previsto.



molle semplifica lo schema in quanto le balestre bifoglia vengono usate anche come elementi strutturali; non vi sono infatti altri elementi di ancoraggio (con le molle sarebbe stato necessario disporre dei puntoni longitudinali e una barra Panhard).

Impianto frenante misto con freni a disco anteriori e tamburi posteriori, sui quali agisce il freno a mano; la ripartizione dello sforzo frenante è regolata in modo che nelle

frenate a bassa velocità entrino in funzione prima i freni posteriori in modo da pareggiare l'usura delle guarnizioni d'attrito davanti e dietro.

**I MOTORI:  
POTENZIATO  
IL BICILINDRICO « 126 »;  
INVARIATO IL QUATTRO  
CILINDRI « 127 »**

La « Panda 30 » adotta un bicilindrico raffreddato ad aria derivato dal motore della « 126 » (e prima ancora del-

la « 500 ») con potenza portata da 24 a 30 CV DIN. L'incremento di potenza è stato ottenuto modificando la testa e adottando un carburatore doppio corpo; il rapporto di compressione è passato da 7,5:1 a 8:1 e il regime di potenza massima, notevolmente aumentato, sale da 4500 giri/min. a 5500 giri/min. Il gruppo è collocato longitudinalmente con il motore a sbalzo dell'avantreno.

La « Panda 45 » invece ha

il gruppo propulsore della « 127-900 »: invariate le sue caratteristiche e la collocazione. Invariati i rapporti al cambio: più corto, rispetto alla « 127 » attuale, il rapporto al ponte. Cilindrata 903 cc con potenza di 45 CV a 5600 giri/min., cambio a quattro marce disposto accanto al motore trasversale. Rispetto alla « 30 » è possibile adottare in alternativa ai pneumatici normali quelli « serie larga » di misura 145/70-13.

## PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

### PANDA 30

**Motore:** 2 cilindri in linea - Alesaggio 77 mm - Corsa 70 mm - Cilindrata 652 cc - Rapporto di compressione 8:1 - Potenza max. 30 CV (DIN) a 5500 giri/min. (22 kW) - Coppia max. 4,2 mkg (DIN) a 3000 giri/min. (41 Nm) - Potenza specifica 46 CV/litro (DIN) (33,7 kW/litro) - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme laterale (catena) - Lubrificazione forata, filtro olio centrifugo sul circuito principale - Capacità carter 2,8 litri - Un carburatore doppio corpo invertito Weber 30 DGF/250 oppure Solex C30 DID/1 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Magneti Marelli CW 7 NP o Champion L 82 Y o Bosch W 7B - Impianto elettrico 12 V, alternatore 45 A, batteria 34 Ah - Raffreddamento ad aria a circolazione forzata.

**Trasmissione:** Motore anteriore longitudinale, trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,5:1; II) 2,067:1; III) 1,3:1; IV) 0,872:1; RM) 4,237:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica - Rapporto al ponte 5,125:1 (8/41) - Pneumatici 135 SR-13.

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

**Dimensioni e pesi:** Passo 2,16 m - Carreggiata anteriore 1,254 m - Carreggiata posteriore 1,249 m - Lunghezza 3,38 m - Larghezza 1,46 m - Altezza 1,445 m - Altezza minima da terra 13 cm - Diametro di sterzata 9,2 m - Peso a vuoto 650 kg.

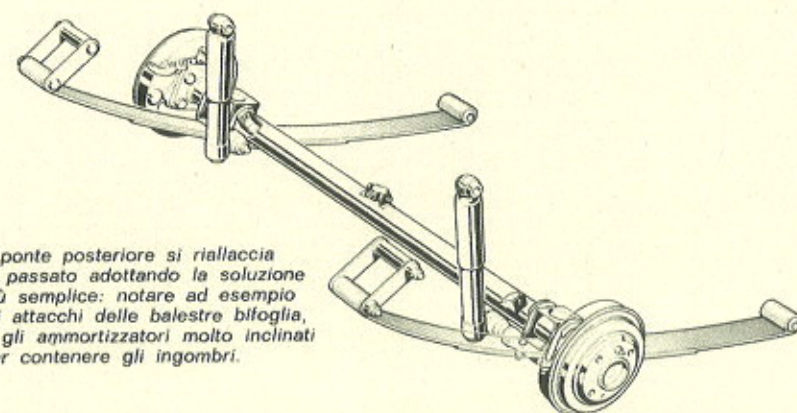
### PANDA 45

Stesse caratteristiche del modello « Panda 30 » tranne:

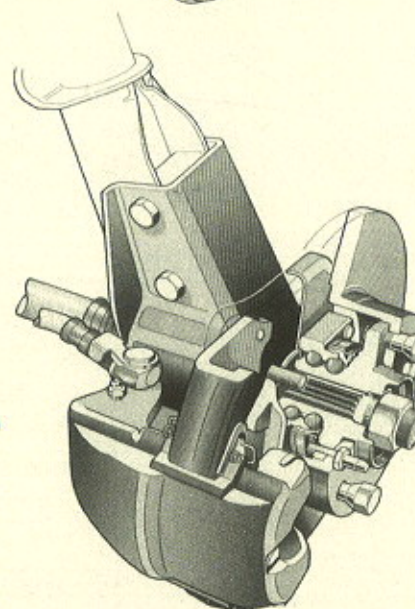
**Motore:** 4 cilindri in linea - Alesaggio 65 mm - Corsa 68 mm - Cilindrata 903 cc - Rapporto di compressione 9:1 - Potenza max. 45 CV (DIN) a 5600 giri/min. (33 kW) - Coppia max. 6,5 mkg (DIN) a 3000 giri/min. (64 Nm) - Potenza specifica 49,8 CV/litro (DIN) (36,5 kW/litro) - Capacità carter 3,9 litri - Un carburatore invertito monocorpo Weber 32 ICEV 28/250 oppure Solex C32 DISA/7 - Candele Magneti Marelli CW 7 LPR o Champion RN 9 Y o Bosch WR 7D - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 5,2 litri.

**Trasmissione:** Motore anteriore trasversale - Cambio a 4 velocità tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,910:1; II) 2,055:1; III) 1,348:1; IV) 0,963:1; RM) 3,615:1 - Coppia cilindrica elicoidale - Rapporto al ponte 4,462:1 (13/58).

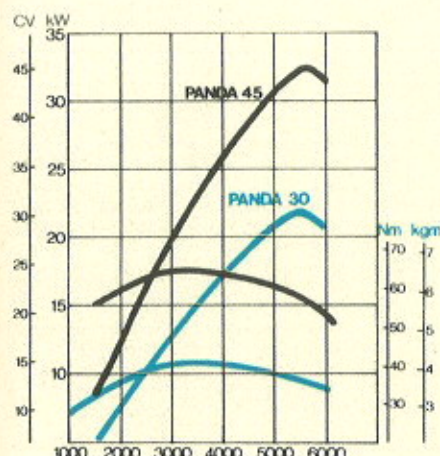
**Dimensioni e pesi:** Peso a vuoto 680 kg.



Il ponte posteriore si riallaccia al passato adottando la soluzione più semplice: notare ad esempio gli attacchi delle balestre bifoglia, e gli ammortizzatori molto inclinati per contenere gli ingombri.



Sospensioni anteriori McPherson: la « Panda » ha una soluzione originale e tecnologicamente avanzata: grazie ad uno speciale cuscinetto a sfere è stato possibile riunire in un solo elemento costruttivo le funzioni del mozzo, del cuscinetto e delle flange di attacco al montante e alla ruota.



A confronto le curve di potenza e di coppia delle due « Panda ». La differenza nelle prestazioni è notevole: nella « 45 » la potenza è superiore del 50 %, la coppia del 55 %.

78

# LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

## VELOCITÀ MASSIMA

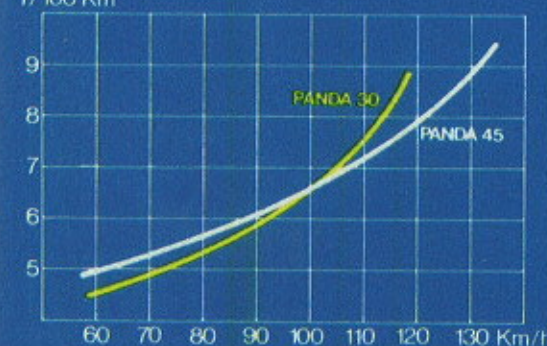
	Dichiarata:	
« Panda 30 »:	oltre 115	km/h
« Panda 45 »:	circa 140	km/h
	Effettiva:	
« Panda 30 »:	117,600	km/h
« Panda 45 »:	138,100	km/h

## CONSUMI

Cambio in quarta

Velocità in km/h	« Panda 30 »		« Panda 45 »	
	litri/100 km	km/litro	litri/100 km	km/litro
60	4,31	23,2	4,93	20,3
70	4,73	21,1	5,25	19,0
80	5,19	19,2	5,59	17,9
90	5,82	17,2	6,08	16,4
100	6,63	15,1	6,59	15,2
110	7,68	13,0	7,18	13,9
120	—	—	7,89	12,6
130	—	—	8,86	11,3
140	—	—	10,50	9,5

l/100 Km



## CONSUMI D'USO

Autostrada a 110 km/h di tachimetro

« Panda 30 »: 15,4 km/lit. - « Panda 45 »: 14,3 km/lit.

Statale a 90 km/h di tachimetro

« Panda 30 »: 19 km/lit. - « Panda 45 »: 18 km/lit.

Montagna

« Panda 30 »: 12,8 km/lit. - « Panda 45 »: 11,6 km/lit.

## CONDIZIONI DELLA PROVA

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

Temperatura: 3,6 °C - Pressione atmosferica 1007 millibar

Umidità relativa 93 % - Vento 0,5 m/s

Densità carburante 730 gr/l

## ACCELERAZIONE E RIPRESA

SUL CHILOMETRO:

Accelerazione a minimo carico con partenza da fermo:

« Panda 30 »:	43,3 sec.,	(media 83,14 km/h)
« Panda 45 »:	37,4 sec.,	(media 96,25 km/h)
« Panda 30 »:	velocità d'uscita:	109,1 km/h
« Panda 45 »:	velocità d'uscita:	129,3 km/h

Ripresa a minimo carico da 30 km/h in quarta:

« Panda 30 »:	50,0 sec.,	(media 72,00 km/h)
« Panda 45 »:	41,7 sec.,	(media 86,33 km/h)
« Panda 30 »:	velocità d'uscita:	103,8 km/h
« Panda 45 »:	velocità d'uscita:	126,3 km/h

### ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in sec.	
	Panda 30	Panda 45
0-40	4,4	2,8
0-60	8,3	5,4
0-80	14,8	9,2
0-100	28,1	14,7
0-120	—	25,2

### RIPRESA IN IV

Velocità in km/h	Tempi in sec.	
	Panda 30	Panda 45
30-60	16,5	10,0
30-80	29,2	16,7
30-100	47,9	24,9
30-120	—	37,2

## PROVA SEMAFORO

400 METRI con partenza da fermo:

« Panda 30 »:	22,3 sec.
« Panda 45 »:	19,3 sec.

## FRENATA

Spazio d'arresto in metri

Velocità in km/h	« 30 »	« 45 »
60	18,8	15,9
80	32,5	28,0
100	51,4	43,5
110	64,4	54,3
120	—	64,8

## RUMOROSITÀ

Rilevata all'interno della vettura, al sedili anteriore e posteriore su strada pianeggiante rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore.

Velocità km/h	decibel			
	ant. « 30 »	« 45 »	post. « 30 »	« 45 »
40	68	70	68	71
60	74	71	75	73
80	79	74	79	75
100	79	77	82	77
120	—	82	—	79

## DIAMETRO DI STERZATA

« Panda 30 »: 9,85 m a destra; 10,2 m a sinistra  
« Panda 45 »: 10,5 m a destra; 10,1 m a sinistra



## Comportamento su strada

### Consumi

**RISULTATI OTTIMI RISPETTO ALLE CONCORRENTI  
CONSUMA SEMPRE MENO LA «30» ★★★★★  
ECONOMICA ANCHE LA «45» ★★★★★**

La «30» Panda risulta essere una delle vetture più economiche del mercato quanto a consumo; lo conferma anzitutto il confronto diretto con la concorrenza: la «30» a velocità costanti «beve» meno delle vetture di pari cilindrata: a 100 all'ora effettivi, ad esempio, può percorrere in autostrada ben 15,2 km con un litro. Quindi la Panda riconferma anzi migliora i risultati già eccellenti della «500» e della «126» in fatto di economia.

Anche il confronto «in famiglia» con la «45»-903 cc le è favorevole. Dopo diverse migliaia di chilometri percorsi con le due vetture alle stesse velocità abbiamo rilevato che è, sempre e comunque, la piccola «30»-652 cc a consumare meno. I risultati sono molto interessanti perché, in condizioni normali d'uso, la «30» su strada statale (quindi con contachilometri a 90 all'ora) riesce a percorrere addirittura 19 km con un litro di benzina, mentre la «45», pur sfruttando in misura minore il motore, percorre un chilometro di meno (cioè 18).

Identici risultati a favore della «piccola» si ottengono sugli altri percorsi fissi: sia in montagna che in autostrada a pari velocità (e naturalmente rispettando i limiti previsti) è sempre la «30» a consumare meno. Ciò in parte sorprende perché «smentisce», almeno parzialmente, i nostri rilievi (e soprattutto molte teorie) effettuati a velocità costante. Osservando i grafici dei consumi infatti si nota che sino a 90 all'ora la «30» «beve» meno, mentre già a 100 all'ora effettivi il vantaggio passa alla «45». Ciononostante al termine delle nostre prove, tenuto conto di tutti i consumi rilevati, la media complessiva è a favore della «30» che percorre circa 14,6 km con un litro, invece dei 13,3 km della «45»: forse il bicilindrico risente meno delle frequenti variazioni di regime e di velocità imposte dal traffico. Sul tema «consumo Panda» comunque torneremo presto.

### Velocità

**BUONA SIA NELLA «30» CHE NELLA «45» ★★★★★**

La «30» ha raggiunto i 117,6 km/h, velocità buona per una bicilindrica 652 cc; essa risulta tra l'altro superiore a quella dichiarata dalla Casa (115 km/h). Interessante notare che la Panda è più veloce della «126»-652 cc-24 CV di ben 8 km/h (velocità ottenuta con un aumento di potenza di 6 CV); ciò conferma anche il buon coefficiente di forma della vettura ( $C_x = 0,402$ ). Buono anche il risultato ottenuto dalla «45»-903 cc (138,100 km/h); anche qui la «Panda» è più veloce di circa 2 km/h della corrispondente «127»-3 porte: ciò conferma ulteriormente la validità aerodinamica della «Panda».

### Accelerazione

**ACCETTABILE NELLA «30» ★★★  
DECISAMENTE BRILLANTE LA «45» ★★★★★**

Grazie al bicilindrico un po' più potente la «30» ottiene discreti risultati in accelerazione (43,30 sec nel chilometro con partenza da fermo) soprattutto considerando che la «126», più piccola e più leggera, è notevolmente meno brillante (impiega 3 secondi di più per percorrere un chilometro). La «Panda 30» è invece sfavorita nel confronto con le più brillanti concorrenti della sua cilindrata (quali la Citroën «LNA») che su di un chilometro la staccano di quasi 3 secondi. Perciò la «30», scattante e abbastanza briosa nelle due marce inferiori, si rivela particolarmente agile e adatta alla circolazione in città.

Nettamente favorita dal peso contenuto e dalla maggior potenza (50 % in più) la «45» stacca la «30» di 3 sec sui primi 400 m e di 6 sec su di un km; il suo sperimentato motore «127» ottiene nelle prove di accelerazione risultati al livello di quelli delle più brillanti vetture della sua cilindrata, e ai semafori può «tenere il passo» di berline di cilindrata notevolmente più elevata.







## Le concorrenti della «PANDA 30»

Ecco le vetture «vicine» a quella provata: come al solito le vetture scelte appartengono alla stessa classe, con variazioni del 10% (in più o in meno) nel prezzo, oppure sempre del 10% (in più o in meno) nella cilindrata. A fianco della «Panda 30» vengono esaminate le berline con cilindrata compresa tra 587 e 717 cc

I prezzi delle automobili sul nostro mercato subiscono continue variazioni. Quelli da noi considerati nella «rosa» delle concorrenti

★ Concorrenti per prezzo ● Concorrenti per cilindrata	⊕ Prestazione migliore ⊖ Prestazione inferiore	VELOCITA' MAX. KM/H	ACCELERAZ. KM DA FERMO SEC.	RIPRESA IN IV DA 30 KM/H SEC.	CONSUMO LITRI/100 KM			LUNGHEZZA X LARGHEZZA IN CM	ABITABILITA' IN CENTIMETRI						CAPACITA' BAGAGLIAIO DMC
					A 90 KM/H	A 100 KM/H	A 110 KM/H		A	B	C	D	E	F	
FIAT «PANDA 30» lire 3.970.000	Bollo 9.200 lire. Due cilindri in linea, albero a camme laterale, 652 cc, 30 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore.	117,600	43,30	50,00	5,8	6,6	7,6	338 x 146	40 ÷ 54	88	63 ÷ 77	86	122	122	270 ÷ 1000
★ ● CITROEN «DYANE 6» lire 3.840.000	Bollo 7.700 lire. Due cilindri orizzontali contrapposti, albero a camme centrale, 602 cc, 32 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Gennaio 1978)	116,120	42,20	46,43	6,0	7,1	8,4	387 x 150	33 ÷ 47	97	67 ÷ 81	90	114	115	320
★ ● CITROEN «LNA» lire 4.348.000	Bollo 9.200 lire. Due cilindri orizzontali contrapposti, albero a camme centrale, 652 cc, 36 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Giugno 1979)	124,138	40,40	44,49	5,9	6,7	7,7	338 x 152	34 ÷ 50	86	52 ÷ 71	82	128	120	150 ÷ 500
● CITROEN «VISA CLUB» lire 4.800.000	Bollo 9.200 lire. Due cilindri orizzontali contrapposti, albero a camme centrale, 652 cc, 36 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Aprile 1979)	123,372	41,97	46,04	6,3	7,1	8,4	369 x 151	35 ÷ 52	94	60 ÷ 79	92	125	124	250 ÷ 900
● FIAT «126 PERSONAL 4» lire 3.334.000	Bollo 7.700 lire. Due cilindri in linea, albero a camme laterale, 652 cc, 24 CV (DIN), 4 velocità. Motore posteriore, trazione posteriore. (Ottobre 1977)	109,750	46,10	48,30	6,4	7,3	—	312 x 138	40 ÷ 53	87	56 ÷ 69	83	112	110	70
★ INNOCENTI «MINI 90» lire 4.050.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 998 cc, 49 CV (DGM), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Aprile 1975)	139,670	37,49	41,81	6,2	6,8	7,6	312 x 150	36 ÷ 52	90	55 ÷ 71	80	128	142	180 ÷ 650
★ RENAULT «4» lire 3.953.000	Bollo 15.300 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 845 cc, 34 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Settembre 1968)	109,689	46,01	46,84	6,7	7,5	—	365 x 148	35 ÷ 45	81	62 ÷ 72	79	119	112	270 ÷ 900

82

## Motore

«30»: ADEGUATO ALLA «FILOSOFIA» DELLA VETTURA ★★  
«45»: PIU' BRILLANTE CHE NELLA «127» ★★

Collaudato in circa 5 milioni di unità il bicilindrico Fiat è un motore che ha nella economia la sua arma migliore. Nonostante nella 652 cc la potenza non sia esuberante (anche con l'iniezione di 6 CV) esso ci sembra adeguato allo spirito particolare della «Panda», che punta sulla dolcezza di guida, sulla affidabilità e sulla molteplicità d'uso. Nelle marce inferiori ha uno scatto più che sufficiente: soprattutto nell'impiego cittadino dimostra una discreta brillantezza (vedi i tempi di accelerazione).

La «30» ha solo qualche difficoltà in montagna e a pieno carico: in tali situazioni occorre sfruttare a fondo la prima per avere uno spunto sufficiente. Soprattutto l'elasticità fa difetto alla «Panda» che nelle marce alte tende a «sedersi». Delle precedenti versioni del bicilindrico ha la rumorosità elevata, tipica di tutti i motori raffreddati ad aria, rumorosità che si stabilizza in pratica da 80 all'ora in su.

«903»: ormai sono note le grandi qualità di questo altro famoso motore Fiat: esso si dimostra nei confronti della concorrenza, agile, brillante, insomma moderno, e regge ancora bene il confronto con propulsori progettati anche parecchi anni più tardi. La dimostrazione viene dai tempi ottenuti nei test di accelerazione e ripresa, piuttosto buoni, e notevolmente migliori di quelli della attuale «127». Anche in questa versione la rumorosità è sensibile.

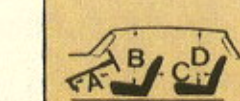
## Ripresa

LA «30» IN QUARTA SI «SIEDE» ★  
ELASTICA LA «45» ★★

La 652 cc si dimostra più brillante che elastica: il suo bicilindrico, pur potenziato, non può fare miracoli. Già di natura poco elastico, accoppiato a una quarta lunga come quella della «Panda» si rivela adatto soprattutto alla marcia in autostrada e si «siede» non appena si rilascia il pedale dell'acceleratore.

o con prezzi variabili da un minimo di L. 3.573.000 ad un massimo di L. 4.367.000. I dati principali da noi qui riportati sono quelli rilevati dalle prove su strada e per vetture che non hanno subito modifiche.

sono validi al 20 febbraio 1980.



FIAT - PANDA -  
PROVE SU  
STRADA

Per questo il tempo impiegato dalla «30» per percorrere un chilometro da 30 all'ora, 50 sec, è notevole. Molto buono il tempo ottenuto dalla «45» (41,7 sec) notevole risultato, considerata la quarta lunga, e che conferma l'ampia sfruttabilità di questa marcia.

## Freni ★★

SPAZI DI ARRESTO RIDOTTI  
RESISTENZA NORMALE

Entrambe le «Panda» hanno un impianto molto efficiente, che frena correttamente la vettura in tutte le condizioni di fondo. Gli spazi di arresto sono ridotti, però, sorprendentemente, la «45» si comporta molto meglio e frena in spazi molto più brevi (anche del 18%), risultati dovuti forse ad una diversa regolazione del correttore di frenata o a pastiglie diverse. Lo sforzo da esercitare al pedale non è elevato e non pone quindi problemi neppure alle guidatrici. Anche la resistenza alla fatica è più che soddisfacente: solo le discese impegnative, come quella della Cisa, possono affaticare l'efficienza dell'impianto: alla fine della discesa la corsa del pedale si allunga un poco.

## Sterzo ★★

MOLTO LEGGERO ANCHE IN MANOVRA  
QUALCHE IMPUNTATURA IN CURVA

Il pregio maggiore dello sterzo «Panda» è il buon compromesso raggiunto tra leggerezza ed efficienza: è un risultato molto interessante, considerata la classe cui la vettura appartiene. Nonostante la trazione anteriore, sia la «30» che la più pesante «45» anche in manovra si destreggiano bene, senza affaticare neppure i guidatori meno robusti. In marcia lo sterzo, pur con rapporti di demoltiplicazione pressoché normali (occorrono meno di 3 giri e mezzo per una sterzata completa), consente una buona precisione di guida. Permette di iscrivere bene la vettura in curva e di mantenere (ed eventualmente correggere) le traiettorie previste senza inconvenienti. Da segnalare solo,

83





FIAT - PANDA -

## Le concorrenti della «PANDA 45»

I prezzi delle automobili sul nostro mercato subiscono continue variazioni. Quelli da noi considerati nella «rosa» delle concorrenti

A fianco della «Panda 45» vengono esaminate le berline con cilindrata compresa tra 813 e 993 cc o con prezzi variabili da un minimo di 4.231.000 lire ad un massimo di 5.172.000 lire. I dati

principali da noi qui riportati sono quelli rilevati dalle prove su strada e per vetture che non hanno subito modifiche.

sono da considerarsi validi al 20 febbraio 1980.



★ Concorrenti per prezzo ● Concorrenti per cilindrata	● Prestazione migliore ● Prestazione inferiore	VELOCITA' MAX. KM/H	ACCELERAZ. KM DA FERMO SEC.	RIPRESA IN IV DA 30 KM/H SEC.	CONSUMO LITRI/100 KM			LUNGHEZZA X LARGHEZZA IN CM	ABITABILITA' IN CENTIMETRI						BAGAGLIAIO CAPACITA' DMC
					A 100 KM/H	A 110 KM/H	A 130 KM/H		A	B	C	D	E	F	
FIAT - PANDA 45 - lire 4.702.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 993 cc, 45 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore.	138,100	37,40	41,70	6,5	7,1	8,8	338 x 146	40 ÷ 54	88	63 ÷ 77	86	122	122	270 ÷ 1000
★ AUTOBIANCHI - A 112 JUNIOR - lire 4.598.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 903 cc, 42 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Dicembre 1979)	130,000	38,50	40,60	6,7	7,5	—	323 x 148	38 ÷ 50	89	53 ÷ 66	84	119	119	180 ÷ 600
● AUTOBIANCHI - A 112 ELITE - lire 5.448.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 965 cc, 48 CV (DIN), 5 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Dicembre 1979)	139,520	36,30	42,60*	6,9	7,4	9,5	323 x 148	38 ÷ 50	89	53 ÷ 66	84	119	119	180 ÷ 600
★ CITROEN - VISA CLUB - lire 4.800.000	Bollo 9.200 lire. Due cilindri orizzontali contrapposti, albero a camme centrale, 852 cc, 36 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Aprile 1979)	123,372	41,97	46,04	7,1	8,4	—	369 x 151	35 ÷ 53	94	60 ÷ 79	92	125	124	250 ÷ 900
★ CITROEN - LNA - lire 4.800.000	Bollo 9.200 lire. Due cilindri orizzontali contrapposti, albero a camme centrale, 852 cc, 36 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Giugno 1979)	124,138	40,40	44,49	6,7	7,7	—	338 x 152	34 ÷ 50	86	52 ÷ 71	82	128	120	150 ÷ 500
★ FIAT - 127 C 900 - lire 5.104.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 903 cc, 45 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Luglio 1977)	134,330	39,11	45,70	6,8	7,7	10,5	364 x 152	36 ÷ 50	88	67 ÷ 81	82	124	123	320 ÷ 1000
★ FORD - FIESTA 900 L - lire 5.104.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 957 cc, 45 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Febbraio 1977)	131,200	39,67	45,31	6,8	7,6	10,3	360 x 156	39 ÷ 51	90	64 ÷ 76	89	127	126	260 ÷ 1100
★ INNOCENTI - MINI 120 SL - lire 4.950.000	Bollo 32.100 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 1275 cc, 65 CV (DGM), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Agosto 1975)	154,854	35,22	39,65	7,1	8,0	10,1	312 x 150	36 ÷ 52	90	55 ÷ 71	80	128	142	180 ÷ 650
★ LEYLAND - ALLEGRO 3 - 1100 - 4 porte lire 4.730.000	Bollo 21.700 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 1098 cc, 48 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Giugno 1977)	134,440	39,68	42,03	7,2	8,2	11,0	385 x 161	38 ÷ 55	91	69 ÷ 89	79	130	128	380
● OPEL KADETT - 1000 S - 5 porte lire 5.472.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 993 cc, 50 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Ottobre 1979)	140,200	37,90	44,10	7,1	8,0	10,1	399 x 163	40 ÷ 55	97	65 ÷ 80	90	134	135	320 ÷ 1000
● RENAULT - 4 - lire 3.953.000	Bollo 15.300 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 845 cc, 34 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Settembre 1968)	109,689	46,01	46,84	7,5	—	—	365 x 148	35 ÷ 45	81	62 ÷ 72	79	119	112	270 ÷ 900
★ RENAULT - 4 GTL - lire 4.647.000	Bollo 21.700 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 1108 cc, 34 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Gennaio 1979)	118,030	41,53	47,16	6,8	7,6	—	367 x 148	35 ÷ 45	81	62 ÷ 72	79	119	112	270 ÷ 900
★ RENAULT - 5 - lire 4.653.000	Bollo 15.300 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 845 cc, 36 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Agosto 1977)	121,210	43,00	43,30	8,0	9,1	—	350 x 152	37 ÷ 49	88	61 ÷ 73	88	132	124	195 ÷ 850
★ RENAULT - 5 TL - lire 5.009.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 956 cc, 44 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Novembre 1972)	138,400	39,52	44,37	7,4	8,2	10,5	350 x 152	37 ÷ 49	88	61 ÷ 73	88	132	124	195 ÷ 850
★ RENAULT - 6 - lire 4.582.000	Bollo 15.300 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 845 cc, 34 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Giugno 1969)	122,708	42,47	46,03	7,3	8,2	—	385 x 153	33 ÷ 47	86	60 ÷ 74	84	125	126	270 ÷ 850
★ RENAULT - 6 TL - lire 4.978.000	Bollo 21.700 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 1108 cc, 45 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Aprile 1972)	136,338	39,86	43,49	7,6	8,4	11,2	385 x 153	33 ÷ 47	86	60 ÷ 74	84	125	126	270 ÷ 850
★ TALBOT SIMCA - 1100 LE - lire 4.495.000	Bollo 21.700 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale, 1118 cc, 58 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Agosto 1979)	134,705	39,82	44,61	8,3	9,2	11,5	394 x 159	35 ÷ 53	90	60 ÷ 79	89	129	127	260 ÷ 1100
★ TALBOT SIMCA - SUNBEAM 1.0 GL - lire 4.745.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme in testa, 928 cc, 42 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore. (Febbraio 1979)	133,407	42,31	46,72	7,1	8,4	—	383 x 160	37 ÷ 53	87	57 ÷ 73	83	134	130	220 ÷ 850
★ VOLKSWAGEN - POLO 900 L - lire 5.088.000	Bollo 18.400 lire. Quattro cilindri in linea, albero a camme in testa, 895 cc, 40 CV (DIN), 4 velocità. Motore anteriore, trazione anteriore. (Ottobre 1975)	130,093	39,76	44,96	7,1	8,0	10,6	350 x 155	32 ÷ 52	91	58 ÷ 78	85	129	128	200 ÷ 850

\* in quinta



tra i nei, qualche impuntatura del volante nella fase finale della curva. Buoni risultati nella reversibilità: anche sullo sconnesso le reazioni che giungono al volante sono limitate e non fastidiose agli effetti della guida. Diametri di sterzata: non sono dei migliori in rapporto agli ingombri; la «Panda» gira in circa 10 metri.

### Cambio

NELLA «30» FASTIDIOSA LA 1° NON SINCROINIZZATA ★★  
QUARTA LUNGA ANCHE NELLA «45» ★★

Il cambio della «30» direttamente derivato da quello della «126» si dimostra, in molte situazioni, adatto alle caratteristi-

che della vettura. Due le principali caratteristiche: la prima non sincronizzata e la quarta decisamente lunga. Ciò determina il comportamento tipico della «30» che può mantenere il rapporto superiore solo nelle condizioni più favorevoli (in autostrada ad esempio): non appena però è necessario riprendere rapidamente (in sorpasso, sui falsopiani) è indispensabile passare in terza. La prima non sincronizzata della «30» dà invece qualche seccatura in città, perché inserirla velocemente è difficile, quasi impossibile, senza eseguire la famosa e quasi dimenticata «doppietta». Notevolmente migliore la manovrabilità della «45»: il cambio è il ben noto quattro marce della «127». Dotata di una discreta precisione d'innesti (la leva però non ha posizioni ben definite e, nella nostra vettura, era difficile inserire la terza) ha una sincronizzazione al livello di quella della concorrenza.

Nella «45» contrariamente che nella «30» la quarta è sfruttabile a lungo (come dimostrato dai tempi di ripresa) e quindi utilizzabile anche in città; la terza può arrivare anche a 120 di tachimetro.

### Frizione

MOLTO LEGGERA NELLA «30» ★★★★★  
BRUSCA NELLA «45» ★★

Nella «30» colpisce soprattutto l'estrema leggerezza del pedale: basta esercitare una leggerissima pressione per disinnestare la frizione.

Nella «45» lo sforzo è leggero però l'innesto è brusco, quasi violento non appena si rilascia il pedale. Migliore la resistenza anche nelle partenze «tirate».



**Confort ★★★★★**

## UN MOLLEGGIO FRANCESE. RUMOROSITA' ELEVATA

Per la Fiat è nuovo anche il tipo di confort della «Panda». La regolazione e la taratura delle sospensioni sono diverse dal solito: per certi aspetti la «Panda» somiglia alle utilitarie francesi, dato il suo particolare molleggio, caratterizzato dalla lunga escursione delle sospensioni e dalla loro morbidezza. Così le «Panda» non si trovano a disagio (almeno quanto a confort) sullo sconnesso, dove anche gli ostacoli più difficili (buche sassi ecc.) non danno troppi problemi. Anche il ponte rigido, apparentemente un punto debole delle sospensioni, ha un buon assorbimento: a pieno carico le sospensioni posteriori vanno facilmente a tampone e si irrigidiscono troppo. Il «dondolo» del corpo vettura è notevole, però non ci sembra raggiunga gli eccessi di alcune francesi. La rumorosità è a volte decisamente fastidiosa nella «30», non appena si superano gli 80 all'ora, e soprattutto a riscaldamento aperto (c'è il 5% in più di rumore). La «piccola» manifesta rumorosità e vibrazioni che in autostrada, alle massime velocità concesse, sono decisamente elevate. Meno rumorosa come logico la «45» che ha qualche decibel in meno a partire dagli 80 all'ora.

**Tenuta di strada ★★★★★**

**NUOVA RISPETTO ALLE ALTRE TRAZIONI ANTERIORI  
FIAT, BUONA TENUTA SUL LISCIO.  
ROLLIO NOTEVOLE**

Le nuove sospensioni, gli assetti particolari e la distribuzione dei pesi determinano nelle due « Panda » un comportamento sostanzialmente diverso da quello, ormai ben conosciuto dai tecnici, delle altre trazioni anteriori della Casa torinese. Le « Panda » sono agili, sicure, molto maneggevoli soprattutto

quando il fondo è perfettamente liscio: in tali condizioni entrambe le versioni si dimostrano, in fatto di tenuta, leggermente inferiori alla « 127 », che quanto a tenuta di strada ha poche rivali. Differenze sostanziali si avvertono invece sullo sconnesso o comunque su fondo irregolare. Qui si rivela determinante il comportamento del retrotreno: se lungo la curva le ruote posteriori incontrano un ostacolo esse perdono, a volte, improvvisamente aderenza, provocando scarti, scodate insospettabili in una trazione anteriore. Ecco perché molte volte, nonostante la morbidezza delle sospensioni, la « Panda » solleva la ruota posteriore in curva, come già faceva la « 127 »; la « Panda » esalta tale comportamento, che si nota soprattutto sulla « 30 » meno potente, con meno trazione, e che si « adagia » più facilmente sull'avantreno. Il comportamento base in curva è quello tipico della maggior parte delle trazioni anteriori. Entrambe le « Panda » sono decisamente sottosterzanti e tendono ad allargare le traiettorie previste. Questa tendenza, prevedibile (e alla quale l'automobilista è abituato), aumenta molto sul bagnato dove la « Panda », in condizioni limite, tende ad « allargare » sensibilmente. La manovra di emergenza è sempre la stessa, eseguibile senza pericolo sulle piccole trazioni anteriori: basta rilasciare, non di scatto, il pedale dell'acceleratore e la « Panda » chiude (però spesso bruscamente) la curva che inizialmente tendeva ad allargare. Altra caratteristica: il rollo deciso e a volte fastidioso, del corpo vettura, soprattutto perché i sedili trattengono poco.

Confrontata con le altre trazioni anteriori Fiat le « Panda » a nostro avviso hanno guadagnato in maneggevolezza, in morbidezza di sospensioni, in facilità di guida a bassa velocità. Ci sembra però che abbiano perso una parte della eccezionale aderenza in condizioni difficili (sconnesso, bagnato, ecc.) e della omogeneità di comportamento in curva, cioè proprio le qualità che hanno fatto della « 127 » una delle migliori trazioni anteriori.

## LA PAGELLA DELLE "PANDA"

		★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	★ INSUFFICIENTE ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO
<b>ESTERNO</b>							Linea moderna, simpatica. Ingombri limitati.
<b>ABITABILITA'</b>	ANTERIORE						Ottimo sfruttamento dello spazio interno, grazie anche alla doppia posizione del sedile posteriore. Anteriormente solo i piloti di grossa taglia stanno un po' stretti. Sedili « strani », un po' duri e poco avvolgenti. Accessibilità abbastanza buona.
	POSTERIORE ACCESSIBILITA'						
<b>ASSETTO DI GUIDA</b>							Comodo per i piloti di media statura. Volante leggermente disassato. Sedile che non trattiene: meglio guidare piuttosto vicino al volante.
<b>PLANCIA E COMANDI</b>							Comandi disposti razionalmente, molto vicini al pilota. Consueta impostazione Fiat, non sono illuminati. Pedaliera un po' disassata.
<b>STRUMENTAZIONE</b>							Affidata a molte spie sia nella « 30 » che nella « 45 ». Ottima leggibilità in tutte le condizioni.
<b>CLIMATIZZAZIONE</b>							Efficace soprattutto il riscaldamento (anche nella « 30 » raffreddata ad aria). Comandi facilmente azionabili ma non illuminati. Rumoroso il riscaldamento della « 30 ». Utili i deflettori.
<b>FINITURA</b>	ESTERNO						Finitura moderna, simpatica, pressoché equivalente nelle due versioni (variano solo alcuni rivestimenti). Meriterebbe l'« ottimo » se potesse costare meno. Buono il livello costruttivo all'esterno.
	INTERNO						
<b>VISIBILITA'</b>	ANTERIORE						Nel complesso buona in marcia. Alcuni accessori (tergi, lavavetro, ecc.) poco funzionali.
	POSTERIORE						
<b>ACCESSORI</b>							Dotazione piuttosto scarsa in rapporto al prezzo (soprattutto nella « 45 »).
<b>BAGAGLIAIO</b>							Eccellente possibilità di sfruttamento, grazie alla forma molto regolare e alla ruota di scorta nel vano motore.
<b>MOTORE</b>	POTENZA			30	45		« 30 »: motore dotato di una discreta potenza però rumoroso e poco elastico. Lo si apprezza soprattutto in città. « 45 »: riconferma la brillantezza del motore « 127 » con buone doti di potenza ed elasticità.
	ELASTICITA'		30		45		
	SILENZIOSITA'		30	45			
<b>VELOCITA'</b>							Buone in entrambe le versioni: 117 e 138 km/h.
<b>ACCELERAZIONE</b>				30		45	« 30 »: discreta nelle marce basse. « 45 »: è la più scattante tra le 900 cc.
<b>RIPRESA</b>		30			45		« 30 »: poco elastica, soprattutto nelle marce superiori. « 45 »: riprende molto bene anche in quarta.
<b>FRENI</b>	EFFICIENZA				30	45	Frenata omogenea e abbastanza bene ripartita soprattutto nella « 45 » che ha spazi di arresto più ridotti. Discreta resistenza alla fatica in entrambe. Sforzo al pedale contenuto.
	RESISTENZA						
<b>CAMBIO</b>	MANOVRABILITA'			45	30		« 30 »: fastidiosa la prima non sincronizzata. Quarta lunga e bene sfruttabile soprattutto in autostrada. « 45 »: la quarta si usa un po' dappertutto. Innesto difficile della terza.
	RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE		30		45		
<b>FRIZIONE</b>					45	30	Molto leggera nella « 30 ». Brusca nella « 45 ».
<b>STERZO</b>	PRECISIONE						Leggero sia in marcia, sotto sforzo, che in manovra. Abbastanza preciso. Qualche lieve impuntatura all'uscita dalle curve.
	DOLCEZZA						
<b>CONSUMO</b>	BASSE VELOCITA'						« 30 »: consumo molto basso. E' il migliore in assoluto tra le concorrenti a tutte le velocità. « 45 »: contenuto anche se leggermente più elevato rispetto a quello della « 30 », in tutte le condizioni d'impiego.
	ALTE VELOCITA' URBANO						
<b>CONFORT</b>							Sospensioni « morbide » e quindi confortevoli sullo sconnesso. Rumorosità meccanica elevata, soprattutto nella « 30 ».
<b>TENUTA DI STRADA</b>	ASCIUTTO						Buona in tutte le condizioni. Comportamento nuovo con notevoli reazioni del retrotreno sullo sconnesso. Sul bagnato le « Panda » tendono ad allargare sensibilmente la curva. Passaggio poco omogeneo da sottoasterzo a sovrasterzo.
	BAGNATO SCONNESSO						

**PREGI:**

**CONSUMO MOLTO RIDOTTO  
SOPRATTUTTO NELLA « 30 »  
OTTIMO SFRUTTAMENTO  
DELLO SPAZIO INTERNO  
« 45 »: PRESTAZIONI BRILLANTI  
LINEA FUNZIONALE E  
PIACEVOLE**

**DIFETTI:**

**PREZZI SENSIBILI**  
**« 30 »: LENTA IN RIPRESA**  
**« 30 »: PRIMA NON SINCRO-**  
**NIZZATA**  
**VEETTURE RUMOROSE**

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





# Quanto vale oggi

**«Quattroruote Collection»  
Le più amate dagli italiani**

n. 42 luglio 2009  
©2008 RCS Libri S.p.A.  
Via Mecenate 91  
20138 Milano  
Tel. 0250951

**Direttore responsabile**  
Anna Maria Goppion  
Registrazione n. 682 del  
5/11/2007 presso il Tribunale  
di Milano  
Iscrizione al ROC n. 7059

Fiat «Panda»  
© Editoriale Domus S.p.A.,  
Via Gianni Mazzocchi 1/3  
20089 Rozzano (MI)  
Tel. 02824721

**Editore**  
Giovanna Mazzocchi Bordone

**Brand Manager**  
Nicola Licci

**A cura di** Emilio Deleidi

**Progetto grafico**

Vanda Calcaterra

Fedele Abbadessa

**Impaginazione**

Francesca Toselli

**Ha collaborato**

Giuliano Donati

**Ricerca iconografica**

Massimo Calzone

Roberta Ermolli

**Fotografie**

Archivio Quattroruote; Olycom

**Stampa** G. Canale & C. S.p.A.  
- Borgaro Torinese

## Difficile

che la «Panda» possa diventare un'auto d'interesse storico: troppe ne sono state prodotte, troppe ne circolano ancora sulle nostre strade. Questo, però, non vuol dire che non valga la pena cercare un esemplare in buone condizioni o mantenere in ottimo stato quello che si possiede: prima di tutto perché si tratta di un'auto utilizzabile, là dove le normative antinquinamento lo consentono, con facilità e tutti i giorni, poi perché alcune versioni, un po' più rare o pregiate, potranno comunque vedere col tempo crescere, sia pur leggermente, le proprie quotazioni. In ogni caso auto come la «Panda», sul mercato dell'usato, sono ancora oggi considerate degli «assegni circolari»: si vendono bene e rapidamente, soprattutto le versioni catalizzate che possono circolare anche nei centri storici di molte città, «off limits» invece per le vetture Euro 0.

Quanto ai valori di mercato, qui riportiamo le quotazioni di «Ruoteclassiche», rivista consorella di «Quattroruote» dedicata al mondo delle auto storiche, relative al mese di maggio 2009. Non senza aver prima ricordato che i valori citati si riferiscono esclusivamente a esemplari di buon livello, originali, ben conservati oppure restaurati correttamente; esemplari che siano omologati dall'Asi (l'Automotoclub storico italiano, che ne certifica l'originalità) o che siano in grado di ottenere questa omologazione senza problemi. Qualsiasi variazione rispetto a queste condizioni ideali comporta anche una variazione percentuale della quotazione. I gradi di differenza stabiliti da «Ruoteclassiche» sono dieci: si può arrivare al 140% (e anche oltre) della cifra «base» per vetture perfette, ottimamente conservate, originali, in condizioni considerate «pari al nuovo»; all'estremo opposto si può scendere a un mero 10% del valore di partenza per relitti considerati non restaurabili, con modeste possibilità di recupero delle parti meccaniche o della carrozzeria. Quanto alla «Panda», le prime serie di «30» e «45» sono valutate oggi **1000** euro; le successive «750» e «1000» valgono **750** euro, mentre la «Diesel» difficilmente supera i **500** euro.

Quotazioni un po' più elevate per le versioni a trazione integrale, molto versatili e apprezzate da chi abita in località impervie o caratterizzate da lunghi inverni: la «4x4» del periodo 1983-'85 vale **1500** euro, mentre tutte le versioni successive (dalla «Sisley» alla «Trekking» ecc.), rimaste in listino fino al 1995, sono quotate **2000** euro. Per gli esemplari più recenti (la vettura è stata venduta fino al 2004) facciamo riferimento alle quotazioni di «Quattroruote»: le ultime «Young» e «College» valgono **2200** euro, le «4x4 Trekking» e «Climbing» **4200** euro.