

Stadsjeeparnas underdog – Fiat Panda 4x4

Rätt kring Stureplan, rätt i lervällingen och rätt i miljörörelsen. Så skulle världens minsta stadsjeep kunna vara. Men Fiat Panda 4x4 räcker inte ända fram.

Ursprungliga Fiat Panda hade inte en enda pryl i onödan, men fiffiga lösningar i massor. Den fyrhjulsdrivna versionen är fortfarande populär i Alperna. Nya Panda är större, tyngre och inte lika avskalad – men med sina 3,57 meter är den fortsatt en av de minsta bilarna på marknaden.

Vid normal drift går 98 procent av kraften till framhjulen, men viskopplingen för snabbt över mer kraft till bakhjulen när det behövs. Panda väger drygt ett ton, hälften av de stora stadsjeeparna. Det är en väldig fördel i terrängen, där Pandan tar sig fram utan problem.

Det är på vanlig väg som Pandan brister. I tät stadstrafik är de beskedliga yttermåttarna en stor fördel, men redan i normal landsvägsfart blir det snabbt tröttsamt. De 60 hästarna behöver 20 sekunder på sig för att få upp bilen i hundra knyck, motorn är plågad och vägbullret stör. Men värst är bränsleförbrukningen. Medan vanliga Panda bara är en hårsman från att klara miljöbilsdefinitionens krav på 0,5 liter per mil, drar 4x4 en bra bit över 0,7 liter milen. Fiat uppger 0,66, men det är helt orealistiskt.

Panda fick tre svaga stjärnor i Euro-NCAP:s krocktest. Det är oacceptabelt särskilt som antisladdsystem inte finns att få – tvärtemot BilSwedens påstående att alla nya bilar år 2006 skulle ha antisladdsystem som standard. Krockkudde på passagerarplats är inte standard, utan ingår i ett märkligt ”komfortpaket” med svarta takbågar och cd-spelare.

Den slutliga domen mot Panda är att den inte ens är särskilt praktisk längre. Inga smarta fack att lägga prylar i, inte ens på baksidan av framsätena. Baksätet är fällbart, men inte delbart. Den förra Pandan var så ööm att man kunde spola av den invändigt med trädgårdsslangen, den nya är inredd med käcka färger som är smutsiga första gången ungarna åkt med.

Fyrhjulsdrivna Panda är en bra idé, men tyvärr en dålig bil. Undvik den.

Mattias Goldmann