



Fiat Panda 4x4

Las aguas quietas, corren profundas

Prueba | En casi cualquier introducción de un nuevo SUV, la marca pretende lo mismo: "Este coche parece grande y masculino, pero no es un todoterreno. La doble tracción está solamente presente para la seguridad. Por favor, no entren al terreno para probarlo". La historia del Fiat Panda llegó como sorpresa: "A pesar de la apariencia modesta, éste es un todoterreno de sangre pura. Pruébalo más que todo en el terreno. Autozine nunca rechaza este tipo de invitaciones.

Hay que considerar el término 'todoterreno de sangre pura' en el contexto de un coche pequeño. Si Fiat hubiera previsto el Panda de toda la tecnología de un todoterreno grande, el precio y el consumo también serían de un todoterreno grande. Además, la extra tecnología no podía quitar espacio en el interior.

Más vale maña que fuerza

Por eso, Fiat ha dado capacidades extra al Panda 4x4 con limitados medios. Como lo dice el nombre, el "Panda 4x4" tiene doble tracción. Para mantener el consumo bajo, normalmente tiene tracción delantera. Recién cuando sea necesario, las ruedas delanteras reciben asistencia de las ruedas traseras.



El carácter de la doble tracción se puede ajustar apretando un botón. Cuando se activa el modo "ELD" ("electronic lock differential"), la tracción trasera está todo el tiempo a disposición. Además, el sistema de estabilidad electrónica "ESP" se encarga de que la mayor fuerza no sea transmitida a la rueda que encuentra menos resistencia (izquierda o derecha). Después de todo, una rueda que está colgada libremente en el aire no necesita tracción. Más bien, la otra rueda necesita máxima fuerza para liberar el coche de una situación apretada.

Un 'verdadero' todoterreno tiene una caja de reducción alta y baja. En breve eso significa que en el terreno tiene cambios extra cortos. Con estos cambios el coche es lento, pero más fuerte. Además, se puede usar las velocidades cortas para frenar en bajada sin sobrecargar los frenos o correr el riesgo de que el coche comience a balancearse. O peor, que las ruedas se bloqueen. Pero, una caja con reducciones haría el Panda 4x4 demasiado caro. Por lo tanto, Fiat ha previsto una alternativa tan sencilla como efectiva: han hecho la primera velocidad extra corta.



Conducir en el terreno

La altura desde el suelo ha sido aumentada y en el piso del coche se ha puesto láminas protectoras para que la mecánica no se dañe cuando el terreno sea demasiado difícil. Para que el Panda también pueda respirar al cruzar aguas profundas, han relocalizado la entrada de aire hacia arriba.

La suspensión delantera es reforzada y la suspensión trasera está desarrollada completamente nueva para el Panda 4x4. De esta forma el Panda sigue funcionando bajo cualquier ángulo extremo. Con estas adaptaciones el Panda 4x4 puede trepar subidas de máximo 70 grados (!), lo que en la práctica se deja sentir como subir una pared vertical.



Un motor diésel sería la opción más lógica, pero el motor TwinAir de dos cilindros a gasolina presta lo suficiente en el terreno. Subir colinas no es ningún problema gracias a la corta primera velocidad. Si así se lo desea, el Panda se deja llevar con calma y control sobre roca áspera o barro grueso.



Todoterrenos más grandes y más caros obviamente llegan más lejos en el terreno. Sin embargo, considerando el precio y la tecnología relativamente sencilla, las capacidades en el terreno son notoriamente buenas. .

Camino pavimentado

Cuando retornamos a la carretera pavimentada, nos espera una sorpresa. Normalmente un coche con el chasis elevado tiende a inclinarse más en las curvas. El peso extra por la extra tecnología podría influir de forma negativa al comportamiento en camino. Pero nada de eso. Es al revés!



El chasis adaptado es más rígido que en el Panda normal y esto favorece al comportamiento en camino. La dirección es notablemente más pesada y eso da más sentimiento a la conducción. La caja de cambios

da más confort en alta velocidad gracias a la sexta marcha.

Trekking

En los países alpinos, el Panda 4x4 es muy popular, gracias a sus capacidades especiales. En España podría ser interesante en partes montañosas o regiones donde cae mucha nieve, pero en general no hay tanta necesidad de un 4x4.



Por eso el Panda está también disponible en una edición especial que se llama "Trekking". Esta versión ofrece el chasis elevado y la apariencia masculina del Panda 4x4 pero no la 'costosa' tecnología. Un corto recorrido nos enseña que el Trekking tiene el mismo chasis rígido y la misma agradable dirección que el 4x4.

El Panda Trekking no tiene tracción doble, pero sí tiene una alternativa inteligente. El control de tracción tiene un modo especial para el terreno. Este modo permite un poquito de deslizamiento de las ruedas, para que el coche así obtenga más agarre sobre hielo o barro.



Conclusión

Fiat ha soltado el panda más valiente de todos los pandas. Con limitados medios, Fiat ha convertido el Panda en un verdadero todoterreno. Eligiendo tecnología inteligente en lugar de fuerza bruta, el "4x4" es más amplio, práctico y de precio razonable que el Panda común. El consumo es más elevado que en un Panda normal, pero mucho más bajo que en un SUV. El chasis adaptado tiene como extra ventaja que el Panda 4x4 conduce mejor que las versiones cotidianas.

A quien le gusta la apariencia y las mejoradas prestaciones, pero que no quiere pagar para la tecnología 4x4, también puede elegir el Panda "Trekking". Este valiente coche convence como modelo tope del Panda. ■



Especificaciones

Fiat Panda 4x4 0.9 TwinAir 85 Climbing 4x4

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	365 x 164 x 155 cms
Batalla	230 cms
Peso	975 kg
Remolque	400 kg
Remolque frenado	800 kg
Contenido del tanque de combustible	37 l
Maletero	215 l
Dimensiones de los neumáticos	175/65R14

Motor y prestaciones



Cilindradas	875 cc
Cilindros / valvulas	2/4
Potencia	85 cv @ 5500 rpm
Par motor	145 Nm @ 1900 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	11,2 seg.
Velocidad máxima	177 kms/h
Consumo promedio	4,2 l / 100 kms
Consumo urbano	5 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,8 l / 100 kms
Emision CO2	99 grs/km

Precio

Precio	€ 16.750
Modelo mas barato	€ 10.150