

1980 - 2012: 32 anni di Panda, una storia italiana

lunedì 23 aprile 2012

1980 - 2012: 32 anni di Panda

PANDA: UNA STORIA ITALIANA

NORCIA - Era il 1980 quando sulle strade italiane apparve un'auto, costruita dalla Fiat, che sarebbe diventata una delle auto più vendute e amate in Italia. Quest'auto, vero e proprio mito dell'automobilismo, è la Panda. Oggi la piccola vettura torinese è arrivata alla terza generazione. La nuova generazione del "pandino", è equipaggiata con 2 motori a benzina (900 Twinair da 85 cv, 1200 da 69 cv) e un motore diesel common rail 1300 da 75 cv, negli allestimenti Pop, Easy, Lounge. Esternamente la nuova Panda condivide solo il nome con le generazioni che l'hanno preceduta. Ha forme più bombate (mantenendo l'impianto da "piccolo SUV" della generazione che sostituisce) più lunga di 11 cm, più larga di 6 cm e più alta di 1 cm, una linea più giovanile e frizzante.

È

Frontalmente la nuova Panda presenta un cofano bombato che rende il muso giovane e frizzante. Belli i gruppi ottici scudati che fungono da cornice alla sottile mascherina al cui centro campeggia il logo Fiat. D'effetto anche la "bocca" grigliata dove trova alloggio la targa anteriore. Posteriormente abbiamo i maggiori richiami, seppur migliorati con la serie precedente. Infatti, confermate le linee e le forme bombate che sono presenti nell'intero abitacolo, il disegno del posteriore riprende la coda di quella che ora è denominata Panda Classic: coda tronca, portellone dritto, fari rettangolari verticali con la differenza che ora sono più piccoli e incorniciano solo il lunotto, mentre prima partivano dal tetto e arrivavano fino al paraurti. Salendo a bordo troviamo un abitacolo giovane e frizzante, curato e costruito con criterio. Analizzando la plancia troviamo un piacevole e gradito ritorno per chi è stato possessore o aficionado della Panda prima serie: è tornato il tascone portaoggetti come nella Panda del 1980, disposto davanti al passeggero anteriore sopra un cassetto portaoggetti chiuso. Spostando l'attenzione sulla consolle centrale, è ergonomica e ben disposta con i comandi della radio in posizione centrale, i comandi clima subito sotto, e come ormai tradizione, il cambio in fine consolle (richiamo alla Panda precedente). Elegante il quadro strumenti con i quadranti quadrati ad angoli smussati ben retroilluminati con un arancio vivo.

È

Ed ora il momento del test drive: la Fiat Panda provata è stata la 1200 Lounge da 14800 €. La terza generazione della Panda si presenta sul mercato italiano forte di una storia e di un pubblico che l'ha sempre amata (chi non ha mai guidato o posseduto una Panda). Su strada il "pandino" si comporta molto bene: è un'auto maneggevole (si guida a intuito e si parcheggia in pochissimo spazio) e pratica, la posizione di guida rialzata permette di avere sotto controllo la strada in ogni momento, comoda, confortevole e spaziosa internamente. Spazio poi al motore che equipaggia la versione guidata: il 1200 Fire da 69 cv. Non c'è bisogno di presentarlo, è il motore più usato a benzina nella gamma Fiat, un autentico campione in fatto di bassi consumi e costi di gestione. È un propulsore brillante ed elastico, che permette alla Panda di avere scatto e brio sia in città che su percorsi extraurbani. Infine il listino prezzi: si va da 10200 € della 1200 Pop fino a 13700 € della 900 Multiair Lounge (Benzina), si va da 12400 € della 1300 Multijet Pop fino ad arrivare a 14400 € della 1300 Multijet Lounge (Diesel).

Bruno Allevi