

Fiat Panda Model Year 2007

Le carte vincenti di un best-seller

Due novità assolute

Panda 100 HP sinonimo di potenza

“Panda Panda”: due energie, un movimento

Versioni 4x4 per il massimo della libertà

Panda Alessi espressione del “Made in Italy”

Panda Rally per i campioni di domani

Una famiglia di prototipi su base Panda

Le carte vincenti di un best-seller

Il modello Panda non è semplicemente una super-compatta di segmento A ma una vera e propria “piattaforma” sulla quale Fiat sta creando un’intera famiglia di automobili con tecnologia e cura del dettaglio da categoria superiore. E oggi è la volta della nuova gamma targata MY 2007 e di due novità di assoluto interesse che ampliano la famiglia: “Panda Panda” e Panda 100 HP.

Innanzitutto, la nuova gamma introduce quattro nuovi colori di carrozzeria: Azzurro Settimo Cielo (Surf Azure), Arancio Egocentrico (Samba Orange), Blu Magnetico (New Orleans Blue) e beige Spumeggiante (Cumbia Beige). Del resto, da sempre per il modello Panda il colore è non solo una questione estetica, ma è parte integrante di una filosofia di prodotto che ha tra i suoi elementi costitutivi personalità, estro e stile. Invariata, invece, la linea originale e dinamica, quasi un piccolo SUV, tanto apprezzata dal pubblico mondiale. Alla quale la Panda Model Year 2007 aggiunge una elegante plancia grigia scura e nuovi interni contraddistinti da inediti colori e tessuti: il tutto rende “autentica” l’impressione di grande qualità che il modello trasmette ad un primo sguardo.

Dunque, Panda Model Year 2007 è ricca di personalità, solida e bella, con doti e valori che sono iscritti nel DNA del Brand. Il merito va ad un progetto che ha saputo dare vita ad una vettura dalle dimensioni esterne contenute, dotata del comfort al quale le auto più grandi ci hanno ormai abituati. Progettata per consumare poco, ma non per questo meno brillante. Ideale nel traffico cittadino e nello stesso tempo perfetta nei tragitti più lunghi, garantendo sempre viaggi rilassanti ai suoi occupanti. Tutte queste caratteristiche fanno di Panda Model Year 2007 una “piccola-grande” vettura che, tra l’altro, ha un altissimo controvalore grazie alla combinazione di contenuti, costo di esercizio e valore residuo. Merito anche dei contenuti all’avanguardia e delle sofisticate soluzioni tecnologiche che adotta. Del resto, numerosi dispositivi sono stati introdotti per la prima volta in questa fascia di mercato proprio dal modello Panda: per esempio, è stata la prima del segmento a proporre il rivoluzionario 1.3 16v Multijet da 70 CV, il cambio manuale sequenziale robotizzato (Dualogic), il sofisticato sistema ESP, il dispositivo DPF e l’innovativo sistema di trazione integrale permanente con due differenziali ed un giunto viscoso. Insomma, con la famiglia Panda finisce l’era della produzione di massa anche tra le supercompatte.

Design innovativo, tecnologia avanzata resa accessibile a tutti, soluzioni intelligenti che semplificano e migliorano la vita a bordo. Sono queste le qualità vincenti del modello

che, da quando è stata introdotta sul mercato, ha rapidamente scalato la classifica del segmento A, arrivando al primo posto sia nella top ten italiana sia in quella europea. Non solo. Seppure destinate principalmente ai mercati europei, le diverse versioni della Panda sono vendute anche in Paesi come la Malesia, Taiwan o l'isola di Martinica. In dettaglio, dal lancio ad oggi sono state immatricolate, in Europa, oltre 650.000 unità (a trazione anteriore e integrale), un risultato che ne fa il modello più venduto nella propria fascia di mercato. In dettaglio, se si considera soltanto il 2005, la Fiat Panda ha raggiunto, in Europa, la quota del 32% nel segmento delle supercompatte con 200.000 immatricolazioni (in Italia supera la quota del 45% del segmento A con circa 130.000 unità consegnate). E ancora: sempre nel 2005 il mix di vendite in Europa vede in vantaggio l'allestimento Dynamic (39,5% con motore 1.2 Fire e 11% con il 1.3 Multijet), seguito dall'Active (22%) e dalla ricchissima Emotion (9% a benzina e 5% in versione diesel). Ciò dimostra che il cliente europeo sia indirizzato verso gli allestimenti più ricchi apprezzandone il vantaggioso rapporto contenuti e prezzo. Tra le versioni 4x4 spicca quella più equipaggiata (1.2 4x4 Climbing) che tocca quasi il 13% delle preferenze totali del modello. Senza contare che con 75.000 unità è il fuoristrada più venduto in Italia. E per il 2006 i dati confermano un continuo interesse da parte della clientela al modello Panda con una quota pressoché invariata rispetto all'anno precedente. Inoltre, le ottime performance commerciali trovano conferma anche nei 18 premi ricevuti dalla stampa internazionale di settore, tra i quali i prestigiosi "Car of The Year 2004" e "Auto Europa 2004".

Insomma, un successo di pubblico e di critica che premia, soprattutto, la straordinaria capacità del "progetto Panda" di potersi ampliare con sempre nuove versioni: dalla piccola 4x4 "pronta a tutto" all'originale versione Alessi, dalla simpatica Panda Active alla ricchissima Panda Emotion, dalle esclusive Panda Cross e Panda Monster alle nuovissime "Panda Panda" e Panda 100HP, per non dire delle numerose concept car nate su questa base: l'estrose Panda Jolly e Panda Luxury, l'avveniristica Panda Hydrogen e l'avventurosa Panda Terramare. Infine con Panda Rally i giovani piloti possono cimentarsi nel Fiat Panda Rally Cup 2006, la seconda edizione di successo che li aiuta ad iniziare la loro carriera sportiva.

Un progetto "robusto" per una vettura di qualità

Un progetto "robusto" che fin dall'inizio aveva un solo obiettivo: dare vita ad una vettura capace di far compiere un vero e proprio balzo in avanti alla classe delle supercompatte e di confermare Fiat come leader indiscusso della categoria. Per questo

l'Azienda ha messo in campo le sue migliori risorse; ha focalizzato la massima qualità e affidabilità lungo l'intero processo di sviluppo del prodotto e del processo per costruirlo; ha sviluppato una proficua collaborazione con i fornitori esterni.

Da questo lavoro sono nate soluzioni innovative che proprio il modello Panda introduce nel segmento, come dimostrano la riduzione dei componenti della plancia e l'aumento di robustezza strutturale della traversa plancia: ciò significa ridurre rumorosità e scricchiolii e, quindi, un sensibile aumento della silenziosità all'interno dell'abitacolo. Comfort di marcia, dunque, cui contribuisce in modo determinante anche la rigidità torsionale della scocca che, tra l'altro, gioca un ruolo primario sul fronte della sicurezza. Il valore fatto registrare dalla Panda è di 70.500 daNm/radiante: un risultato di assoluto rilievo ai vertici della categoria che contribuisce anche a determinare le grandi doti di stabilità e tenuta di strada della vettura. Inoltre, i punti di saldatura della carrozzeria sono aumentati del 7% rispetto ai modelli precedenti, a tutto vantaggio della compattezza della vettura, che si traduce anche in una maggiore vita della stessa.

Dunque, il modello Panda nasce da un progetto "robusto" che ha fatto della qualità un punto cardine. Infatti, in tutte le fasi di sviluppo ed industrializzazione sono state applicate le più avanzate ed innovative metodologie di affidabilità (FMEA, Robust Design). Inoltre, sono state effettuate diverse prove su strada con 80 vetture per un totale di un milione e 600 mila chilometri. Alla fine, l'enorme mole di dati raccolta e l'esperienza conseguita vanno ad aumentare il know how di Fiat Auto e a costituire la base di partenza per la realizzazione dei prossimi modelli.

La vettura è assemblata a Tychy, nel sud della Polonia. Organizzato secondo i principi della fabbrica integrata, lo stabilimento dispone di tecnologie d'avanguardia capaci di garantire al prodotto i migliori standard di qualità e di sicurezza, nonché al termine del ciclo di vita dell'auto, il riutilizzo totale dei materiali con i quali è realizzata.

Ma qualità e affidabilità non si esprimono solo attraverso numeri. Infatti ricaviamo impressioni importanti guardando e toccando l'abitacolo di un'auto, osservandone i particolari, accomodandoci sui sedili, impugnando il volante, cercando con gli occhi i vani ripostiglio, valutando la gradevolezza dell'ambiente e la qualità dei rivestimenti e delle finiture. Tutto questo si definisce "qualità percepita".

Il giudizio che ne deriva è la sintesi di mille caratteristiche differenti: dalla forma degli oggetti ai materiali con i quali sono realizzati, dai singoli colori e dal loro abbinamento alle sensazioni tattili che proviamo. Stimoli che contribuiscono, tutti in uguale misura, a determinare la percezione finale. Per questa ragione nel progettare la nuova Panda si è

lavorato a lungo su ogni singolo dettaglio. Il risultato è un abitacolo di qualità e sostanza, dominato da una tonalità chiara dei rivestimenti che conferisce maggiore luminosità alla vettura, il tutto esaltato dai toni scuri dei comandi e dal design armonico delle superfici. La percezione finale è di grande raffinatezza ed eleganza, caratteristiche da segmento superiore. Come dimostra anche una plancia gofrata in superficie che garantisce una finitura superficiale più regolare e aumenta la sensazione di maggior ricchezza. Merito di un particolare trattamento ottenuto con una tecnologia laser che crea microrugosità superficiali capaci di modificare la rifrazione della luce ed aumentare le sensazioni di piacevolezza tattile. Inoltre, Nuova Panda è l'unica vettura della sua categoria ad avere il 99% della superficie interna ricoperta da rivestimenti, proprio come ci si aspetta da un modello di fascia superiore. È chiara, dunque, l'impostazione di fondo: fare in modo che tutto ciò che si vede e si tocca sia gradevole nell'aspetto e al tatto. Un indirizzo confermato con coerenza nella definizione di ogni particolare.

Due novità assolute

Presentate in anteprima mondiale al recente Salone Internazionale di Parigi, oggi debuttano le nuovissime Panda 100 HP e "Panda Panda" che ampliano la gamma 2007 offrendo, rispettivamente, maggiore sportività e più attenzione all'ambiente.

Panda 100 HP sinonimo di potenza

Il modello Panda continua a stupire con l'introduzione di una versione davvero sportiva. Si chiama "Panda 100 HP" è già dal nome si capisce che non si tratta di una semplice caratterizzazione estetica. Infatti, la nuova vettura adotta un inedito propulsore 1.4 16v che sviluppa una potenza di 100 CV a 6.000 giri/min e una coppia massima di 131 Nm a 4250 giri/min. Così equipaggiata, la Panda 100 HP tocca i 185 km/h di velocità massima, accelera da 0 a 100 km/h in appena 9,5 secondi e consuma 6,5 l/100 km nel ciclo combinato. Performance di assoluto interesse, quindi, che sapranno soddisfare un cliente giovane e alla continua ricerca di prestazioni ma anche di distintività. Per questo Panda 100 HP, all'esterno, si dimostra una vettura dalla vera vocazione sportiva, come dimostrano lo spoiler e lo scarico scarichi cromati, i paraurti specifici con griglia sportiva e i nuovi cerchi in lega da 15". La stessa impronta "aggressiva" si ritrova nell'abitacolo dove spiccano il volante in pelle, i nuovi interni sportivi e la plancia nera con particolari cromati.

Inoltre, alla ricchissima dotazione di serie della versione Emotion da cui deriva, la nuova Panda 100 HP aggiunge fendinebbia, freni posteriori a disco, sospensioni specifiche, pneumatici 195/45-15", volante in pelle, cambio manuale a 6 marce, sedili sdoppiati e kit estetico specifico. Tra l'altro, attraverso un tasto Sport presente sulla plancia, il cliente può scegliere la taratura dello sterzo e la prontezza di risposta dell'acceleratore per godere appieno di una guida sportiva ai massimi livelli.

Infine, la gamma colori della Panda 100 HP si compone di cinque colori: rosso, nero, bianco, blu e grigio (gli ultimi due sono inediti).

Non ultimo, al lancio sarà disponibile un pack speciale denominato "Pandemonio" che accentua ancora di più la sportività della nuova versione grazie a sticker laterali cromati (rossi nel caso la carrozzeria fosse bianca), pinze dei freni rossi, specchi esterni e cerchi in lega da 15" con trattamento color argento.

Scheda tecnica di Panda 100 HP

MOTORE

N° cilindri, disposizione	4, in linea, trasv. anteriore
Diametro x corsa (mm)	72X84
Cilindrata (cm3)	1368
Rapporto di compressione	11.00
Potenza max: a giri/min	CV-CEE (kW-CEE) 100 CV (73,5 kW) @ 6000 rpm
Coppia max: a giri/min	kgm-CEE (Nm-CEE) 131 Nm @ 4250 rpm
Distribuzione (comando)	2ACT punterie idrauliche
Alimentazione	MPI elettronica sequenziale fasata
Accensione	elettronica ad anticipo statico, integrata con l'iniezione

TRASMISSIONE

Trazione	anteriore
Frizione	dispositivo elettroidraulico a comando elettronico

Cambio:

1a	3,545:1
2a	2,158:1
3a	1,480:1
4a	1,121:1
5a	0,921:1
6a	0,766:1
RM	3,818
Rapporto di riduzione finale	4,071:1

STERZO

Tipo a cremagliera con guida elettrica

Diametro di sterzata (m) 10,4

FRENI - D (disco)

Anteriori: mm D 257x22 autoventilanti

Posteriori: mm D 240x11 pieni

SOSPENSIONI

Anteriore a ruote indipendenti tipo McPherson, con bracci oscillanti

inferiori trasversali ancorati ad una traversa ausiliaria;

barra stabilizzatrice collegata all'ammortizzatore

Posteriore a ruote interconnesse tramite ponte torcente

DIMENSIONI

Passo (mm) 2299

Carreggiata* ant./post. (mm) 1378/1368

Lunghezza/Larghezza/Altezza* (mm) 3578/1606/1522-1560

Capacità bagagliaio VDA (dm³) 206/775

RUOTE

Pneumatici 195/45 R15

Impianto elettrico (12v)	
Capacità batteria (Ah)	50
Alternatore: corrente max (A)	70
Alternatore con Climatizzatore: (A)	70

Pesi - Rifornimenti	
Peso in ordine di marcia DIN (kg)	975
Capacità serbatoio combust. (litri)	35
Portata compreso conducente	390
Peso max rimorchiabile	800

(*) = Optional 185/55 R14 80T M+S Catenabili

PRESTAZIONI

Velocità massima (km/h)	185
Accelerazione (sec.): 0 ÷ 100 km/h	9,5
(2 persone + 20 kg) 0 ÷ 1000 m	32

CONSUMI CEE (l/100km)

Secondo direttiva CE 1999/100

urbano - extra-urbano - combinato 8,7 - 5,3 - 6,5

CO2 (g/Km) 154

“Panda Panda”: due energie, un movimento

Nel solco della tutela dell'ambiente, che costituisce per Fiat Auto una direttrice fondamentale nello sviluppo dei suoi modelli, si inserisce anche la “Panda Panda” che sarà in commercio a partire dal prossimo gennaio. Del resto, in ambito ambientale, l'impegno del Gruppo Fiat sui propulsori si sviluppa lungo due linee guida:

- migliorare le caratteristiche di eco-compatibilità dei motori convenzionali;
- puntare sulla ricerca di sistemi di trazione alternativi.

Quindi, nella costante ricerca di soluzioni innovative, Fiat ritiene che la propulsione a metano sia oggi la scelta tecnologica più appropriata e disponibile per risolvere i problemi di inquinamento delle aree urbane.

Infatti, da oltre 10 anni è leader mondiale nelle motorizzazioni alternative benzina/metano ed è il primo costruttore a offrire una linea ecologica "Natural Power" con un'ampia gamma di veicoli rispettosi dell'ambiente.

Intelligente, pratica, simpatica ed ecologica: ecco le peculiarità che contraddistinguono "Panda Panda", la nuova vettura a basso impatto ambientale equipaggiata con il motore 1.2 8v con doppia alimentazione benzina/metano.

In particolare, l'originale versione Natural Power si pone l'obiettivo di essere il nuovo punto di riferimento nel panorama delle vetture per la mobilità urbana sostenibile. Senza contare che "Panda Panda" è ancora più innovativa perché supera i compromessi tipici delle auto a metano. Infatti, nel pianale, derivato dalla versione 4x4, sono stati integrati due serbatoi separati di metano, con una capacità totale di 72 litri. I due serbatoi così inseriti offrono la medesima abitabilità della vettura originale, sia per quanto riguarda lo spazio dedicato ai passeggeri sia per quello destinato ai bagagli (circa 200 litri con i sedili posteriori in posizione normale). Inoltre, la posizione scelta per i due serbatoi sotto il pianale risulta essere la migliore scelta nel campo della sicurezza.

La capacità di 72 litri consente un'autonomia di percorrenza da classe superiore che si attesta sui 300 chilometri impiegando solo il metano. Non ultimo, la capacità del serbatoio a benzina rimane invariata rispetto alla versione a benzina (30 litri), offrendo così un "pieno di tranquillità" anche nelle zone dove non è capillare la diffusione dei distributori a metano.

Con la "Panda Panda", quindi, Fiat conferma la sua leadership nel metano e la sua continua ricerca al fine di trovare soluzioni che coniughino le esigenze dei clienti e il maggiore rispetto dell'ambiente. Infatti, i veicoli alimentati a metano riducono di circa il 23% le emissioni di CO₂ rispetto alle equivalenti vetture alimentate a benzina e riducono praticamente a 0 le emissioni di particolato (PM). In particolare, la modalità a metano registra 114g di CO₂/Km contro i 146g di CO₂/Km della modalità a benzina (ciclo combinato).

La "Panda Panda" sarà disponibile con allestimento Dynamic, in modo di offrire un'auto ricca di contenuti e che il cliente può personalizzare sulla base delle sue esigenze. Senza dimenticare che la nuova versione della Panda è la risposta ideale anche per piccole flotte aziendali tali da poter circolare liberamente in qualunque centro cittadino.

Insomma, “Panda Panda” rappresenta un “equilibrio naturale” dove si fondono piaceri di guida e rispetto dell’ambiente, elevata autonomia e consumi ridotti. Quindi, “una duplice energia per un movimento unico”.

Versioni 4x4 per il massimo della libertà

Un vero e proprio fuoristrada, capace di disimpegnarsi quando serve. Ma, al tempo stesso, una vettura agile che affronta con disinvoltura gli slalom imposti dal traffico metropolitano. Ecco, in sintesi, la doppia anima della gamma Panda 4x4 che punta a sorprendere il più smaliziato dei giovani clienti e che, dal lancio ad oggi, è stato venduto in 75.000 esemplari: è il fuoristrada più venduto in Italia.

Oggi l’offerta si compone degli allestimenti Panda 4x4 (la versione che punta soprattutto ad un impiego pratico della vettura); Panda 4x4 Climbing (il piccolo ed elegante “fuoristrada”, capace di affrontare qualsiasi situazione con un tocco di raffinatezza in più negli interni e nella linea esterna); e, infine, della nuova Panda Cross che aggiunge alla gamma Panda 4x4 quel tocco di sportività ed eleganza stilistica che la rende “una vettura alla moda” e destinata ad un pubblico giovane e dinamico.

Panda 4x4 e Panda 4x4 Climbing

Il modello 4x4 è proposto con il brillante e collaudato 1.2 da 60 CV (44 kW) e il rivoluzionario 1.3 Multijet da 70 CV; due allestimenti (Panda 4x4 e Panda 4x4 Climbing), due interni specifici e dieci colori di carrozzeria. Da una parte, quindi, Panda 4x4 Climbing che si pone come un piccolo ed elegante “fuoristrada”, capace di affrontare qualsiasi situazione con un tocco di raffinatezza in più negli interni e nella linea esterna, l’ideale per un pubblico dinamico ed estroverso. Dall’altra parte, la gamma propone il secondo allestimento (Panda 4x4) che, non adottando gli eleganti particolari estetici della Climbing, punta soprattutto ad un impiego pratico della vettura. Merito della sua straordinaria capacità di disimpegno su percorsi off road, della trazione a giunto viscoso e dei pneumatici ad alto grip.

Comune ad entrambi gli allestimenti le dimensioni contenute della vettura (per esempio la Climbing è lunga 357 cm, larga 160 e alta 163) e la grande maneggevolezza, oltre ad una maggiore altezza rispetto al modello tradizionale: circa cinque centimetri in più che contribuiscono in modo determinante ad aumentare la già ottima visibilità e il

grande dominio della strada anche in percorsi difficili, grazie ad un diametro di sterzata di soli 9,6 metri.

Senza contare che al look da vero “fuoristrada” contribuisce un’altezza minima da terra (in standard A) di 165 millimetri per la Panda 4x4 Climbing (160 mm per la versione base). Impresione rafforzata da alcuni elementi estetici che assolvono anche ad una precisa funzione “off-road”: per esempio, i paraurti (anteriore e posteriore) sono completi di scudi di protezione, mentre le fasce paracolpi sono di grandi dimensioni e coordinati a dei particolari codolini dei parafanghi, oltre al riparo sottomotore. Inoltre, sono previsti due diversi pneumatici: la versione Climbing è proposta con i 185/65-14 (M+S) adatti ad ogni tipo di impiego; il primo allestimento, invece, adotta i 165/70-14 (M+S) particolarmente rinforzati e con un battistrada studiato anche per fondi a bassa aderenza.

All’interno, poi, Panda 4x4 propone un abitacolo curato e raffinato grazie anche a specifici tessuti offerti in due abbinamenti bicolore: grigio/nero e grigio/beige. Senza contare che la nuova versione “integrale” non rinuncia certo alla grande capacità del bagagliaio che è uno dei punti di forza del modello. Infatti, con il sedile posteriore intero o sdoppiato, il valore registrato passa da un minimo di 200 ad un massimo di 855 dm³ (misurato fino al tetto). Nel caso che il divano posteriore fosse del tipo “sdoppiato scorrevole” i dati sono rispettivamente 230 (con sedile tutto avanti) e 780 dm³. Panda 4x4 è una vettura dalla spiccata personalità che saprà soddisfare clienti con esigenze e gusti diversi, compresi i sempre più numerosi amanti dell’avventura e della vita all’aria aperta. Per loro la nuova versione adotta un sistema di trazione integrale permanente con giunto viscoso e due differenziali che entra in funzione automaticamente quando occorre, permettendo di superare con disinvoltura qualunque situazione. Dunque, una straordinaria “esploratrice” che si trova a proprio agio su terreni sconnessi e difficili, come dimostrano i valori degli “angoli di rampa” in standard A. Innanzitutto quello di “attacco”, che misura l’angolo massimo anteriore che può essere affrontato da un off-road senza toccare con la carrozzeria. Il secondo valore è l’angolo di “uscita”, che è la massima pendenza affrontabile in retromarcia partendo da un piano orizzontale. L’ultimo è quello di “dosso”, cioè il massimo angolo che può avere la base di un dosso a forma triangolare (isoscele) per essere superato senza “toccare sotto”. Il nuovo modello, nell’allestimento Climbing, fa registrare i seguenti valori: 24° (anteriore), 42° (posteriore) e 24° (dosso), che diventano rispettivamente 26°, 44° e 23° nell’allestimento Panda 4x4. La pendenza massima superabile è di oltre il 50%.

La supercompatta “integrale” vanta un ottimo comfort di guida grazie al collaudato schema delle sospensioni con taratura specifica. Davanti sono a ruote indipendenti del tipo McPherson con bracci oscillanti inferiori trasversali ancorati ad una traversa ausiliaria e barra stabilizzatrice collegata all’ammortizzatore. La sospensione posteriore è a ruote indipendenti con bracci longitudinali tirati vincolata su telaio specifico con barra stabilizzatrice.

Come accennato le motorizzazioni disponibili sono il collaudato 1.2 che sviluppa una potenza massima di 60 CV (44 kW) a 5000 giri/min e una coppia di 10,4 kgm (102 Nm) a 2500 giri/min; e il 1.3 Multijet da 70 CV (51 kW) a 4000 giri/min e coppia 14,8 kgm (145 Nm) a 1500 giri/min. Equipaggiata con il primo propulsore la Panda 4x4 accelera da 0 a 100 km/h in 20 secondi e raggiunge una velocità massima di 145 km/h (dotata del turbodiesel di seconda generazione, invece, i valori registrati sono rispettivamente 16 secondi e 155 km/h).

Da sottolineare che, dopo aver introdotto per prima i propulsori con tecnologia Multijet nel segmento delle compatte, Fiat è stata la prima a rendere disponibile questo patrimonio ingegneristico anche per le vetture compatte 4x4. Completano le dotazioni di questa particolare versione il sistema infotelematico Nav Plus, i lava-proiettori e il servosterzo elettrico Dualdrive (questo ultimo di serie sull’intera gamma). Infine, nel campo della sicurezza la vettura integrale non teme confronti. Ad iniziare dall’ottimo impianto frenante: sulle versioni equipaggiate con il 1.2 Fire tutte le ruote adottano dischi da 240 mm di diametro (quelli anteriori sono ventilanti) che diventano di 257 mm sulle versioni Multijet. Di serie, poi, Panda 4x4 offre l’ABS con EBD completo della funzione di antislittamento in decelerazione (MSR).

Infine, uniche nel segmento, la Panda 4x4 e Panda 4x4 Climbing offrono, a richiesta, il blocco differenziale elettronico con la funzione LD (Locking Differential).

Panda Cross: uno stile unico che coniuga sportività ed eleganza

Disponibile esclusivamente con propulsore 1.3 16v Multijet da 70 CV, la Panda Cross comunica subito freschezza e simpatia, oltre a solidità e robustezza. Inoltre, garantisce piacere di guida, invoglia a vivere con energia e soddisfa quel desiderio di viaggiare in completa libertà. Del resto, la nuova versione è caratterizzata da uno stile simile a quello dei fuoristrada di grandi dimensioni ma con tutti i vantaggi che soltanto una vettura compatta può assicurare.

Da una parte, dunque, Panda Cross abbina elementi eleganti con tratti sportivi, dando vita ad un prodotto dalla forte personalità estetica: dalle barre sul tetto alle fasce laterali voluminose, dai grandi proiettori ai paraurti larghi. Dall'altra parte, invece, la nuova vettura si contraddistingue per le performance off-road proprie di un SUV (Sport Utility Vehicle). Infatti, non c'è difficoltà che non possa essere superata facendo ricorso alla trazione integrale di cui è dotata (un sistema 4x4 ad inserimento automatico con giunto viscoso) e al Locking Differential (contenuto da segmento superiore che garantisce una suddivisione ottimale della forza motrice sulle ruote che hanno maggiore presa sul terreno). Oltre a tutto ciò le sue dimensioni ridotte le consentono di arrivare ovunque: è lunga 358 centimetri, larga 161, alta 164 e con un passo di 230 cm.

All'interno, inoltre, Panda Cross è caratterizzato da un abitacolo curato e raffinato grazie anche a specifici tessuti offerti in tre abbinamenti bicolore: sabbia/nero, sabbia/verde e arancio/nero. Senza contare che la nuova versione "integrale" non rinuncia certo alla grande capacità del bagagliaio che è uno dei punti di forza del modello. Infatti, con il sedile posteriore intero o sdoppiato, il valore registrato passa da un minimo di 200 ad un massimo di 855 dm³ (misurato fino al tetto). Nel caso che il divano posteriore fosse del tipo "sdoppiato scorrevole" i dati sono rispettivamente 230 (con sedile tutto avanti) e 780 dm³.

Inoltre, Panda Cross assicura grande maneggevolezza e comfort di guida, grazie soprattutto allo schema delle sospensioni adottato. Quella anteriore è a ruote indipendenti del tipo McPherson, mentre quella posteriore è "a ruote interconnesse" (semindipendenti) con assale torcente. Sempre in funzione del miglior equilibrio fra handling e comfort, la Panda Cross adotta, di serie, cerchi in lega da 15" e pneumatici 175/65.

Ma oltre al piacere di guida, ad una vettura Fiat si chiede anche benessere a bordo. Significa circondare guidatore e passeggeri con tecnologie che ne garantiscano il più elevato comfort. Da qui la necessità di trasformare l'ambiente interno in un salotto avvolgente. Ecco allora che sulla Panda Cross sono di serie il telecomando, la guida elettrica Dualdrive, specchi elettrici, volante in pelle, sedile passeggero con tasca retroschienale e vano sotto sedile, alzacristalli elettrici, sedile guidatore regolabile in altezza e volante registrabile. Senza contare che la nuova versione propone contenuti assolutamente unici in questo segmento come dimostrano, per esempio, il rivoluzionario 1.3 Multijet da 70 CV e il blocco differenziale elettronico (Locking Differential). Inoltre, è stata realizzata una lunga lista di optional e di accessori che possono esprimere appieno il gusto e la personalità di qualunque cliente: per esempio, è possibile equipaggiare la

propria vettura del sofisticato sistema infotelematico CONNECT Nav Plus, del climatizzatore automatico e del tetto apribile elettrico Sky Dome.

La nuova versione offre un ottimo impianto frenante che assicura una frenata pronta e progressiva e spazi d'arresto ridotti. I dischi anteriori sono 257x22 mm, autoventilanti, mentre quelli posteriori sono a disco pieni di 240x11 mm. Di serie, poi, Panda Cross offre l'ABS con EBD completo della funzione di antislittamento in decelerazione (MSR). Inoltre, nel campo della sicurezza passiva, la versione Cross è dotata di doppio airbag anteriore ed appoggiatesta posteriori. Sono sempre in dotazione i fendinebbia e un sistema lava-proiettori per un maggiore livello di sicurezza preventiva anche in previsione di impiego "off road" della vettura.

Infine, la Panda Cross equipaggiata con il 1.3 16v Multijet da 70 CV e abbinato ad un cambio meccanico a cinque marce, accelera da 0 a 100 km/h in 18 secondi e raggiunge una velocità massima di 150 km/h. Infine, ottimo valore di coppia, anche ai bassi regimi, e consumi contenuti (5,3l per 100 km su percorso combinato) garantiscono un eccezionale rapporto prestazioni/consumi.

L'esclusiva Panda Monster

Derivata dalla versione 4x4 e destinata ad un cliente giovane ed esclusivo, la Panda Monster è il frutto della collaborazione tra due firme, espressione dell'italianità e dell'esperienza motoristica italiana nel mondo: Fiat e Ducati. Si tratta di una Serie Speciale disponibile in edizione limitata e numerata (695 esemplari) e caratterizzata da un design ispirato alla nuova motocicletta Ducati Monster 695 presentata in anteprima mondiale lo scorso febbraio al Motor Show di Parigi.

La versione speciale è equipaggiata con il brillante 1.3 Multijet da 70 CV e dotata di una ricchissima dotazione di serie: dal climatizzatore automatico al sistema vivavoce Bluetooth alla radio con lettore Cd e file MP3. All'esterno la nuova vettura si contraddistingue per la "grinta estetica" della Ducati Monster, come dimostrano la caratteristica "livrea nera" e gli altri particolari stilistici sempre verniciati in nero: dai codolini alle modanature, dalle barre sul tetto alla presa d'aria, alle cornici dei fanali e dei proiettori. Anche i vetri posteriori, il lunotto e la terza luce sono scuri. Invece, la calandra e lo scudo dei paraurti sono in colore metallo mentre dagli aggressivi cerchi in lega si intravedono le pinze dei freni verniciate in tinta oro. La stessa impronta sportiva, poi, si ritrova all'interno della vettura dove la selleria è in pelle nera ed Alcantara Starlight.

Insomma, la Panda Monster è l'espressione del migliore "Made in Italy" e rappresenta un prodotto esclusivo per il quale il brand Fiat ha deciso di cambiare le tradizionali regole di vendita come dimostrano i siti Internet www.pandamonster.fiat.it e www.pandamonster.fiat.com dove il pubblico può accedere alla galleria fotografica, conoscere le caratteristiche tecniche della vettura e "vederla" all'interno grazie a filmati ed animazioni. A questo punto, se interessato, il potenziale cliente può prenotare una visita presso il concessionario più vicino compilando un form specifico per avere ulteriori informazioni. L'interessato, ricontattato dal dealer, può recarsi presso lo showroom e conoscere tutti i dettagli della nuova vettura e il prezzo chiavi in mano (infatti la trattativa è riservata).

La trazione integrale permanente

Per soddisfare clienti con esigenze e gusti diversi, compresi i sempre più numerosi amanti dell'avventura e della vita all'aria aperta, tutte le Panda 4x4 adottano un sistema di trazione integrale permanente che si avvale di due differenziali ed un giunto viscoso. Grazie a questo sistema l'inserimento della trazione integrale avviene in modo automatico (cioè senza richiedere alcuna manovra di inserimento da parte del conducente) e consente una distribuzione di coppia motrice ottimale tra asse anteriore e asse posteriore a seconda del manto stradale e delle necessità di disimpegno della vettura. Per esempio, su strade asfaltate con aderenza normale la coppia motrice viene indirizzata al 98% alle ruote anteriori consentendo un comportamento della vettura simile ad una trazione anteriore con un piacevole handling di guida. Inoltre, si evitano così consumi eccessivi di carburante e pneumatici dovuti a piccole differenze di velocità di rotazione tra ruote anteriori e posteriori.

Se invece il fondo stradale diventa scivoloso - quindi si riduce l'aderenza - le ruote motrici anteriori tendono a pattinare ma il giunto viscoso corregge immediatamente questa tendenza irrigidendosi e trasmettendo progressivamente al retrotreno una percentuale di coppia motrice crescente annullando il pattinamento. Tale trasferimento di coppia non è avvertibile dal conducente se non come eccellente capacità di disimpegno della vettura, per esempio su fondi innevati, ghiacciati o fangosi.

Inoltre, Fiat Panda 4x4 è dotata anche di un sistema antislittamento in decelerazione che sfrutta le potenzialità del sistema ABS (attraverso i sensori che registrano i giri delle ruote) e del controllo elettronico motore per impedire che, in condizioni di bassa aderenza in discesa o in curva, la coppia frenante motore e la

presenza del giunto viscoso causino il bloccaggio del retrotreno durante le decelerazioni improvvise. Tale sistema, unitamente alla trazione integrale garantisce una elevata sicurezza di guida sui fondi a bassa aderenza. Inoltre, è disponibile il blocco differenziale elettronico con la funzione LD (Locking Differential) che agisce, sotto i 30 km/h, frenando le ruote che slittano e trasferendo la coppia sulle altre dello stesso asse: per esempio, allo spunto in partenza su percorsi innevati, ghiacciati o fangosi e in tutti quei casi in cui le ruote non si trovano tutte nella stessa condizione di aderenza.

Infine è da segnalare che la trazione della Panda 4x4 sfrutta le potenzialità di un giunto viscoso che è parte integrante del gruppo differenziale posteriore. Il vantaggio che offre questa soluzione è una relativa immediatezza e automaticità di inserimento della trazione integrale per offrire motricità e disimpegno quando le difficoltà del fondo stradale lo rendono necessario. Vediamo ora in dettaglio come funzionano i giunti viscosi. Questi contengono una serie di dischi, forati o leggermente alettati, immersi in un liquido viscoso dalle proprietà particolari: all'innalzarsi della temperatura questo aumenta la sua viscosità. Quando i due assi condotti hanno uno slittamento, essi "rimescolano" il liquido e ne fanno aumentare la temperatura. Ma non appena la temperatura aumenta, questo diventa più viscoso e tende a trascinare insieme i dischi, trasmettendo la coppia motrice sull'asse posteriore. Si tratta, quindi, di un interessante e brillante esempio di ingegneria, poiché il liquido costituisce sia il sensore, rilevando con la sua temperatura la presenza di slittamento tra gli assi, sia l'attuatore poiché aumentando la viscosità tende ad opporsi al fenomeno dello slittamento.

Panda Alessi espressione del “Made in Italy”

Derivata dal concept car che ha debuttato al Salone di Parigi del 2004, la nuova versione della Panda è una realtà produttiva che nasce dalla collaborazione di due marchi famosi nel mondo per aver contribuito allo sviluppo del design industriale italiano. Fiat e Alessi, infatti, hanno creato un personalissimo linguaggio formale che fa riconoscere, senza esitazioni, una loro creazione tra i tanti prodotti di massa. In questo senso, dunque, Panda Alessi è l'esempio concreto di come un “oggetto automobilistico” possa essere riletto in chiave estetica da un marchio esterno al settore, valorizzando quei tratti espressivi che da sempre contraddistinguono il design italiano: innovazione, stile e carattere. La nuova versione di Fiat Panda, quindi, dimostra come il “dialogo stilistico” tra due importanti realtà industriali possa condurre a risultati inattesi e di forte impatto emotivo, a patto che la ricerca sia condotta con il massimo rispetto dell'identità del prodotto.

Innovativa e dallo stile inconfondibile, Panda Alessi mantiene inalterata la grande personalità del modello, proponendo alcuni interventi estetici e cromatici sulla mascherina anteriore, sulle modanature delle portiere e sui codolini passaruota. Inoltre, sono stati ridisegnati i paraurti, le coppe ruota e l'antenna posteriore. In dettaglio, Panda Alessi si contraddistingue per le originali coppe ruota dal design esclusivo che incorpora il caratteristico “omino” Alessi, le barre sul tetto e le fasce paracolpi bianche, oltre a poter “vestire” tre colori di carrozzeria: arancio Narciso, verde Tagliente e nero Cattivo. Più marcata, invece, l'operazione di restyling all'interno della vettura: modificata la serigrafia dello strumento, oltre al tessuto e al colore dei sedili (disponibili in arancio o verde). Completamente ripensato il mobiletto del tunnel che incorpora un originale vano portatutto di forma rotonda (ideale come porta CD) e un supporto portacellulare in silicone. Infine, il contorno comandi del climatizzatore e la gemma del cambio sono colore metallo. Insomma, Alessi, uno dei marchi più famosi del design italiano, ha saputo valorizzare la versatilità del modello senza per questo stravolgerne l'identità.

Disponibile con l'affidabile motore Fire di 1242 cm³ - che si conferma un campione di parsimonia per quanto riguarda i consumi, senza per questo penalizzare le prestazioni – la nuova versione Alessi propone di serie: ABS, servosterzo elettrico Dualdrive, chiusura centralizzata, doppio airbag anteriore, fendinebbia e appoggiatesta posteriori. E ancora: climatizzatore, radio CD, specchi retrovisori esterni elettrici, sedile guidatore regolabile in altezza, schienale posteriore sdoppiato 50/50, telecomando e maniglia attiva sul

portellone. In più, Panda Alessi è stata la prima versione della gamma a offrire di serie il sistema vivavoce Bluetooth che garantisce la massima sicurezza di guida in tutte le condizioni. Infatti, il sistema consente al cliente, dotato di un cellulare Bluetooth, di utilizzare il telefono anche se questo è nella tasca di una giacca o in una borsa, abbassando automaticamente il volume dell'autoradio (se accesa) ed utilizzando le casse dell'impianto stereo per ascoltare la voce dell'interlocutore: un grande vantaggio anche per la sicurezza.

Panda Rally per i campioni di domani

Dopo il grande successo riscosso nella prima edizione, la Fiat Panda Rally Cup 2006 ripropone una formula di grande “appeal” apprezzata soprattutto dai giovani. La classifica finale del 2005, infatti, ha visto ai primi tre posti piloti Under 25, che fino all'ultimo si sono contesi il titolo. Dopo le 10 gare disputate, nella prima Fiat Panda Rally Cup si è imposto l'emiliano Gianni Barbati con cinque vittorie, seguito dal toscano Diego Fornaciari (3 successi) e dal piemontese Ivan Paire (1 vittoria).

Indetta da Fiat Auto, la Fiat Panda Rally Cup 2006 prevede 10 appuntamenti con la grande novità della gara finale all'estero. Le vetture ammesse al campionato sono le Fiat Panda 1.2 in versione Gruppo A Kit allestite e gestite dalla Supergara, che sui campi di gara provvede ad assegnarle ai piloti mediante sorteggio prima delle verifiche tecnico-sportive. Una soluzione già sperimentata nella scorsa stagione e che ha garantito l'assoluta parità di prestazioni ad ogni equipaggio iscritto. Il motto “vinca il migliore” è nuovamente il più adatto a definire la Fiat Panda Rally Cup.

L'agile vettura, con la preparazione secondo le specifiche Gruppo A Kit, raggiunge la considerevole potenza di 130 CV a 7800 giri/min pienamente sfruttabile grazie al cambio a sei rapporti con innesti frontali, alle carreggiate allargate (più 60 mm), ad un assetto specifico ed all'impianto frenante dotato di quattro freni a disco (anteriori autoventilante con diametro 284 mm e posteriori da 240 mm). Aumentate le prestazioni, non è rimasto in secondo piano il fattore sicurezza che può contare sull'efficacia di una solida scocca rinforzata da un roll-bar a gabbia.

Infine, per incentivare i giovani ad iniziare la carriera sportiva con Fiat Panda Rally Cup, è stato predisposto un montepremi in denaro di 365.500 Euro ai quali si aggiungono una Fiat Panda Abarth Kit Car, per il primo classificato assoluto, due Fiat Panda 4x4 Multijet per il secondo assoluto ed il primo Under 25, e due Fiat Panda Multijet per il terzo assoluto ed il secondo Under 25. Oltre alle classifiche assoluta e Under 25, sono previste le speciali graduatorie Femminile e Scuderie.

Una famiglia di prototipi su base Panda

L'incredibile flessibilità del modello ha stimolato la creatività di designer e stilisti che hanno realizzato numerosi prototipi e show car su base Panda: dalla simpatica versione Jolly alla straordinaria Terramare, dalla preziosa Luxury alla sofisticata Hydrogen. Sono la migliore dimostrazione della grande personalità di una vettura che si presta ad essere oggetto di trasformazioni, sempre nel pieno rispetto dello spirito "Panda".

L'estate porta la Panda Jolly sulle strade di Capri

Sulle strette strade dell'incantevole isola di Capri, questa estate circolava una Fiat molto particolare. Era la Panda Jolly, una vettura unica disegnata dal Centro Stile Fiat e realizzata dalla ditta Stola del gruppo RGZ, azienda leader nella costruzione di show car e prototipi di stile.

Panda Jolly era destinata a un esclusivo servizio di cortesia: infatti tutti i turisti VIP che raggiungevano Capri erano accompagnanti verso le loro mete sull'originale vettura. Sospesa tra mare e cielo nel golfo di Napoli, da secoli rinomata località, Capri è da sempre sinonimo di turismo di classe e di quella "solarità" tutta italiana che è lo scenario ideale per la nuova vettura Fiat.

Fresca, leggera, chic e molto mediterranea nei colori e nei materiali, Panda Jolly trae ispirazione dal mondo della nautica e dell'interior design, con forti richiami alle linee e allo spirito degli anni Sessanta. Infatti, ricalca gli stilemi della 600 Multipla Jolly che – trasformata dalla Carrozzeria Ghia nel 1956 – circolava sulle strade di Capri mezzo secolo fa, mantenendo le caratteristiche vincenti del modello di serie con soltanto alcune modifiche ai parafanghi e una falsa griglia del radiatore.

Panda Jolly ha la carrozzeria in colore azzurro e grazie all'evidente metallizzazione che ne fa risaltare le forme, brilla sotto i raggi del sole. Le sue linee pulite ed essenziali sono abbinate ai ricchi e preziosi materiali che caratterizzano il design degli interni. L'allestimento di Panda Jolly è firmato e realizzato in esclusiva per Fiat da Paola Lenti, azienda di riferimento dell'interior design italiano, da oltre un decennio all'avanguardia nella ricerca e progettazione di nuovi tessuti.

Sedili e plancia derivano dall'evoluzione del progetto Frame – sedute modulari in doghe di acciaio satinato – rivestite con Rope, materiale ispirato alle cime delle barche a vela. La combinazione di questi due innovativi prodotti offre prestazioni uniche: applicato ai sedili di Panda Jolly, il tessuto Rope è raffinato e piacevole al tatto. Inoltre, sintesi tra

ricerca tecnologica ed estetica, Rope è anallergico, atossico, antibatterico, inattaccabile da agenti esterni e altamente resistente ai raggi UV. I cuscini di seduta, rivestiti con spugna in puro cotone, sono coordinati con il colore di Rope.

Pavimento, pianale, brancardi laterali, cappelliera e tutte le finizioni di contenimento degli arredi sono realizzate in frassino naturale decapato in colore sabbia con intarsi in frassino bianco. La lavorazione di questi particolari è finemente artigianale, degna dei più esclusivi prodotti della nautica italiana. Infine Panda Jolly è impreziosita da finizioni in acciaio satinato e da una cura estrema di ogni dettaglio.

La Panda Terramare ha attraversato la Manica

La Panda Terramare è un prototipo di veicolo anfibo sperimentale progettato e realizzato da Maurizio Zanisi, ingegnere milanese che ha acquistato e trasformato in proprio una Fiat Panda 4x4. Lo scorso 21 luglio, in occasione del Motorshow di Londra, Zanisi e la sua Terramare si sono resi protagonisti della traversata della Manica, partendo da Folkestone nel Kent e raggiungendo la spiaggia di Cap Gris Nez nel nord della Francia, dopo 6 ore e 15 minuti di viaggio.

A un primo superficiale sguardo, la Panda Terramare non è molto dissimile dalla sua “sorella” tradizionale. In realtà gli interventi effettuati da Zanisi sono numerosi: le porte sono state saldate, il tetto aperto, gli interni ridotti all’essenziale, una cintura di camere d’aria – gonfiabili in pochi minuti grazie a un compressore – circonda l’auto e un grande sostegno nella parte posteriore della vettura regge il propulsore a idrogetto.

Non è la prima volta che Zanisi e la sua Panda Terramare affrontano l’acqua. Scenari precedenti sono stati i laghi di Como e Maggiore, il fiume Po, il mare della Sardegna e il tragitto tra Napoli e Capri. La traversata della Manica, lunga 25 miglia, è stata la prestazione più impegnativa finora affrontata.

La preziosa Panda Luxury protagonista del Salone del Lusso

Dal 25 febbraio al 4 marzo a Verona si è svolto “Luxury&Yachts”, l’evento internazionale dedicato al mondo del lusso declinato nei campi della moda, dei gioielli, dell’arte, degli arredi, degli orologi e delle automobili. Giunto alla quarta edizione, il Salone scaligero è un susseguirsi di vetrine espositive dove fanno bella mostra i prodotti più esclusivi realizzati dalle migliori aziende italiane ed estere. Tra queste la Fiat che per l’occasione ha presentato una Panda Luxury, un esemplare unico derivato dalla versione 4x4.

All'esterno, la preziosa show car si caratterizza per una verniciatura in bagno d'argento, finiture in metalli preziosi, modanature brillanti come gioielli con cristalli incastonati retroilluminati. L'interno, se possibile, è ancor più esclusivo con arredi in bagno d'argento, dettagli in metalli preziosi, sellerie in alcantara Jewel e pelle con finitura madreperla. Infine, il marchio Fiat è riportato sui sedili con eleganti borchie e cristalli.

Espressione del migliore "made in Italy", dunque, la Panda Luxury è un esemplare unico proposto del Centro Stile Fiat e realizzato in collaborazione con tre aziende specializzate nello studio e produzione di allestimenti speciali. In dettaglio, Salt & Turinmodel ha eseguito la personalizzazione di alcuni particolari interni, la sellatura dei rivestimenti con pelli speciali e alcantara; Adm Painting ha creato le verniciature speciali; Proint ha messo a disposizione un'ampia gamma di vernici specifiche e di effetti particolari.

Panda Hydrogen: il futuro delle vetture a idrogeno

Nel solco della tutela dell'ambiente, che costituisce per Fiat Auto una direttrice fondamentale nello sviluppo dei suoi modelli, si inserisce anche la Panda Hydrogen, un prototipo di vettura motorizzata da un sistema di propulsione a Fuel Cell (celle a combustibile) alimentate ad idrogeno.

Presentata lo scorso febbraio, la Panda Hydrogen rappresenta un vero prototipo di veicolo ad idrogeno caratterizzato da un sistema di propulsione robusto ed affidabile e, soprattutto, da prestazioni veicolistiche ed abitabilità confrontabili con quelle della corrispondente vettura convenzionale. E' il risultato di un lavoro congiunto di Fiat Auto, del Centro Ricerche Fiat e di Fiat Powertrain Research & Technology con il sostegno dei Ministeri della Ricerca e dell'Ambiente e in collaborazione con componentisti qualificati, quasi esclusivamente italiani.

Contrariamente ai prototipi di vettura a Fuel Cell presentati nel passato, la Panda Hydrogen presenta un'architettura di tipo "Full Power" caratterizzata dall'assenza di batterie di trazione per l'accumulo dell'energia elettrica. In effetti, il nuovo Fuel Cell System (generatore di potenza elettrica) è in grado di erogare tutta la potenza necessaria al motore elettrico di trazione garantendo una elevata guidabilità della vettura. Questa nuova generazione di Fuel Cell System è caratterizzata da elevatissime efficienze di generazione. Tale sistema è composto principalmente da tre pile a combustibile di produzione Nuvera (azienda italo-americana, leader nella produzione di pile a combustibile), da una innovativa turbosoffiante per l'alimentazione delle pile con aria, da

un impianto di umidificazione e raffreddamento per la corretta gestione dei gas reagenti, da una serie di componenti ausiliari, tutti sviluppati all'interno del Gruppo Fiat.

Nel caso della Panda Hydrogen il Fuel Cell System è alloggiato sotto il pianale. Le pile a combustibile sono formate da più celle collegate in serie, all'interno delle quali le molecole di idrogeno e di ossigeno vengono fatte reagire con l'aiuto di un catalizzatore, producendo acqua e calore e generando energia elettrica con altissima efficienza e con emissioni, a livello veicolo, nulle.

Il sistema di generazione di energia elettrica è alimentato con idrogeno alla pressione di circa 1,5 bar e con ossigeno contenuto nell'aria e produce energia elettrica con elevata efficienza che raggiunge il 60% già dal 20% della potenza massima. Il Fuel Cell System installato sulla panda Hydrogen inoltre è caratterizzato da un ottimo comportamento alle basse temperature e da una relativa semplicità costruttiva, che lo rendono particolarmente adatto alla realizzazione di generatori leggeri, robusti ed affidabili da impiegare a bordo di un veicolo.

Il motore elettrico di trazione, di tipo asincrono trifase a corrente alternata, e la trasmissione sono collocati nel vano motore insieme ai vari ausiliari necessari al funzionamento dell'intero sistema.

L'idrogeno che alimenta le Fuel Cell è contenuto, alla pressione di 350 bar, in un serbatoio di materiale composito, installato sotto il pianale posteriore della vettura. Si conservano così tutte le caratteristiche distintive dell'abitacolo della Nuova Panda, compresa un'ottima abitabilità per quattro persone.

A piena potenza, il propulsore Fuel Cell della Panda Hydrogen eroga 60 kW, consentendo alla vettura di raggiungere una velocità massima di oltre 130 km/h, con un'accelerazione da 0 a 50 km/h in 5 secondi. Allo spunto, la vettura supera facilmente una pendenza del 23%.

La capienza del serbatoio di idrogeno assicura alla Panda Hydrogen un'autonomia di oltre 200 km nel ciclo urbano. Il tempo di rifornimento è rapidissimo, inferiore a 5 minuti, paragonabile a quello di una vettura a metano.

La Panda Hydrogen è l'ultima realizzazione in ordine di tempo di una evoluzione tecnologica che in questi anni ha visto le aziende del Gruppo Fiat giocare un ruolo da protagonisti nell'ambito dei propulsori alternativi a minimo impatto ambientale.

Infatti, anche se i sistemi di propulsione a Fuel Cell non saranno disponibili in maniera diffusa prima della fine della prossima decade, Fiat già da qualche anno è attiva nel loro sviluppo ed applicazione, come dimostra, nel 2001, il debutto della Seicento

“Elettra H2 Fuel Cell”, e successivamente della “Seicento Hydrogen”. Oggi la Panda Hydrogen ne raccoglie il testimone e consente di passare dalla fase di prototipo da laboratorio a veicolo da sperimentare sul campo.

Nel 2006 inizierà la fase della sperimentazione di piccole flotte di Panda Hydrogen, come premessa a programmi dimostrativi più ampi, promossi e sostenuti dalla Comunità Europea, dai Ministeri e dalle Regioni Italiane, per arrivare all'obiettivo di una commercializzazione industriale di questi veicoli nell'arco dei prossimi 15 – 20 anni.