

1999 CAMPIONATI DEL MONDO

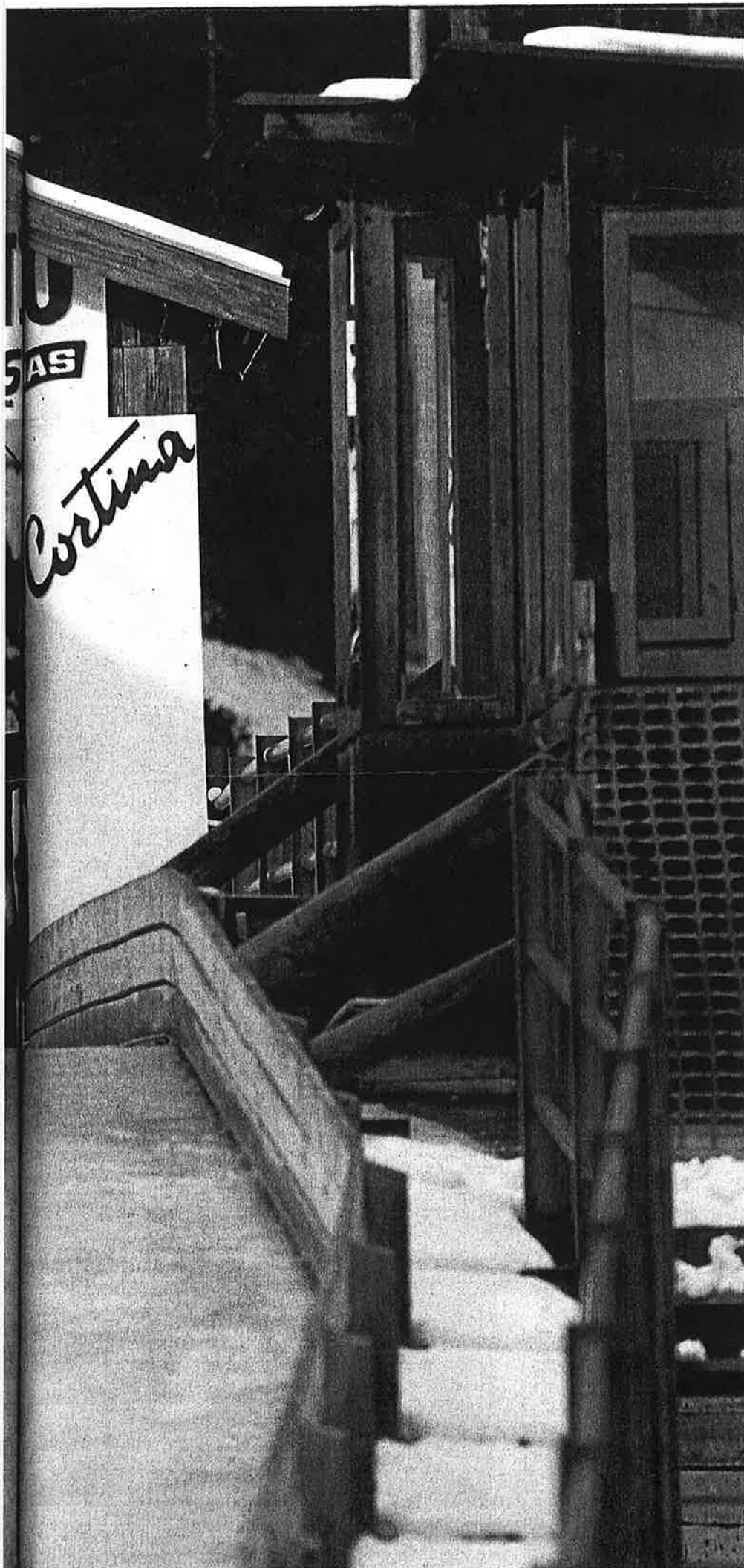
VIEBACH **NES GAS** NORTH EAST SERVICES
VIEBACH **NES GAS** NORTH EAST SERVICES
VIEBACH **NES GAS** NORTH EAST SERVICES



PROVE SU STRADA

**FIAT «PANDA 4X4 TREKKING»
SUZUKI «WAGON R+ 4X4»**

Insieme al traguardo



Da qualche mese la Suzuki «Wagon R+» è offerta anche a quattro ruote motrici. La piccola monovolume giapponese sia per le dimensioni (3 metri e 40 circa) sia per la cilindrata (da 1100 a 1200 cm³) e ora anche per la trazione integrale, sembra l'alternativa più valida alla «Panda 4x4» sui percorsi più stretti e insidiosi, specie quelli innevati. Per metterle alla prova, le abbiamo portate a Cortina quasi fin dentro la pista olimpica di bob.

È sera quando cominciano a cadere i primi fiocchi bianchi. Da dietro la vetrata di un bar un gruppo di persone, ormai al secondo giro di aperitivi, osserva distaccato la nevicata. «Col mio gipponese non mi fermo nemmeno se ne cade un metro: metto le ridotte, blocco i differenziali e salgo dappertutto» esclama con ostentata sufficienza uno di quelli seduti al banco. Chi gli sta accanto gli ribatte subito: «Sei sicuro? Quando ti pianti chiamami che vengo a recuperarti con la mia "Panda 4x4". Scommetto che la mia "Pandina" sarebbe capace di venire giù anche da una pista di bob». E via così, facendo a gara a chi la spara più grossa. Discussioni da bar, con un fondo di verità. Quelli che hanno memoria automobilistica si ricorderanno infatti che parecchi anni fa qualcuno scese davvero con un'auto lungo la pista olimpica di bob di Cortina. Fu in occasione della presentazione della Ford «Cortina» (la località evidentemente non fu scelta a caso). Pilota d'eccezione Jim Clark. Oggi, col nuovo tracciato ridotto a uno strettissimo budello di cemento ghiacciato, sarebbe impossibile ripetere l'impresa. Nello splendido anfiteatro naturale che circonda Cortina non mancano tuttavia occasioni per mettere a dura prova una quattro per quattro. Siamo andati a cercare queste piste estreme con una «Panda 4x4» e una Suzuki «Wagon R+», da pochi mesi disponi-

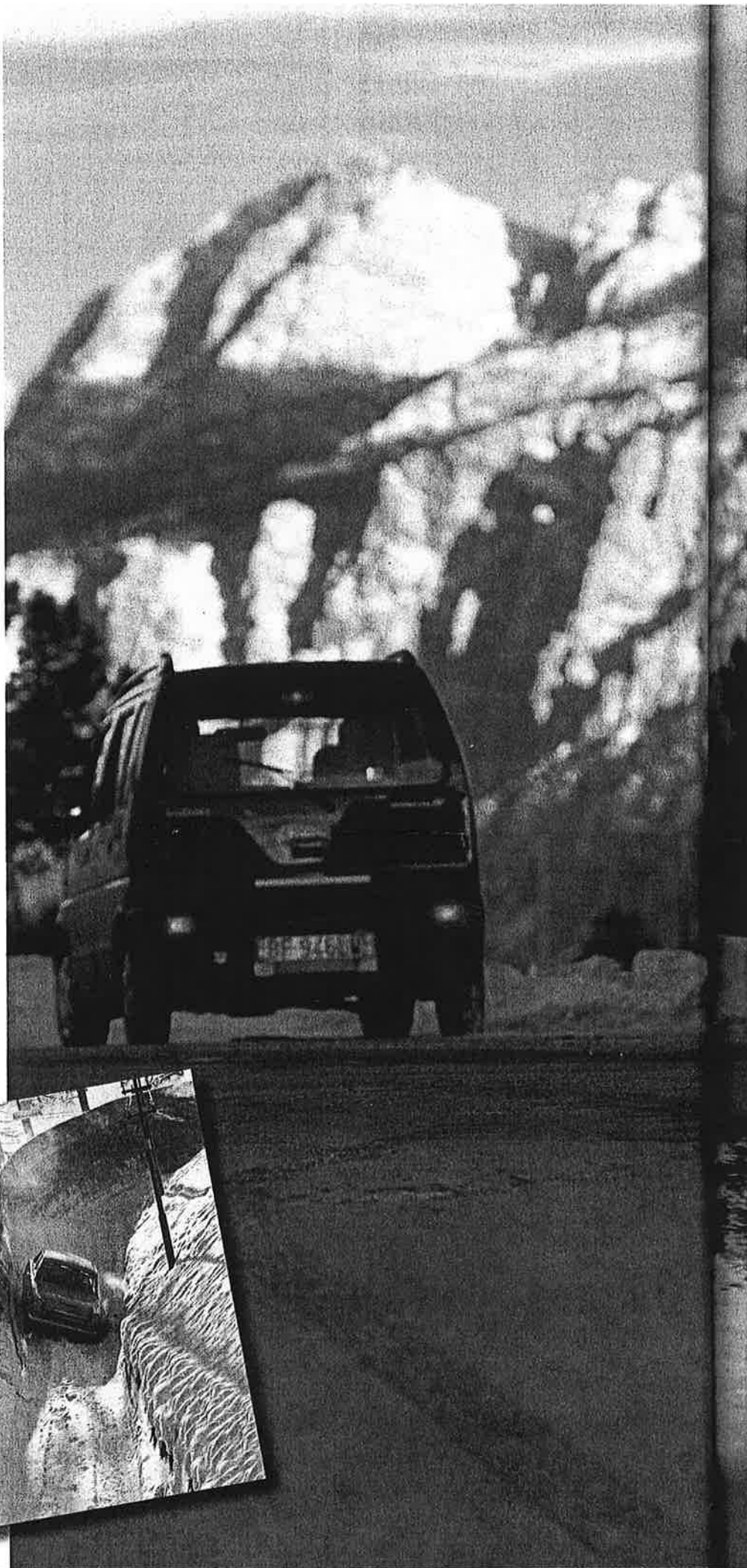
bile anche a trazione integrale. Un confronto che, a prima vista, potrebbe essere definito generazionale: a dividerle ci sono infatti vent'anni. Il lancio della prima «Panda» risale al lontano 1980, mentre la piccola utilitaria della Suzuki ha appena compiuto due anni di vita. Senza aspettare le conclusioni di questo faccia a faccia e indipendentemente da quelle che saranno le valutazioni finali di ciascuno, non si può evitare di anticipare la seguente considerazione: non c'è dubbio che il progetto della «Panda» si rivela ancora incredibilmente attuale visto che conserva tutti i numeri per sostenere il confronto con un'utilitaria di moderna concezione come la «Wagon R+».

Anche stilisticamente la «Panda» sembra invecchiata bene. Qua e là si intravede qualche «ruga», ma la semplicità e la pulizia delle linee nascondono molto bene l'età. Tutta diversa l'impostazione della «Wagon R+», che ambisce a essere considerata una mini-monovolume. Lunga come l'utilitaria italiana (circa 3 metri e 40), ha il «muso» corto, il passo lungo (233 contro 217 cm) e si sviluppa molto in altezza, riuscendo in questo modo a recuperare importanti centimetri per l'abitacolo. Soprattutto, chi siede dietro ha più spazio per le gambe e le spalle oltre che, ovviamente, per la testa. Nel complesso questa «Wagon R+» riesce ad accogliere confortevolmente quattro persone, che sulla «Panda», meno realisticamente omologata per cinque, stanno decisamente più scomode. Se poi mettiamo nel conto che la Suzuki dispone anche di due porte in più e quindi di una migliore accessibilità posteriore, la bilancia pende decisamente a favore della giapponese, almeno sotto questo aspetto.

Il cambio generazionale si avverte soprattutto dal diverso approccio. Con la «Panda» si era alla ricerca, sopra ogni cosa, di semplicità e praticità. La «Wagon R+», invece, è stata pensata per offrire qualcosa di più sotto l'aspetto del confort e della versatilità d'impiego. Le

Storico precedente

Nella foto, la Ford «Cortina» mentre scende lungo il vecchio tracciato «stradale» della pista olimpica di bob dell'omonima esclusiva località montana. Fu l'originale iniziativa del costruttore americano per lanciare il suo nuovo modello. Pilota d'eccezione, Jim Clark.

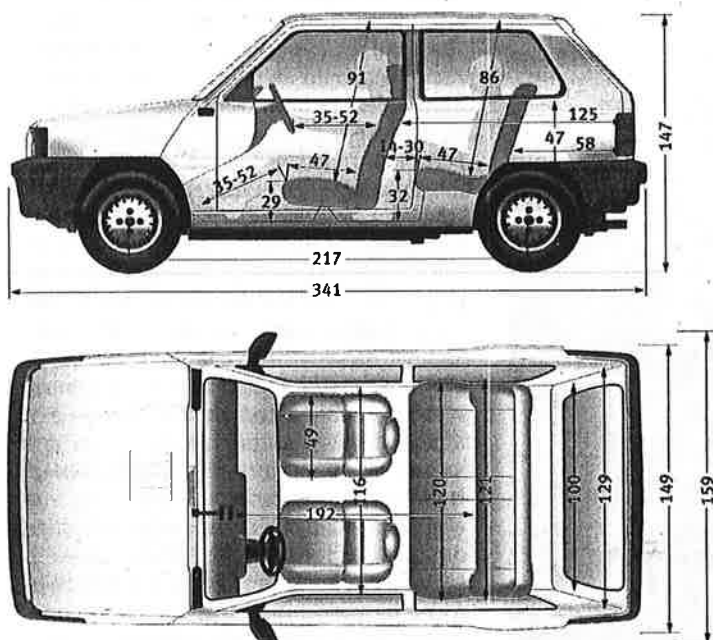




differenze sono emerse appena ci siamo seduti al volante. Sulla «Wagon R+» si assume una posizione sopraelevata ed ergonomicamente corretta, con un campo visivo ottimale, integrato da due ampi specchi retrovisori esterni (regolabili elettricamente); sulla «Panda», invece, si sta più bassi e infossati nel sedile, con i più alti che possono avere qualche problema ad azionare i pedali senza interferenze, soprattutto se calzano scarponcini. La visuale è buona, ma i retrovisori esterni sono un po' troppo piccoli. Inoltre, non tutti i comandi si individuano e raggiungono con facilità, specie quelli della climatizzazione, dietro il volante. D'altro canto, nel suo caso non si può parlare di una vera e propria plancia, ma di una grande mensola a tutta larghezza, su cui poggia il cruscotto. Per la verità, anche sulla Suzuki non proprio tutto è al posto giusto. Sorprende, a esempio, su una vettura di nuova concezione la collocazione sul piantone dello sterzo dell'hazard e non trova giustificazione l'assenza della spia luci nel quadro strumenti. Il vero gap comunque emerge su strada. È qui che la «Panda» deve fare i conti col peso dei suoi anni. Subito si nota l'assenza del servosterzo. Per la verità, considerata la modesta massa in gioco, non se ne avverte una reale esigenza, anche se in manovra e lungo i tornanti, affrontati a bassa velocità, l'indurimento è sensibile. Nulla di particolarmente fastidioso, ma ormai non c'è più l'abitudine a guidare auto prive di servoassistenza. Un'assenza tuttavia che il confronto con la «Wagon R+», dotata addirittura di un sistema ad azionamento elettrico, mette in particolare risalto. Alla resa dei conti però non è che la risposta dello sterzo della giapponese sia molto diversa. La guida della Suzuki è imprecisa, non particolarmente progressiva e risente troppo dell'andamento del manto stradale, costringendo il conducente a effettuare frequenti correzioni. Sulla «Panda» la precisione nel se-

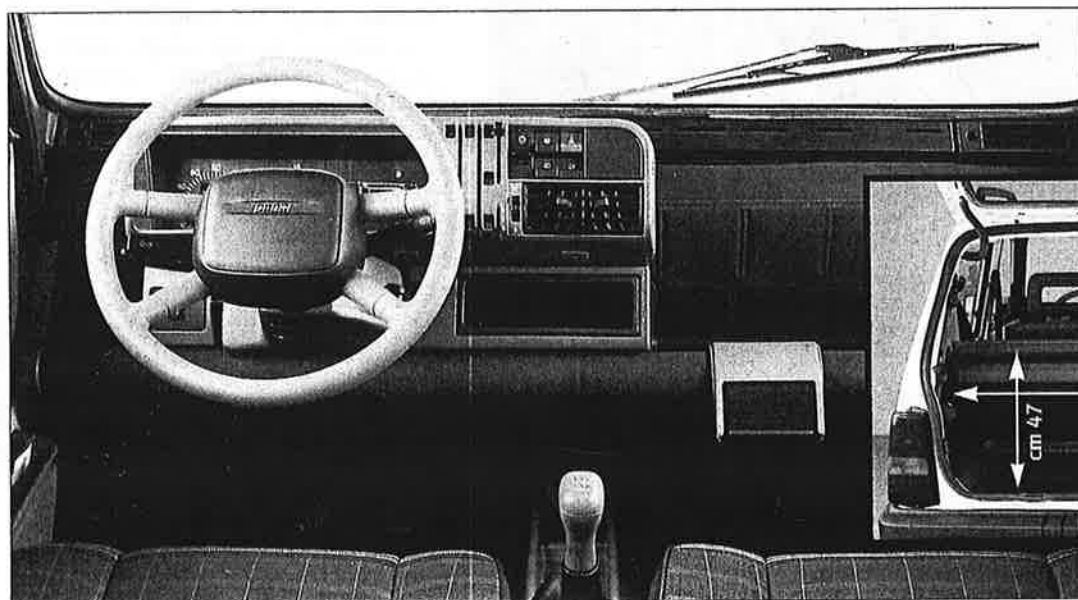
FIAT «PANDA 4X4» - SUZUKI «WAGON R+ 4X4»

guire le traiettorie deve anche fare i conti con l'adozione di gomme del tipo M+S (Mud + Snow, fango e neve), certo poco adatte alla guida veloce, che comunque non fa parte delle doti richieste a questo tipo di vetture. In ogni caso, la più brillante è la «Wagon R+», anche perché il suo motore è leggermente più grande e dispone di una manciata di cavalli in più. Lo confermano un po' tutti i test effettuati in pista: dalla velocità massima rilevata (141 contro 130 km/h) alle prestazioni in accelerazione e ripresa. La piccola giapponese risulta più efficace anche in frenata. Assistita da ABS (incluso nella do-



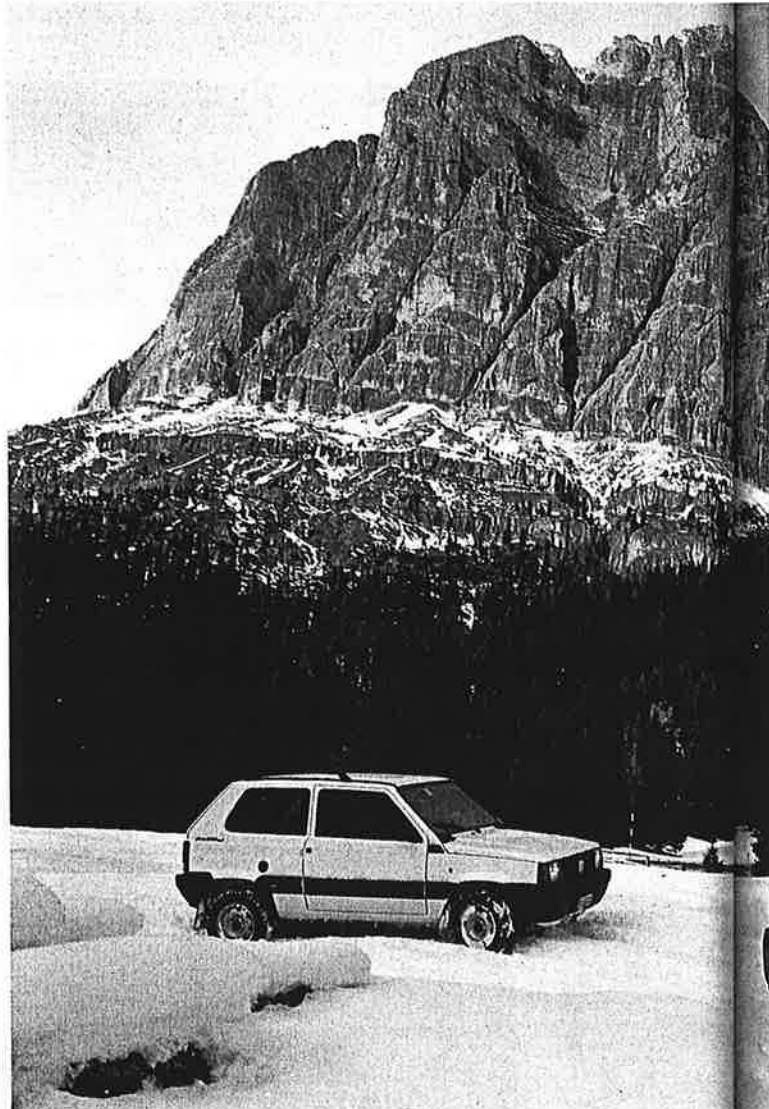
In cinque stretti

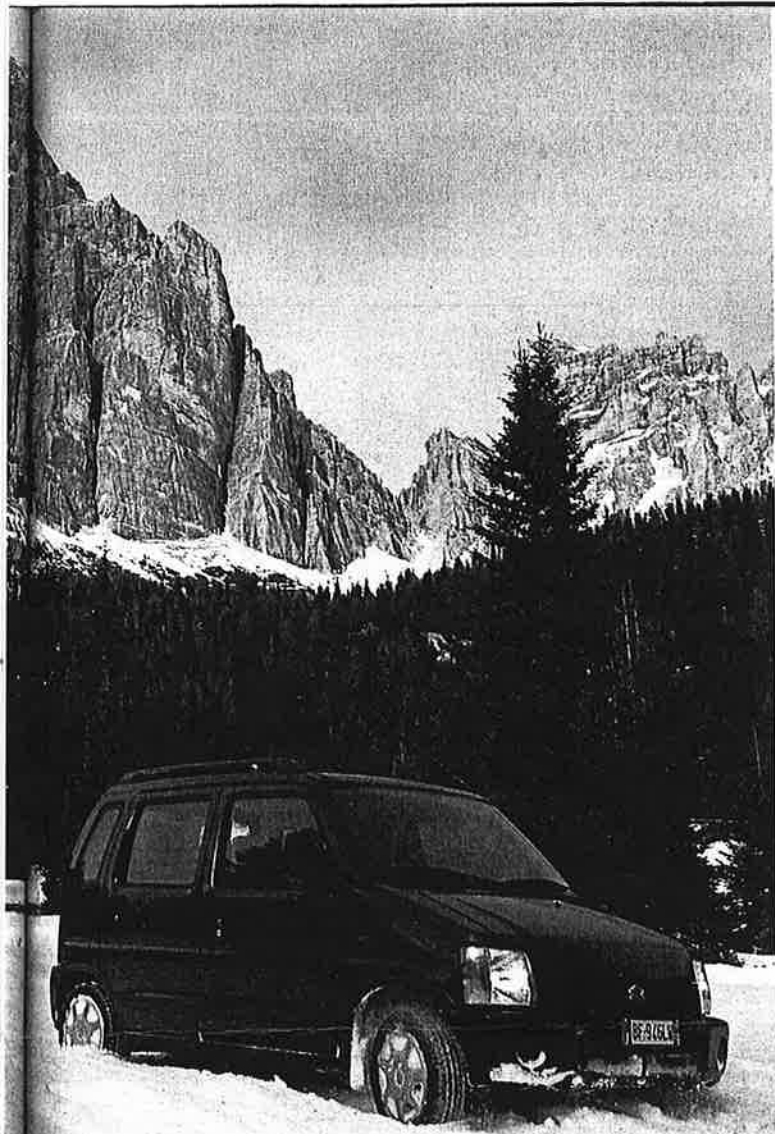
La «Panda» è omologata per accogliere cinque persone, ma in realtà c'è spazio sufficiente per quattro adulti. Qualche problema di accessibilità posteriore.



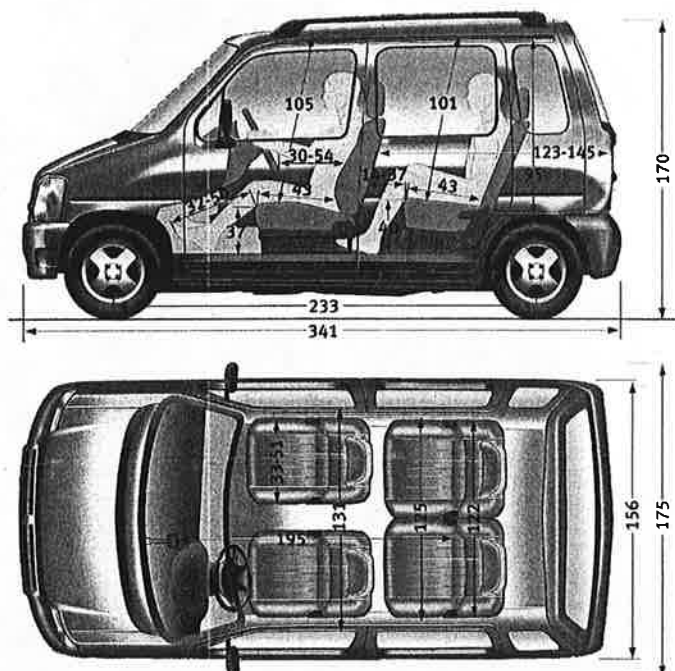
Plancia spartana

L'essenziale plancia della «Panda» con l'originale mensolone a tutta larghezza non prevede airbag per conducente e passeggero. Lo schienale del sedile posteriore è abbattibile ma non sdoppiato.





tazione di serie), si ferma in poco meno di 42 metri senza accenni di fading (affaticamento) nell'uso intenso in discesa; anche se negli ultimi tornanti dei passi dolomitici abbiamo avvertito un sensibile allungamento della corsa del pedale. Pur privo di dischi autoventilanti (la «Wagon R+» li monta sulle ruote anteriori) e senza sistema antibloccaggio, nemmeno l'impianto frenante della «Panda» ha accusato fatica e non ha manifestato particolari scompensi nelle frenate più decise. La sua azione è risultata ancora più efficace sulla neve, evidenziando un notevole «grip» e ottimo equilibrio. Del resto, que-

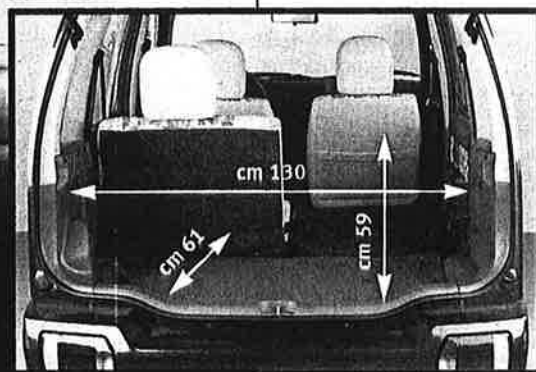
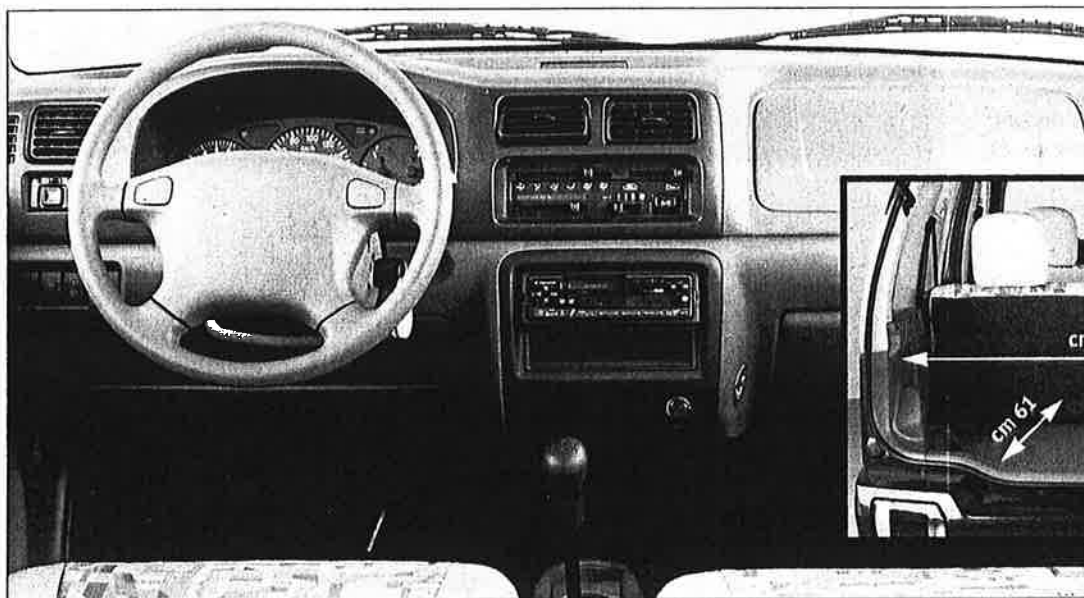


Razionale con riserva

La plancia della «Wagon R+» è decisamente più completa e razionalmente concepita, anche se non tutti i comandi sono al posto giusto.

In quattro comodi

L'abitacolo della «Wagon R+», omologato per quattro, è più spazioso di quello della «Panda». Inoltre, le due porte in più garantiscono una migliore accessibilità. Schienale posteriore abbattibile anche parzialmente.





Match pari

Nel raid lampo Milano-Cortina e ritorno abbiamo avuto modo di guidare la «Panda 4x4» e la «Wagon R+ 4x4» un po' su tutti i fondi. Su asfalto è emersa la più versatile Suzuki, mentre sulla neve ha dominato la Fiat, confermandosi una specialista dei terreni difficili.

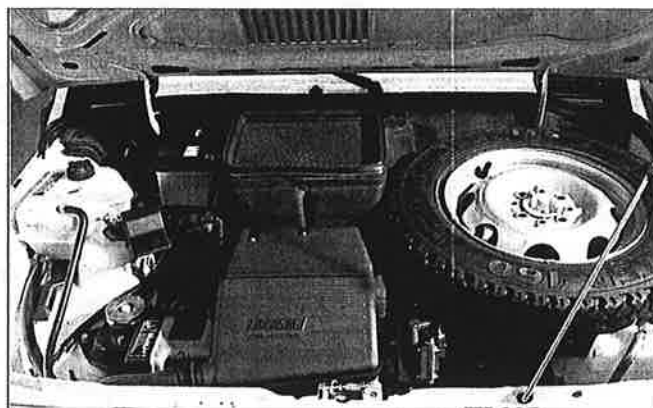


QUALITÀ

Facile far meglio vent'anni dopo

Il livello di finitura è adeguato per entrambe le vetture, ma la «Panda» subisce il peso degli anni, soprattutto se confrontata con un prodotto di più recente concezione. Gli interni della piccola Fiat sono infatti di livello discreto e caratterizzati da scelte di materiali adeguate, ma risultano ormai obsolete alcune soluzioni progettuali, soprattutto per quanto riguarda il piccolo quadro portastrumenti, che, se adeguato per il modello base, risulta assolutamente insufficiente per la versione in esame, soprattutto se confrontato con la concorrenza. Molte le viti di fissaggio in vista e le soluzioni un po' troppo semplicistiche che caratterizzano gli interni della «Panda». La Suzuki esibisce un livello di finitura e componenti di buona qualità. La plancia è un unico elemento termoformato nel quale si inseriscono i diversi strumenti: piacevole e di buona qualità la mascherina in contrasto di tinta che contorna il quadro, come pure la console centrale. I sedili hanno la rotella di scorrimento che rimane in vista, mentre quelli della «Panda», grazie al sistema di basculamento, non presentano questo problema. Il sedile passeg-

gero della «Wagon R+» è caratterizzato sotto la seduta da un capiente vano, eventualmente asportabile. Il portellone finito da un pannello di buona fattura si chiude su un vano bagagli meno curato: lo schienale del divano posteriore è rivestito e i pannelli che ne finiscono il fianco sono di buona fattura. Nel bagagliaio della «Panda» lo schienale del divano posteriore di lamiera rimane in vista, ma complessivamente il livello di finitura, sebbene molto semplice, appare adeguato. Il vano motore della «Panda» si distingue per il posizionamento della ruota di scorta che occupa gran parte dello spazio: si nota la chiave per la sostituzione del pneumatico fissata sulla bottiglia del liquido lavavetri; per il resto il complessivo è ordinato; solo alcuni elementi del circuito elettrico sistemati vicino al duomo sospensioni sono disposti in modo approssimativo. Sulla «Wagon R+» il tema dell'integrazione dei diversi elementi meccanici non è stato affrontato: soltanto la piccola scatola del filtro aria di polimero, posta sul motopropulsore rappresenta un timido tentativo di offrire un po' d'ordine all'interno del vano.



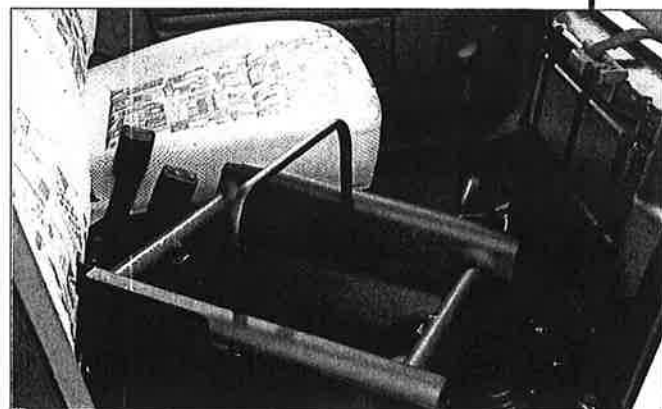
Scorta davanti

La collocazione della ruota di scorta nel vano motore è ormai una soluzione rara, la Fiat però ha saputo ben integrare i vari componenti.

sto è il terreno dove la «Panda 4x4» riesce a dare il meglio di sé. In virtù della sua semplice ma efficacissima trazione integrale inseribile (con una piccola leva dietro il cambio), sale dappertutto con facilità, anche dove la neve è profonda. Sullo stesso percorso la «Wagon R+ 4x4» ha avuto qualche problema di motricità in più, a causa principalmente del tipo di trazione integrale adottato (meno efficace sulla neve), ma anche della gommatura stradale. D'altro canto, appena si torna sull'asfalto il sistema rigido adottato dalla «Panda» va disinserito, per evitare danni alla trasmissione ed un'eccessiva usura dei pneumatici, mentre quello più flessibile della «Wagon R+» è in grado di adattarsi al tipo di fondo automaticamente senza richiedere l'intervento del pilota.

Sedile con vano

L'ampio vano portaoggetti (asportabile) ricavato sotto il sedile del passeggero anteriore rivela, oltre a un notevole livello qualitativo nella realizzazione, la grande attenzione della Suzuki alle esigenze di spazio e funzionalità.



PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI

	Panda	Wagon
Massima (km/h)	129,741	141,020
Regime a vel. max giri/min	5000 in V	5300 in V
Regime a 130 km/h giri/min	5000 in V	4900 in V

CONSUMO - Percorrenze in V

Velocità in km/h	km/litro	
70	19,6	21,3
80	17,0	18,0
90	14,8	16,1
100	13,1	14,4
110	11,6	12,7
120	10,4	11,1

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)

	Panda	Wagon
Statale	13,7 (411)	14,4 (604)
Autostrada	10,7 (321)	11,3 (475)
Città	9,9 (297)	10,5 (441)

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
0-60	5,7	5,0
0-80	9,7	8,5
0-100	15,9	13,4
0-110	20,8	16,9
0-120	29,5	21,6
0-130	-	29,0
1 km da fermo	37,9	35,7
velocità d'uscita in km/h	122,5	135,7
400 m da fermo	19,6	18,7
velocità d'uscita in km/h	107,9	113,9

RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
70-80	3,9	3,9
70-90	8,6	8,2
70-100	14,0	13,1
70-120	32,5	27,5
1 km da 40 km/h	41,1	40,8
velocità d'uscita in km/h	118,4	121,8

FRENATA (Wagon R+ con ABS)

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
60	16,0	15,1
100	44,5	41,9
120	64,1	60,4

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Velocità in km/h	Potenza assorbita kW	
70	8,9	8,6
100	20,1	19,3
110	25,4	24,5
120	31,7	30,5
Rendimento a 100 km/h	25,7%	28,7%

SCARTO DEL TACHIMETRO

	Panda	Wagon
medio	2,7%	2,4%
a 130 km/h	-	-

DATI GENERALI RILEVATI

Diametro sterzata	10,3 m	10,4 m
Giri volante	3,5	3,5
Sforzo volante	10,5 kg	2,9 kg
Sforzo frizione	10 kg	9,5 kg
Massa vettura in prova	910 kg	1041 kg
Ripartizione (ant.-post.)	59-41%	58-42%

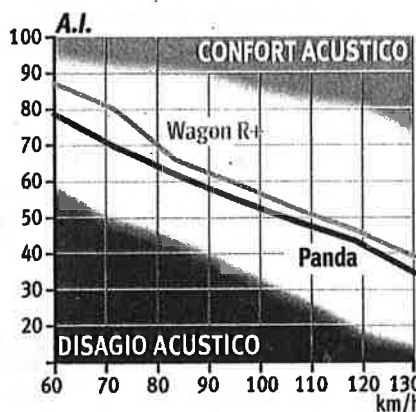
ACCESSORI

Prezzi in migliaia di lire

	Panda	Wagon
Prezzo di listino	19.392	23.692
Prezzo vettura provata	19.392	23.692
ABS	-	di serie
Airbag guida e passeggero	-	di serie
Alzacristalli elettrici anteriori	di serie	di serie
Appoggiatesta posteriori	-	di serie
Climatizzatore	-	di serie
Mancorrenti	di serie	di serie
Sedile guida regolabile in alt.	-	-
Specchi retrovisori elettr.	-	di serie
Sedile posteriore sdoppiato	-	di serie
Servosterzo	-	di serie
Vernice metallizzata	360	di serie

In rosso = presente su vettura provata

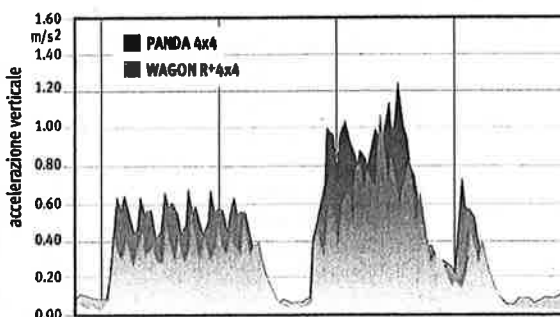
RUMOROSITÀ



L'A.I. (indice di articolazione) esprime il disturbo in relazione alla percezione acustica dei passeggeri: più è elevato, più la vettura è confortevole. Nonostante le gomme M+S e l'aerodinamica datata, la rumorosità misurata nell'abitacolo della «Panda» è accettabile e, comunque, non superiore a quella della «Wagon R+», specie oltre i 90 km/h.

Forti colpi di balestre

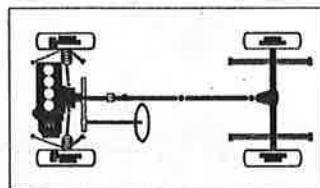
Con la «Panda» abbiamo misurato un valore delle sollecitazioni sopportate dagli occupanti nel superamento di dossi rallentatori (vedi grafico relativo al percorso di «prova confort» della pista di Vairano) più elevato rispetto alla «Wagon R+». Sul risultato della piccola Fiat hanno influito il passo assai più corto e la sospensione posteriore a balestre longitudinali, senz'altro più rigida.



CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

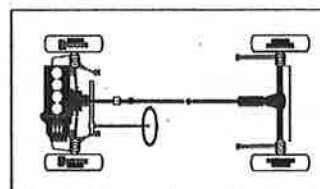
«Panda 1.1 i.e. 4x4 Trekking»

Motore: anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 70,00 mm - Corsa 72,00 mm - Cilindrata 1108 cm³ - Potenza max 40 kW a 5500 giri/min - Coppia max 86,0 Nm a 3250 giri/min - 2 valvole per cilindro - Un asse a camme in testa (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica (single point) Marelli MA 1.7. Tassa di possesso: L. 200.000. Trasmissione: trazione anteriore, posteriore inseribile - Cambio a 5 rapporti: I) 3,909:1; II) 2,056:1; III) 1,273:1; IV) 0,978:1; V) 0,730:1; RM) 3,727:1 - Riduzione finale con rapporto 5,455:1. Pneumatici: M+S 145/80 R 13 74 Q, cerchi 4,08 x 13. Su vettura in prova Pirelli Winter 160 M+S 145/13 74 Q. Corpo vettura: berlina 2 volumi, 3 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico e biella obliqua (schema MacPherson), molla elicoidale - Retrotreno ad assale rigido, balestra longitudinale - Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno - Scatola guida a cremagliera - Serbatoio carburante 30 litri. Dimensioni e massa: passo 2,170 m - Carreggiata anteriore 1,260 m - Carreggiata posteriore 1,264 m - Lunghezza 3,408 m - Larghezza 1,500 m - Altezza 1,468 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 800 kg, rimorchiabile 900 kg - Bagagliaio da 204 a 822 dm³.



«Wagon R+ 1.2i 16V 4x4»

Motore: 4 cilindri - Alesaggio 71 mm - Corsa 74 mm - Cilindrata 1172 cm³ - Potenza max 51 kW a 6000 giri/min - Coppia max 95 Nm a 3250 giri/min - 4 valvole per cilindro - Due assi a camme in testa - Alimentazione a iniezione elettronica (multipoint). Tassa di possesso: L. 255.000. Trasmissione: trazione integrale permanente - 5 marce: I) 3,416:1; II) 1,894:1; III) 1,280:1; IV) 0,966:1; V) 0,757:1; RM) 3,583:1 - Riduzione finale 4,705:1. Pneumatici: 165/65 SR 13. Su vettura in prova Bridgestone 165/65 SR 13. Corpo vettura: monovolume, 5 porte, 4 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico e biella longitudinale (schema MacPherson) barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse, braccio longitudinale e biella trasversale (barra Panhard) - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a tamburo - Sterzo a circolazione di sfere, servocomando elettrico - Serbatoio da 42 litri. Dimensioni e massa: passo 2,335 m - Carreggiata anteriore 1,360 m - Carreggiata posteriore 1,355 m - Lunghezza 3,410 m - Larghezza 1,575 m - Altezza 1,705 m - Massa 1020 kg, rimorchiabile 1000 kg - Bagagliaio da 300 a 1100 dm³.



Panda

PREGI

- Pratica e funzionale
- Ottima sulla neve

DIFETTI

- Equipaggiamento scarso
- Consumo elevato

Wagon R+

PREGI

- Versatilità d'uso
- Equipaggiamento ricco

DIFETTI

- Cambio migliorabile
- Qualche comando fuori posto



IN SINTESI

La Suzuki vuole dare di più

Se giustificassimo il gap di stelle tra «Panda 4x4» e «Wagon R+ 4x4», del tutto evidente nella pagella qui accanto, col salto generazionale che le divide, compiremmo una semplificazione inaccettabile. Le differenti valutazioni attribuite alle vetture sono certamente influenzate in larga parte dai vent'anni che separano i due progetti, ma dipendono in misura significativa anche dalle diverse filosofie con cui le auto sono state concepite. La «Panda» fu ideata «asciutta» e spartana per soddisfare precise esigenze di estrema praticità e affidabilità. E così è rimasta nel tempo. La versione 4x4, adottando il sistema di trazione integrale più semplice, ha seguito coerentemente questa linea. Diversa, del tutto diversa, l'impostazione della «Wagon R+ 4x4», che quindi si rivolge a tutta un'altra categoria di automobilisti. La piccola Suzuki dimostra infatti molta più attenzione alla qualità della vita a bordo e al piacere della guida. In sostanza, tende a essere l'antitesi della specialista «Panda». Il versatile sistema di trazione impiegato, buono per tutti i terreni, è la conferma di questa filosofia.

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo

Panda	Wagon R+
POSTO GUIDA ★★★	★★★★★ Sulla Suzuki si siede più in alto e si gode di una migliore visibilità, nonostante i quattro ingombranti poggiatesta. Entrambe le vetture dispongono soltanto della regolazione dello schienale e di quella longitudinale del sedile.
PLANCIA E COMANDI ★★★	★★★★★ La plancia della «Panda» praticamente non c'è; strumenti e comandi sono raccolti nel cruscotto. Più «normale» ed ergonomicamente meglio concepita la plancia della «Wagon R+», anche se l'hazard sul piantone dello sterzo è criticabile.
STRUMENTAZIONE ★★	★★★★★ Sulla «Panda» le indicazioni sono quelle minime indispensabili. Mancano tra l'altro contagiri e orologio. Più completo e meglio illuminato il quadro strumenti della «Wagon R+»; si nota però l'assenza della spia luci accese.
CLIMATIZZAZIONE ★★★	★★★★★ Condizionatore di serie sulla «Wagon R+». Impianto di ventilazione e riscaldamento con una singola bocchetta orientabile centrale e due più piccole fisse laterali sulla «Panda», priva anche di ricircolo dell'aria.
VISIBILITÀ ★★★	★★★★★ Favorita sulla Suzuki dalla posizione di guida rialzata, dall'ampia vetratura e dalla completa dotazione di accessori: molto funzionali gli ampi retrovisori esterni regolabili elettricamente. Manuali e assai più piccoli quelli della «Panda».
FINITURA ★★	★★★★★ La «Panda» è stata pensata e voluta spartana già vent'anni fa; oggi risente di questa impostazione. Meglio rifinita e curata la «Wagon R+», che però è stata progettata per soddisfare bisogni diversi.
EQUIPAGGIAMENTO ★★★	★★★★★ Alla dotazione di serie della «Wagon R+» non manca niente; c'è tutto quello si può chiedere a un'utilitaria: doppio airbag, climatizzatore, servosterzo e ABS. La «Panda» non può avere nessuno di questi accessori, nemmeno a richiesta.
ABITABILITÀ ★★★	★★★★★ La «Panda» è omologata per cinque, ma offre spazio a sufficienza solo per quattro persone adulte. La «Wagon R+» ha un posto in meno, ma si sta complessivamente più comodi e si gode di una migliore accessibilità posteriore.
BAGAGLIAIO ★★★	★★★★★ Con trecento litri di capacità, quasi cento in più di quelli che offre il vano della «Panda», il bagagliaio della «Wagon R+» è tra i più capienti della categoria e ideale per gli oggetti che si sviluppano in altezza.
CONFORT ★★★	★★★★★ La «Panda» è un po' più rigida e meno comoda, ma rumorosa quanto la «Wagon R+». Nel complesso il livello di confort è accettabile su entrambe, relativamente alla categoria di superutilitarie a cui appartengono.
MOTORE ★★★	★★★★★ Generoso e affidabile il «1100» Fiat. Più potente e moderno il «1200» Suzuki. Entrambi dispongono di buona coppia per muoversi in souplesse anche a passo d'uomo. Leggermente più ruvida e rumorosa l'unità italiana.
ACCELERAZIONE ★★★	★★★★★ Più vivace la Suzuki, che vanta uno spunto migliore, soprattutto quando si allunga oltre i 100 km/h e supera il traguardo del chilometro (con partenza da fermo) con due secondi di vantaggio sulla Fiat.
RIPRESA ★★★	★★★★★ La giapponese è risultata un po' più brillante dell'italiana anche in ripresa, in virtù della maggior potenza e nonostante i rapporti del cambio più lunghi e il maggior peso complessivo (1041 kg contro 910 in condizioni di prova).
CAMBIO ★★★	★★★ Quello della «Panda» è un po' più contrastato e impreciso; quello della «Wagon R+» vanta una relativamente migliore manovrabilità anche se penalizzato nella guida veloce dalla lunga escursione della leva.
STERZO ★★★	★★★★★ Entrambi sono lenti, poco progressivi e sensibili alle deformazioni della strada. Quello della «Panda» è privo di servoassistenza, ma non per questo faticoso; con la trazione integrale inserita manifesta un eccessivo diametro di sterzata.
FRENI ★★★	★★★★★ La «Wagon R+» è avvantaggiata dalla presenza dell'ABS. L'impianto della «Panda» è più efficace a caldo, mentre quello della Suzuki è soggetto a un allungamento della corsa del pedale nell'uso intenso. Sulla neve meglio la «Panda».
SU STRADA ★★★★	★★★★★ Su asfalto la «Panda» va guidata con la sola trazione anteriore inserita, manifestando un evidente sottosterzo. Più neutro il comportamento della «Wagon R+», soggetta però a un rollio più sensibile. Affidabili entrambe in emergenza.
SU NEVE ★★★★★	★★★ Sui percorsi innevati la «Panda» si conferma estremamente efficace: passa anche dove alcune fuoristrada sono in difficoltà. Validi, ma non così specialista, la «Wagon R+»: il suo sistema di trazione si adatta meglio alla variabilità dei fondi.
CONSUMO ★★	★★★ A velocità costante in autostrada e nell'uso comune consuma meno la «Wagon R+». Lo scarto a sfavore della «Panda» è limitato, ma enfatizzato dalla modesta capacità del serbatoio della piccola Fiat che costringe a frequenti soste.
PREZZO ★★★	★★★★ La «Wagon R+» costa di più, ma se si tiene conto del valore (stimabile in almeno 5 milioni) del consistente pacchetto di optional di serie, il suo prezzo diventa decisamente competitivo.

Le stelle assegnate sono valutate mettendo a confronto il punteggio migliore che, nella stessa voce, hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.



☆☆☆

51

