
Fahrvorstellung Fiat Panda Hybrid: Bis zu fünf PS helfen beim Sparen

Von Jens Riedel., cen

Zwar hat Fiat gerade die zukünftige Generation des 500 in Form eines Elektroautos präsentiert, doch zu haben ist das Auto noch nicht. Die Elektrifizierung der Modellpalette fängt erst einmal zwei Stufen niedriger an – mit dem Panda Hybrid, dessen Antrieb parallel auch im Fiat 500 Hybrid zu finden ist. Ein neu entwickelter Dreizylinder mit einem Liter Hubraum und ein Zwölf-Volt-Riemen-Starter-Generator lösen hier den bisherigen 1,2-Liter-Vierzylinder ab, um den Durchschnittsverbrauch zu drücken und die Flottengrenzwerte der EU zu erreichen.

Zur Feier des Ereignisses lässt Fiat seine kleinen Hybridfahrzeuge zunächst in einer „Launch Edition“ vorfahren. Die exklusive Karosseriefarbe „Tau Grün“ mit leichtem Hang zu Grau metallic steht dem Panda Hybrid im peppigen Cross-Design besonders gut. Außer der Plakette an der B-Säule weisen auch die Sitzbezüge auf die Erstausgabe hin. Sie bestehen aus recyceltem Kunststoff mit zehn Prozent Plastikmüllanteil aus dem Meer.

Nichts groß geändert hat sich am Interieur. Noch immer wirkt die Innenraumgestaltung des Panda frisch und vor allem erfrischend anders. Das betrifft nicht nur die ansonsten weitgehend verschwundene große offene Ablage auf der Beifahrerseite, sondern auch die Umrahmung der Bedientasten und Anzeigen. Es handelt sich um Kuben mit leicht gerundeten Ecken. „Squircle“ nennt Fiat das Design – eine Mischung aus den englischen Worten „square“ (Quadrat) und „circle“ (Kreis). Das hebt sich auch heute noch wohltuend vom sonstigen Einerlei im Cockpit ab. Und die Audioanlage lässt sich mit einem kleinen Joystick-artigen Element – ebenfalls im Squircle-Stil – bedienen. Auch der mächtige Griff für die Handbremse fällt ein wenig aus dem Rahmen. Wer es nicht besser weiß, käme wohl kaum auf die Idee, dass der Panda der dritten Generation mittlerweile acht Jahre auf dem Buckel hat. Und nun mutiert er ganz auf der Höhe der Zeit auch noch zum Mildhybrid.

Die Sechs-Gang-Schaltung lässt sich gut bedienen. Das Lenkrad liegt, wie von Fiat gewohnt, griffig in der Hand. Der kleine, leicht brummige Motor hat 70 PS (51 kW) und damit ein PS mehr als der Vorgänger mit vier Zylindern. Er nimmt in den unteren Gängen willig Gas an und dreht spritzig hoch. Sein maximales Drehmoment von 92 Newtonmetern erreicht das kleine Triebwerk bei 3500 Umdrehungen in der Minute. An Steigungen verlangt der kleine Dreizylinder naturgemäß nach Drehzahl und niedrigen Gängen. Der sechste Gang ist mit seiner sehr langen Übersetzung klar als Schongang ausgelegt. Unterhalb von 90 km/h sollte man beim Beschleunigen die Finger davon lassen. Bei Konstantfahrt arbeitet er hingegen auch bei Tempo 60 ohne Murren.

Sobald der Fuß vom Gas genommen wird, signalisiert ein im Drehzahlmesser aufleuchtendes Batteriesymbol die Rekuperation. Mit der so gewonnenen Zusatzenergie kann der Riemen-Starter-Generator den kleinen Dreizylinder mit bis zu knapp fünf PS (3,6 kW) beim Anfahren und Beschleunigen unterstützen – oder sagen wir besser: entlasten. Etwas Eingewöhnung verlangt es, bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h im Schiebebetrieb auf das plötzlich auftauchende „N“ zu reagieren. Es fordert zum Wechsel in den Leerlauf und den „Segel“-Modus auf. Das will geübt sein.

Seine Stärken spielt das kleine Hybridsystem vor allem im Stadtverkehr aus, wo im Segel-Modus auf die Ampel zugerollt werden kann und die erfreulich rasch reagierende Stopp-Start-Automatik öfter zum Einsatz kommt. Wer sich an die Empfehlungen der Schaltanzeige hält und sachte mit dem Gas umgeht, kann innerorts und im

Landstraßenverkehr mit dem Panda Hybrid Durchschnittsverbrauchswerte von etwas über fünf Litern erreichen. Das liegt zwar etwa einen Liter über der NEFZ-Angabe, dürfte aber dem WLTP-Wert durchaus nahe kommen.

Nach der offiziellen Markteinführung und der 15.190 Euro kostenden Launch Edition soll es den Panda Hybrid dann zu Preisen ab 13.490 Euro geben. Beim 500 Hybrid geht es später bei 13.990 Euro los, die Launch Edition kostet 17.900 Euro. Für das Cabrio werden mindestens 18.590 Euro aufgerufen (Launch Edition: 20.590 Euro). (ampnet/jri)

Daten Fiat Panda Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 3,69 x 1,66 x 1,64
Radstand (m): 2.38
Motor: R3-Benziner, 999 ccm
Leistung: 51 kW / 70 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 92 Nm bei 3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 14,7 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,1 Liter
Effizienzklasse: A
CO2-Emissionen: 88–93 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1155 kg / max. 395 kg
Kofferraumvolumen: 225 Liter
Wendekreis: 9,7 m
Bereifung: 175/65 R15
Wartungsintervall: 15.000 km
Basispreis: 13.490 Euro

Bilder zum Artikel



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



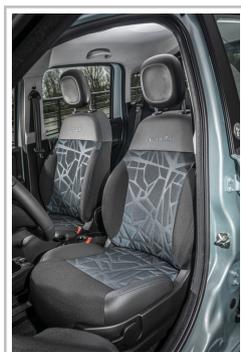
Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



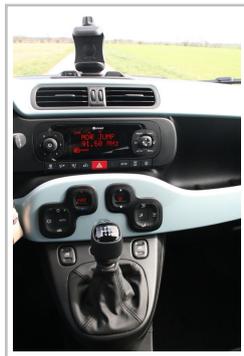
Fiat Panda Hybrid Launch Edition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Fiat Panda Hybrid und 500 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500 Hybrid Launch Edition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat