
Praxistest Fiat Panda Hybrid Sport: Elektrifizierte Legende

Von Frank Wald, cen

Es gibt Autolegenden – und es gibt den Fiat Panda. In seinen Anfängen seit 1980 durch den kantigen Giugiaro-Strich als „Tolle Kiste“ ins kollektive automobile Gedächtnis gebrannt, hat sich das Paradebeispiel eines vielseitigen italienischen Kleinwagens allein schon durch seine Dauerpräsenz im Automarkt Lorbeeren verdient. Mit vier Millionen Verkäufen eines der erfolgreichsten Fiat-Modelle überhaupt, wurde er in der aktuellen Generation als Hybrid Sport nun sogar noch elektrifiziert, was sich jedoch weniger in politisch korrekter und staatlich gepamperter Fortbewegung als im Verbrauch niederschlägt. Von Sport ist eher nichts zu sehen – wenn auch von einigen Zeitgenossen zu hören.

„Der klingt ja wie ein Sportwagen“, so der Kommentar eines Freundes, als der Panda Hybrid auf den Hof seines Bauernhauses fährt. Großes Ehrenwort, es war früh am Tag und kein Alkohol im Spiel, dafür aber eine Mauer als Sichtschutz. Und doch scheint der knurrige Dreizylinder-Motor – zumindest für das ungeübte Ohr – mehr herzumachen als er ist. Die 70 PS (51 kW), die der 1,0-Liter-Benziner entwickelt, reichen natürlich für die meisten alltäglichen Manöver in der Stadt. Hinterm Ortsausgangsschild wird es dagegen eher knifflig, sowohl fahrdynamisch wie auch akustisch. Hat der Technik-Zwilling des Fiat 500 nach knapp 14 Sekunden langem Anlauf die 100 km/h erreicht, rauscht es doch vernehmlich in der Kabine, ab Tempo 130 dreht man auch schon mal die Radiolautstärke hoch und hält das Lenkrad mit beiden Händen fest. Denn dank der lichten Höhe und kantigen Quaderform schubsen die Winde bei höherem Tempo den kleinen Panda gern auch mal herum.

Andererseits sollte man das mit den höheren Geschwindigkeiten tunlichst auf die geradlinigen Autobahnen verlagern. Auf kurvenreichen Landstraßen quittieren Fahrwerk und Lenkung allzu ungestümen Bewegungsdrang nämlich mit spürbarem Untersteuern und Aufschaukeln. Auch beim Überholen braucht es angesichts der überschaubaren Leistungswerte etwas fahrerisches Geschick, respektive die alten Fahrschulregeln: ansaugen, runterschalten und dann Maximal-Druck aufs Pedal und „den Überholvorgang so schnell wie möglich abschließen“, will man nicht bis zur nächsten Stadtgrenze hinter dem Lkw bleiben. Ansonsten ist das Fahrverhalten innerhalb der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten im besten Sinne unproblematisch. Der Kleine reagiert spontan auf Lenk- und Gasbefehle und gefällt mit ruhigem Lauf.

Der Verbrauch liegt nach WLTP-Norm bei 5,7 Liter, für so eine kleine Kiste gerade noch akzeptabel, ist die Hybridversion auf dem Papier gegenüber den übrigen Motor-Antriebs-Varianten doch immerhin bis zu knapp drei Liter sparsamer. Auf der Straße allerdings pendelt es sich eher zwischen sechs und sieben Litern ein. Unser Bordcomputer zeigt jedenfalls beständig eine 6 vor dem Komma.

Tatsächlich liegt das Panda-Revier aber natürlich nicht in den Weiten jenseits der Ortsschildes, sondern im urbanen Kleingewusel vollgestopfter und zugesparkter Städte. Hier spielt er seine ureigenen Stärken aus und gibt ganz den italienischen Kleinwagen. Auf knapp 3,70 Meter bietet er Platz für vier Menschen, die selbst auf der Rückbank dank der lichten 1,61 Meter Höhe genügend Kopffreiheit genießen. Die kleine, aber fast senkrecht öffnenden Türen erlauben dazu einen bequemen Einstieg. Allein der Kofferraum fasst dann nur noch dürftige 225 Liter. Doch fährt man allein oder zu zweit schafft die umgeklappte Lehne einen fast quadratischen Laderaum.

Überhaupt, die Kastenform und die großen Fensterflächen sorgen für eine glänzende

Übersicht, mit der so gut wie jede Lücke im ruhenden wie fahrenden Verkehr genutzt werden kann. Und das ganz ohne Parkpieper, die man ohnehin dazu ordern muss. Sollen sie trotzdem sein, greift man besser gleich zum City-Paket Plus (550 Euro), dann sind auch noch elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel sowie der City-Notbremsassistent mit dabei. Auch der 9,3 Meter kleine Wendekreis trägt zur urbanen Handlichkeit bei.

Apropos Assistenzsysteme: Technik- und Komfort-Gimmicks sind recht überschaubar. Selbst in der Optionsliste sucht man die inzwischen üblichen elektronische Helferchen wie Spur-, Lenk- oder Abstandsautomaten vergeblich. Das Panda-Konzept hat einfach schon ein paar Jahre auf dem Buckel. ESP, Reifendruckkontrolle, aktive Kopfstützen und durchgehende Kopfairbags sind dafür immer Serie. Auch eine Klimaanlage und Servolenkung mit City-Funktion gehören zur Bordausrüstung. In der von uns gefahrenen Sport-Version ab 13.490 Euro gesellen sich außerdem ein Radio mit DAB+-Empfang und 7-Zoll-Touchscreen inklusive Smartphone-Anbindung via Apple Car Play und Android Auto hinzu.

Dazu gibt es zahlreiche Pakete, mit denen sich die Ausstattung aufpimpen lässt. Die sind zwar allesamt recht günstig eingepreist, doch am Ende läppert es sich doch. So kostete unser Testwagen mit City-Paket (400 Euro), Flex-Paket (400 Euro), Pandemonio-Paket (360 Euro), Bicolor-Lackierung (750 Euro), Nebelscheinwerfer (200 Euro) und höhenverstellbarem Fahrersitz (140 Euro) unterm Strich stolze 15.740 Euro. (aum/fw)

Daten Fiat Panda Hybrid Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 3,69 x 1,67 x 1,61

Radstand (m): 2,30

Antrieb: 3-Zyl.-Benziner, 999 ccm, 48-V-Hybrid, Frontantrieb, 6-Gang-Handschaltung

Gesamtleistung/Leistung: 51 kW / 70 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 92 Nm bei 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 164 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,7 Liter

Effizienzklasse: A

Schadstoffklasse: 6d-Temp

CO₂-Emissionen: 129,3 g/km (WLTP)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1055 kg / max. 365 kg

Kofferraumvolumen: 225 Liter

Max. Anhängelast: k.A.

Basispreis: 13.490 Euro

Testwagenpreis: 15.265 Euro

Bilder zum Artikel



Fiat Panda Hybrid Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Fiat Panda Hybrid Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Fiat Panda Hybrid Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Fiat Panda Hybrid Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Fiat Panda Hybrid Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fiat



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fiat



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fiat



Fiat Panda Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fiat
