



Fotos: Michael Blumenstein

Geradlinig und praktisch: Der Fiat Pand(in)a ist auch nach 14 Jahren Bauzeit ein astreiner Alltagsbegleiter.

Das Superduperding

Panda ist Fiat und Fiat ist Panda. Neben diesem und dem Grande Panda wollen die Italiener mit dem Pandina mehr Vielfalt in die Panda-Welt bringen. Alles Panda, oder was?

Der Fiat Panda ist eine Bank – und das seit 45 Jahren. In Italien ist der Zwerg immer wieder meistverkauftes Auto – kein Wunder, man schaue sich einfach die hübschen (und engen) Städtchen an – und bei Fiat generell die Nummer 2 in den Verkaufszahlen. Nachdem nun die Stunden des Fiat 500 als Verbrenner gezählt sind, dürfte der Panda durchstarten.

Bis 2003 wurde der Ur-Panda produziert (18 Jahre lang) – auch als 4x4-Version, die mittlerweile in exzellentem Sammlerzustand auch mal 20.000 Euro (brutto) kosten kann. Und damit ist die Brücke zur Neuzeit geschlagen: Der Fiat Pandina, die crossige Version des aktuellen Panda 3 (er

wird seit 2011 optisch fast unverändert produziert), kostet exakt so viel.

Den Pandina und den Panda generell gibt es jedoch nicht mehr mit Allradantrieb – „zu viel“ CO₂ wird dann verblasen –, das mag die EU nicht, also die Flottengrenzwerte, die von der EU für jeden Fahrzeugkonzern und Hersteller veranschlagt wurden. Auch deswegen gehen die Gebrauchtwagenpreise der Allradmodelle (gab es beim Panda 3 bis 2022) durch die Decke.

Ein Motor

Der Pandina sieht also lediglich nach Offroad aus. Wir fahren den Fiat Pandina mit Mildhybrid, dem einzig mög-

lichen Motörchen. Hierbei handelt es sich um einen 999 Kubikzentimeter großen Mildhybridbenziner – ohne Turbo, aber eben mit Sanft-Elektrifizierung (12-Volt-System). 70 PS trommelt sich der Dreizylinder aus dem Leib, bleibt dabei unaufdringlich und schafft es, den nicht einmal 1,1 Tonnen leichten Pandina ausreichend zu mobilisieren.

Unterstützung beim Beschleunigen und beim Spritsparen sollen der Riemenstartergenerator sowie das Sechsgang-Schaltgetriebe bringen. Der sechste Gang ist jedoch so lang übersetzt, dass man bei flotter Fahrt auf der Autobahn oft im fünften unterwegs sein muss.



1 Viel in Litern passt nicht in den Kofferraum, ein Faltrad dennoch problemlos. **2** Das Arrangement im Interieur ist seit Jahren nahezu unverändert und man findet sich schnell zurecht. **3** Apple Carplay und Android Auto sind kabelgebunden und stets Serie. Über den Touchscreen lässt sich weniger einstellen, als man ahnt. Das meiste muss via Lenkradbedienung im Kombiinstrument justiert werden – man gewöhnt sich dran. **4** Die Sitze sind okay, die Sitzhöhe hilft für einfaches Ein- und Aussteigen. **5** Hinten können zwei Erwachsene kurze Strecken gut mitfahren, für drei ist es nichts. **6** Pandina heißt nun der alte „Cross“ – warum auch immer. **7** Sechs Gänge bei einem 70-PS-Motörchen sind einzigartig.

Wer viel Kurzstrecke in der Stadt unterwegs ist, wird auf rund sieben Liter Benzinverbrauch kommen, die Start-Stopp-Automatik schaltet oft bereits bei 15 km/h den Motor aus und der 3,70-Meter-Floh segelt an die Ampel. Auf der Landstraße und Autobahn ist man je nach Gangart auch mal mit Fünf-Komma-Irgendwas unterwegs. Und wer will, lässt ihm auf der Autobahn mit Tempo 160 freien Lauf und merkt dabei, dass das besser klappt, als befürchtet – zumindest dann, wenn man sich bewusst wird, in welcher Nusschale man gerade unterwegs ist.

Selbst bei dieser Geschwindigkeit liegt der recht hoch aufbauende Fiat Pandina stabil. Deutlich wohler fühlt er sich dennoch in der City. Hier überrascht das Fahrwerk mit echtem Kom-

fort und bügelt selbst grobe Schnitzer im Asphalt souverän aus.

Perfekter Cityflitzer

Die ultrakompakten Abmessungen und der kleine Wendekreis (9,3 Meter) sind prädestiniert, um durch die Stadt zu wuseln. Wenn es mal arg eng wird (1,71 Meter breit), können eventuell die Plastikbeplankungen vor üblen Blessuren im rostanfälligen Blech schützen.

Apropos schützen: Der Pandina hat die wohl besten Felgen, die es derzeit gibt. Selbst aus nächster Nähe tippt fast jeder auf Alufelgen. Erst das Klopfen an die hochwertig aussehenden Radkappen entlarvt die optische Trickserie. Man freut sich, für rund 80 Euro „günstigen“ Ersatz für die ohne-

hin bordsteinresistenten 14-Zöller zu bekommen. Genial gelöst.

Zum vernünftigen Fahrkomfort tragen auch die Sitze bei. Die sind verständlicherweise weder hochwertig bezogen noch haben sie ungeahnte Verstellmöglichkeiten. Dennoch sitzt es sich (je nach Statur) passabel. Eine Axialverstellung des Volants vermissen vor allem Menschen mit langen Beinen in jedem Fall. Von diesem gelingt auch die Bedienung der rudimentär vorhandenen Funktionsvielfalt gut, vieles wird mittels Lenkradbedienung über das Kombiinstrument justiert. Auch das Deaktivieren des Tempowarner.

Der Spurhalte-Assistent wird durch doppeltes Drücken in den Blinkerhebel deaktiviert. Der Blinkerhebel selbst nervt indes mit sei-

Fiat Pandina

Testwagenpreis: 17.218 €

R3/999 cm³ | 51 kW/70 PS

92 Nm/3.500 U/min | 6-Gang-

Schalter | 155 km/h | 14,7 s

WLTP-Verbrauch: 5,1 S | 116 g/km

Maße: 3.705 x 1.714 x 1.605 mm

Kofferabteil: 225–870 Liter

HK: 16 | **VK:** 12 | **TK:** 16

Wartung: 15.000/jährlich

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Allradantrieb gibt es beim Panda und auch beim Pandina nicht mehr. Schade.

ner undefinierten Art. Manchmal klappt das Tipplinken (einmal den Hebel anwippen aktiviert dreimaliges Blinken), manchmal gar nicht und manchmal rastet der Blinkerhebel in der Blinkerstellung ein.

Nettes Detail: Die Fensterheber vorne besitzen eine Automatikfunktion nach unten und auf der Fahrerseite auch nach oben. Apple Carplay

funktioniert ausschließlich mit Kabel – gerade beim häufigen Ein- und Aussteigen und der Navinutzung (Stauansagen) nervt das und strapaziert den Akku des Smartphones.

Bequem

Das Ein- und Aussteigen gelingt im Pandina vorzüglich, die großen Türen

öffnen weit genug und man findet aufgrund der Fahrzeughöhe des Pandina eine gute Ein- und Ausstiegshöhe vor. Vorn mangelt es Breitschultrigen höchstens an der Stelle an Platz, hinten passen auch zwei Erwachsene für kurze Strecken mal rein. Der Kofferraum fasst 225 Liter – oder einfach ein Faltrad.

19.990 Euro kostet der Pandina – viel Geld für ein „uraltetes“ Automobil, das sich nach 14 Jahren Bauzeit wohl trotz kleinwagentypischer geringer Marge, aber vieler Updates mehr als nur amortisiert haben wird. Aber der kleinste Fiat und einer der kleinsten Verbrenner am Markt findet nach wie vor seine Kunden, die ein kleines, wendiges, robustes und irgendwie sympathisches Auto benötigen. Trotz kleiner Schwächen kann das Superdupeping überzeugen.

Wer beim Preis und bei Ausstattungsdetails abspecken will, wählt den klassischen Panda. Der sieht zwar deutlich unlustiger aus, kostet aber mit 16.490 Euro deutlich weniger. Beim Panda kommt das Radiopakete für 500 Euro hinzu – macht eine Differenz von 3.000 Euro.

mb

Den Fiat Panda gibt es seit 14 Jahren nahezu unverändert. Und er verkauft sich prächtig. Das beweist, dass auch mal ein Modellzyklus übersprungen werden kann.