



Fotos: Michael Blumenstein

Der Grande Panda ist Kleinwagen im besten Sinne. Beim Preis hat Fiat drei Monate nach Start bereits um 800 Euro erhöht.

Meist ausreichend

Fiat gibt Gas – auch in Europa. Mit dem Grande Panda ist ein neuer, pffiger Kleinwagen am Start und mit dem Hybrid haben die Italiener einen passenden Antrieb aus dem Konzern.

Fiat ist die Marke im Stellantis-Konzern mit den meisten Verkäufen. Glauben Sie nicht? Ist aber so. Vor allem in Südamerika, wo Fiat seit Jahrzehnten diverse Werke am Laufen hat, geht die Post ab. Allein in Brasilien setzten die Italiener im letzten Jahr gut 40 Prozent ihrer weltweiten Verkäufe ab. Die meisten Pkw-Modelle von Fiat sind dort kontinentspezifisch und bei uns nicht zu haben. Einzig der Fiat 500e taucht als bekanntes Gesicht auf.

Das Weltauto

Einer, der die Welt erobern will, ist der neue Fiat Grande Panda. 300.000 Einheiten hat sich Fiat pro Jahr auf die Brust geschrieben. Damit das gelingt, wird er in Serbien für Europa und in Werken in Südamerika und Afrika pro-

duziert. Unterschiede gibt es, allerdings nur bei den implantierten Motoren. Setzen die Südamerikaner stets auf Ethanol-Betrieb, kommen in Afrika vor allem robuste Maschinen älterer Bauart zum Einsatz, um in Europa zum Marktstart rein elektrisch und mit „Turbo-Hybrid“ die Gesetzesanforderungen zu erfüllen – und vielleicht dann auch die Wünsche der anspruchsvolleren (?) Klientel.

Wir kümmern uns jetzt um den Fiat Grande Panda Hybrid. Derzeit bildet er den Einstieg in die Grande-Panda-Welt. Preislich beginnt diese bei nicht so ganz sparsamen 16.722 Euro. Dafür erhält der Kunde jedoch 110 PS, die der bekannte 1,2-Liter-Turbo-Dreizylinder im Verbund mit einem 48-Volt-Anhängsel schafft. Die kleine E-Maschine, integriert ins Getriebegehäuse der Sechsgang-Doppelkupp-

lung, soll 29 PS leisten, der Benziner 100 PS. Da beide Zahlen nicht einfach addiert werden können, weist Fiat eine Systemleistung von 110 PS aus. Als Drehmoment stehen im Idealfall kräftige 205 Nm parat. Bei einem Vier-Meter-Auto versprechen diese Werte doch ordentlich Vortrieb. Jedoch ist der Grande Panda zwar nicht Grande, aber eben auch nicht mehr Piccolo. Und mit mindestens 1.320 Kilogramm wiegt bereits die Basisversion so viel wie ein aktueller VW Golf in der Grundkonfiguration. Whaaat? Ja, das verwundert umso mehr, je genauer man sich den Grande Panda ansieht. Wo bitte sind die Kilogramm hin? Bei den Fahrleistungen sind daher trotz der nominell 110 PS keine Wunder oder gar Golf-1-GTI-Gefühle zu erwarten. Man ist flott unterwegs. Wie mit den meisten aktuellen Automobilen.

Fiat Grande Panda Hybrid (48 Volt)

Preis: ab 16.798 €

R3/1.199 cm³

81 kW/110 PS (Systemleistung)

205 Nm/1.750 U/min | 6-Gang-

DKG | 160 km/h | 11,2 s

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

Effizienz: C

Maße: 3.999 x 1.763 x 1.598 mm

Kofferraum: 412–1.366 Liter

Versicherung: k. A.

Wartung: 25.000/jährlich

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Das Interieur sieht gut aus. Klar, alles Plastik, aber eben in schön.

Ein klassischer Verbrenner, der laut Fiat-Prognose rund die Hälfte der Verkäufe in Deutschland ausmachen soll, folgt in ein paar Monaten für vermutlich rund 14.000 Euro.

Beim Fahren der Hybridversion ist man stets komfortabel, flott und mit Reserven unterwegs. Zwar wird bei 160 km/h der elektronische Anker geworfen – mehr ist nicht drin. Dabei könnte mit dem Antrieb die 200-km/h-Grenze touchiert werden. Schwamm drüber, das interessiert kaum einen Käufer. Eher der Verbrauch: 5,1 Liter. Auf unseren 200 Kilometern südlich von Turin mit gemäßigt Tempo kamen wir nur mit Mühe unter sechs Liter. Schön war zu bemerken, dass man vom Dreizylinder kaum etwas wahrnimmt. Die Dämmung scheint zu funktionieren. Auch die Windgeräusche bleiben auf italienischen Autobahnen im erträglichen Rahmen.

Unterstützt wird der gute Geräuschkomfort von einem Fahrwerk, das man sich in jedem Kleinwagen wünscht. Trotz 17-Zoll-Bereifung, die bei der gefahrenen Ausstattungslinie La Prima (ab 20.151 Euro) obligatorisch ist, federt der Kleine exzellent an, schluckt selbst grobe Schnitzer in der Fahrbahn und erfreut mit seiner

„Polterfreiheit“. In Kombination mit seiner Bodenfreiheit von gut 18 Zentimetern bietet er sich fast für den Offroadeinsatz an. Und Obacht: Eine Allradversion mit „Elektro-Hinterachse“, ähnlich wie beim Alfa Romeo Junior, wird mit Sicherheit folgen – (Grande) Panda 4x4, all seine Vorgänger haben Kultstatus.

Kultig ist der Grande Panda (noch) nicht. Aber im Vergleich zum ziemlich baugleichen Bruder Citroën C3 haben die Italiener ein bisschen mehr Amore reingesteckt und den Grande Panda innen echt schön gemacht. Hochwertig nicht unbedingt, aber das ist vielleicht in der Preisklasse etwas zu viel verlangt. Innen gibt es viel Plastik und sonst nichts. Das aber ist schön gestaltet und gut verarbeitet, stört daher nicht und macht einen besseren Eindruck als bei vielen Konkurrenten.

Wer die Basisversion Pop wählt, bekommt eine Smartphonehalterung direkt über die drei Bedienelemente der Klimaanlage gezimmt. Ein (Touch-)Display gibt es nicht. Musik wird mittels Smartphone und Fiat-App gestreamt, einige Zusatzfunktionen in der App sollen das Erlebnis zu einem machen. Darauf kann man verzichten, weshalb es sich anbietet, die zweite Ausstattungsebene, Icon, zu wählen. 18.058 Euro werden zwar für diese fällig. Mit dabei sind schön gestaltete Radkappen auf 16-Zoll-Stahl-

rädern und ein gut 10 Zoll großes Infotainmentsystem, wie bei unserem Testwagen (Topausstattung La Prima) zu sehen. Darin integriert sind Apple Carplay und das Android-Pendant (kabellos), LED-Scheinwerfer, ein höhenverstellbarer Fahrersitz, elektrische vier Fensterheber und ein Tempomat.

Bei allen Ausstattungslinien gleich ist hingegen das Raumangebot. Vorn generös, hinten eher Holzklasse. Die Kopfstützen in den Vordersitzen lassen sich nicht justieren und können am Hinterkopf und bei Menschen mit „langem“ Rücken gar im oberen Rückenbereich stören. Da war eher der Italiener das Maß der Dinge. Ins Heck passen 412 Liter Gepäck, in den Tank 44 Liter Benzin. Wirklich zu meckern gibt es nichts am Fiat Grande Panda.

In der Topausstattung La Prima kommen Bambusfaser-Einsätze an den Armaturen hinzu, ein haptisch angenehmeres Lenkrad, eine Klimaautomatik und eine 60:40-Fondklapplehne sowie Navi, Rückfahrkamera und Parkpiepser. Kabelloses Handy laden gelingt dann auch, sofern das Smartphone auf der glatten Ablage vor dem Parkbremsschalter liegen bleibt.

Wenn man nach den 200 Kilometern aussteigt und sich den Panda in Ruhe betrachtet, freut man sich über kleine Parklücken, enge Straßen und jede Bodenunebenheit, die er wegbugelt, wie ein Großer. *mb*