

Foto: Fiat



Ohne Konkurrenz

Neues Duo | Fiat hat die Panda-Familie mit einer Allrad- und CNG-Version um zwei für den Flottenmarkt hochinteressante Varianten erweitert.

— Allrad und Erdgas haben beim Fiat Panda Tradition. Ersteres gab es ab 1983 bereits in der ersten Generation. Ab der 2003 auf den Markt gekommenen zweiten Auflage war zusätzlich das Thema CNG gesetzt. Ab sofort gibt es beides – exklusiv und konkurrenzlos in diesem Segment – auch für die seit März erhältliche dritte Panda-Generation.

Panda 4x4 | Die Allradversion bietet Fiat mit zwei von den Frontrieblern her bekannten, jeweils mit Start-Stopp-Automatik ausgestatteten Motoren an: dem 0.9 TwinAir Turbo-Benziner mit 85 PS und dem 75 PS starken 1.3 Multijet-Diesel. Mit 4,9 Litern bzw. 4,7 Litern verbrauchen beide fast gleich viel. Ein Plus gegenüber der 4x2-Ausführung von 0,7 Liter bzw. 0,8 Liter (Diesel).

Optik | Optisch heben sich die mit elektronisch gesteuertem permanentem Allradantrieb ausgerüsteten 4x4-Varianten

durch einen markanten Unterfahrschutz an Bug und Heck sowie robusten seitlichen Kunststoffplanken von der „Zivilversion“ ab. Ferner gibt es fünf Zentimeter mehr Bodenfreiheit.

Der Innenraum blieb dagegen fast unangetastet. Einzige Unterschiede: eine Ablagekonsole über dem Mitteltunnel, eine grüne Armaturenbrettverkleidung sowie spezielle Sitzbezüge und Türverkleidungen.

M+S-Reifen | Die Ausstattung basiert auf dem Lounge-Niveau der Frontriebler (u.a. ESP, Klimaanlage und CD-Radio). Dazu kommen on top Features wie Nebelscheinwerfer, Alufelgen sowie 175er M+S-Reifen (Conti CrossContactWinter) mit Schneeflockensymbol. Ebenfalls eine 4x4-Besonderheit: Scheiben- statt Trommelbremsen hinten. Dies alles relativiert den auf den ersten Blick mit jeweils 2.914 Euro doch recht hohen Aufpreis gegenüber dem Frontriebler spürbar.

Klettermax | Allradantrieb, adäquate Serienbereifung und ein serienmäßiges, unterhalb von 50 km/h auf Knopfdruck aktivierbares elektronisches Sperrdifferential verhelfen dem Panda 4x4 zu exzellenten Geländeeigenschaften. Dank geringen Gewichts, kompakten Maßen und kleinem Wendekreis kommt er auch da noch weiter, wo für SUV-Riesen die Fahrt längst zu Ende ist. Keine Frage: Der 4x4 ist der Panda für alle Fälle und nicht nur in schneereichen Regionen „fortkommenstechnisch“ die Idealbesetzung in dieser Klasse.

Ob Diesel oder Otto ist angesichts des geringen Verbrauchsunterschieds ein reines Rechenexempel. Ausschlaggebend für Letzteren könnte neben dem günstigeren Preis (756 Euro Unterschied) das spezielle Sechsganggetriebe mit kurz übersetztem, die Offroad-Qualitäten weiter steigerndem ersten Gang sein. Der Diesel muss sich mit einem normalen Fünfganggetriebe begnügen.

Natural Power | Die Erdgas-Version namens Natural Power wird vom weltweit ersten Zweizylinder-Turbomotor angetrieben, der in der Lage ist, bivalent Benzin oder Erdgas zu verarbeiten. Beide Kraftstoffsysteme arbeiten autark. Die Startphase ausgenommen, läuft der im CNG-Modus 80 PS leistende 0.9 TwinAir Turbo stets mit Erdgas. Erst wenn der Gasvorrat von rund zwölf Kilogramm zur Neige geht, schaltet die Elektronik automatisch auf Benzinbetrieb um. Unabhängig davon kann jederzeit per Tastendruck manuell von Erdgas auf Benzin umgestellt werden – und umgekehrt. Der Benzintank fällt mit 35 Litern nur zwei Liter kleiner aus als normal und garantiert so auch außerhalb des in Deutschland nach wie vor dünn gesäten Erdgastankstellennetzes uneingeschränkte Mobilität.

Nur 86 g/km | In der Praxis sollte aber so wenig wie möglich auf den Benzin-Modus zurückgegriffen werden, um den Aufpreis von rund 2.100 Euro hereinzufahren. Die von Fiat im CNG-Betrieb in Aussicht gestellten 3,1 Kilogramm für 100 Kilometer (CO₂: 86 g/km) im kombinierten Zyklus und die damit verbundene Reichweite im Erdgasmodus von weit über 300 Kilometern bietet dazu jedenfalls eine äußerst günstige Ausgangsposition. Stets gratis: das breite Grinsen an der Zapfsäule – eine komplette Gasfüllung kostet weniger als 14 Euro – und das monetär nicht bezifferbare gute Gefühl, etwas für die Umwelt zu tun.

Fahrspaß | Positiv zu erwähnen ist sicherlich, dass der Erdgasbetrieb keinerlei „substanzielle“ Einschränkungen mit sich bringt. Im Gegenteil: Die Fahrleistungen sind fast genau flott wie „normal“, subjektiv wirkt der 0.9TwinAirTurbo im CNG-Modus sogar noch spritziger und agiler. Die Laufkultur ist es definitiv. Angesichts dessen lässt sich das durch eine der beiden Gasflaschen leicht eingeschränkte Kofferraumvolumen (200 Liter satt 225 Liter) leicht verschmerzen.

Schade ist nur, dass Fiat den übrigens ohne Start-Stopp-Automatik vom Band rollenden Natural Power in Deutschland nur in der Top-Ausstattung Lounge anbietet. Als Pop oder Easy läge der Einstiegspreis dann nämlich nicht bei 12.933 Euro. | mmd

4x4 0.9 TwinAir	13.773 Euro
R2/875 cm ³ 63 kW/85 PS 145 Nm/1.900 U/min 6-Gang 12,1 s 166 km/h 4,9 S 114 g/km	
4x4 1.3 16V Multijet	14.529 Euro
R4/1.248 cm ³ 55 kW/75 PS 190 Nm/1.500 U/min 5-Gang 14,5 s 159 km/h 4,7 D 125 g/km	
0.9 TwinAir Natural Power	12.933 Euro
R4/875 cm ³ 63 kW/85 PS 145 Nm/1.900 U/min CNG: 59 kW/80 PS 140 Nm/2500 U/min 5-Gang 12,0 s 170 km/h 4,6 S 107 g/km CNG: 12,8 s 168 km/h 3,1 kg 86 g/km Wartung: 30.000 km oder alle zwei Jahre	