

## Fahrbericht Fiat Panda Cross 1.3: Wenn, dann der

Von Jens Riedel

**Fiat ist immer noch der einzige Großserienhersteller, der einen Allrad-Pkw im Kleinwagensegment anbietet. Schon die erste Baureihe gab es in den 1980er-Jahren auf Wunsch als 4x4. In der dritten Generation sind die Italiener noch einen Schritt weitergegangen und haben den Panda Cross vorgestellt. Damit darf der kleine Allradler endlich auch wie ein echter Geländewagen aussehen.**

Keine Frage, in Gelb (270 Euro Aufpreis) mit den rot lackierten Abschleppösen an der Front und seinem „durchlöchernten“ Unterfahrschutz sowie den prominent platzierten Nebelscheinwerfern sticht der 3,71 Meter kurze Panda Cross sofort ins Auge. Die Proportionen sind für ein Auto ungewöhnlich, stehen dem Fiat aber. Der Winzling ist fast halb so hoch wie lang und exakt so breit wie hoch. Man könnte ihn sich als Miniatur auch gut in der Spielwelt von Playmobil vorstellen – was wir ausdrücklich als Kompliment an ein „knuffiges“ Design verstanden wissen wollen.

Die Schaltung ist zwar präzise, fühlt sich aber etwas teigig an. Dem steht die Lenkung nicht nach, die ein etwas schwammiges Gefühl vermittelt, aber dennoch ausreichend Rückmeldung bietet. Das Lenkrad selbst verdient mit seiner perfekt platzierten Daumenausformung hohes Lob. Der permanente Allradantrieb mit zwei Differenzialen und einem elektronischen Sperrdifferenzial als Traktionskontrolle spielt allein schon bei regennasser Fahrbahn seine Stärken aus, wenn es mit dem kleinen Panda durchaus flott vorangehen kann. Der 59 kW / 80 PS starke 1,3-Liter-Turbodiesel mit seinen 190 Newtonmetern Drehmoment hat mit dem 4x4-Winzling keine Mühe und erweist sich als völlig ausreichend. Allerdings gehört er nicht zu den leisesten Vertretern seiner Art. Die Stop-Start-Automatik wiederum ist nicht die schnellste. Wir gaben nach dem Halt an der Ampel mehrmals früher Gas als möglich war und würgten den Motor wieder ab.

Für Ausflüge abseits des Asphalts ist der Cross mit „Terrain Control“ ausgerüstet. Im normalen Alltag wird in der Stellung „Auto“ die Antriebskraft zwischen Vorder- und Hinterachse entsprechend des Grips verteilt, wobei in unkritischen Situationen nahezu

die gesamte Leistung an die Vorderräder geschickt wird. Die Hinterachse wird nur zugeschaltet, wenn mindestens ein Rad an der Vorderachse Schlupf aufweist, und kann im Zweifelsfall auch das komplette Drehmoment übernehmen. Im Modi „Offroad“ sind der Vierradantrieb und das elektronische Sperrdifferenzial sowie die automatische Drehmoment-Verteilung zwischen allen vier Rädern aktiviert. Diese „Gangart“ steht bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h zur Verfügung. Last, but not least verfügt der geländetaugliche Panda auch noch über eine bis 25 km/h funktionierende automatische Bergabfahrhilfe für steiles Terrain.

Es muss nicht immer rund sein: Die Gestaltung der Instrumente und Bedienelemente in eher rechteckiger Form mit leichten Abrundungen gefällt uns ebenfalls. Fiat nennt diese Form „Squircle“, eine Wortschöpfung aus den englischen Begriffen für Quadrat (square) und Kreis (circle). Sie findet sich auch in den Aussparungen im Unterfahrschutz wieder. Als äußerst praktisch erweist sich die große offene Ablage über dem Handschuhfach, in der sich ganz bequem ein paar gerade störende Kleinigkeit aus dem Weg räumen lassen. Das versteckt hinter der Mittelkonsole liegende Fach entdeckten wir hingegen erst sehr spät – gut also für Dinge, die nicht jedermann gleich von außen sehen muss.

Wer bei Fiat allerdings auf die Idee gekommen ist, das für sich allein genommen nicht unschöne bronzefarbene Cockpit mit der knallig-gelben Außenlackierung zu kombinieren, muss ein wenig an Geschmacksverirrung leiden. Und noch einen Mann aus Turin hätten wir gerne einmal gesprochen: Den, der die Schalter für die Sitzheizung dermaßen tief und unterhalb des massiven Handbremshebel positioniert hat. Um sie zu erreichen bedarf es akrobatischer Fingerverrenkungen. Ungewöhnlich hart fallen zudem die Kopfstützen aus. Auch den Ton des Gurtwarners könnte Fiat gerne ein wenig freundlicher gestalten.

Trotz seiner vier Türen empfiehlt sich auch dieser Panda eher für zwei Personen oder allenfalls Familien mit kleinen Kindern, denn hinten geht es naturgemäß doch etwas eng zu. Auch vom Kofferraum sollte man nicht allzu viel Platz erwarten.

Unser Fazit kommt mit fünf Worten aus: Wenn Panda, dann der Cross. (ampnet/jri)

Daten Fiat Panda Cross 1.3 Multijet

Länge x Breite x Höhe (m): 3,71 x 1,66 (o. Spiegel) x 1,66

Motor: R4-Turbodiesel, 1248 ccm

Leistung: 59 kW / 80 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 190 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 161 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 14,3 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter  
CO2-Emissionen: 124 g/km (Euro 5+)  
Effizienzklasse. C  
Leergewicht / Zuladung: 1230 kg / min. 365 kg  
Kofferraumvolumen: 225 - 870 Liter  
Max. Anhängelast: 900 kg  
Wendekreis: 9,7 m  
Bereifung: 185/65 R15 88H M+S  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,33  
Wartungsintervalle: 35 000 km  
Basispreis: 19 890 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---



Fiat Panda Cross.

---