

Vergleichstest Subaru Justy 1000 4WD SL/Fiat Panda 4x4



Fiat Panda 4x4

Etwas klobig wirkt der Panda 4x4. Er fühlt sich auch in leichtem Gelände zu Hause. Auf der Straße gehört er zu den langsamen Verkehrsteilnehmern. 44 PS und fünf Gänge, da ist häufiges Schalten vorprogrammiert. Gut: viele Ablagefächer, ordentlich Platz für die Insassen

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 986 ccm, Bohrung x Hub 70,0 x 64,9 mm, Verdichtung 9:1, 32 kW (44 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 78 Nm bei 2750/min, Weber-Vergaser, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, mecha-

nisch zuschaltbarer Allradantrieb, vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querlenker, hinten Starrachse, Blattfedern, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten, Reifen 145 SR 13 Winter, Kofferrauminhalt maximal 1090 l, Leergewicht 790 kg, Zuladung maximal 410 kg, Anhängelast 800 kg, Tankinhalt 35 l.

Elegante Linienführung beim Subaru Justy 1000 4WD. Der elektronisch zuschaltbare Allradantrieb hilft im Winter. Mit 55 PS ist der Justy putzmunter und schnell genug für den Stadtverkehr. Das Platzangebot ist mäßig. Vier Erwachsene müssen schon dicht zusammenrücken



Subaru Justy 1000 4WD SL

Technische Daten

Dreizylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 989 ccm, Bohrung x Hub 78,0 x 69,6 mm, Verdichtung 9,5:1, 40 kW (55 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 80 Nm bei 3600/min, Register-Fallstromvergaser, Fünfganggetriebe, Frontan-

trieb, zuschaltbarer Allradantrieb (elektropneumatisch), Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Längslenker, Stabis, hinten Längslenker, Querlenker, Schraubenfedern, innenbel. Scheibenbremsen vorne, Trommeln hinten, Reifen 145 R 12, Kofferraum max. 990 kg, Leergewicht 730 kg, Zulad. max. 450 kg, Anhängelast 800 kg, Tank 35 l.



Die billigste Art, Allrad zu fahren

Der Allradantrieb erobert immer weitere Bereiche. Selbst Kleinwagen werden inzwischen mit der 4×4-Technik angeboten. Zu den kleinsten – und billigsten – gehören der Subaru Justy und der Fiat Panda. *Auto Bild* verglich die beiden und untersuchte, ob der Allradantrieb auch in dieser Klasse schon Vorteile bringt. Lesen Sie bitte weiter auf Seite 70



Bergab folgt der Subaru dem Fiat ohne Probleme, bergauf muß der Justy früher aufgeben. Am wohlsten fühlt er sich im Stadtgewühl



Respektvoll verziehen sich die Möwen, wenn die kleinen Allradler kommen. Flachgeduckt der Justy, hochbeinig aufrecht der Panda. Auf ebenen Sandpisten sind sie dank vier angetriebener Räder sicher fahrbar

Vergleichstest

Allrad-Autos. Komisch, trotz quattro, syncro und wie sie alle heißen, denke ich dabei immer noch als erstes an Geländewagen. Probieren wir es also. Aber vorher heißt es bei beiden Ein-Liter-Autos: umschalten, damit auch die hinteren Räder angetrieben werden. Denn sowohl der Fiat als auch der Subaru sind normalerweise Fronttriebler, die nur bei Bedarf ihre Kraft auf alle vier Räder verteilen.

Beim Justy genügt ein leichter Druck auf den Knopf im Schalthebelkopf – schon geht's auf allen vier los. Das schöne: Der Justy-Allradantrieb darf und kann auch während der Fahrt zugeschaltet werden. Umständlicher zeigt sich der Fiat. Bei ihm müssen die Hinterräder mechanisch an die Antriebswelle gekoppelt werden (Justy: elektronisch). Das heißt im Alltag: erst einmal anhalten und den hakenartigen Griff hinterm Schaltstock kräftig ziehen. Da braucht der Panda eine starke Hand.

Nun aber runter von der Straße und auf den Feldweg. Der Fiat, der schon durch seine kantige Form etwas an reine Nutzfahrzeuge erinnert, zeigt dem Subaru den Weg. Er wühlt sich mit seinen grobstolligen Winterreifen (serienmäßig) auch durch tiefen, weichen Sand, klettert kleine Böschungen hinauf, danach wieder herunter und furcht mit seinen 44 PS durch den Schlamm, daß es nur so spritzt.

Im Gelände ist der Fiat vorne

Sicher, der Subaru kann das auch. Aber alles eine Spur schlechter. Das hat mehrere Gründe: Erstens ist der Fiat hochbeiniger, der Abstand vom Boden zum Chassis ist größer. Dadurch überquert der Italiener auch größere Ackerfurchen, ohne aufzusetzen. Außerdem schützt ein großes Gitter unter dem Motor die Ölwanne, wenn's doch mal über größere Stöcke und Steine geht. Und die dicken Blattfedern verdauen selbst kleine Sprünge problemlos.

Dem Justy fehlt das alles. Trotz Allradantrieb ist er ein typischer, elegant geschnittener Stadtfahrer. Sein Dreizylinder-Motörchen stellt 55 PS zur Verfügung und gibt sich auf der Straße von seiner spritzigen Seite. Selbst im fünften Gang tourt der Justy ab Tempo 40 ruckfrei los. Bis 70 km/h dauert's dann zwar ein bißchen. Aber danach geht's flott zur Sache bis zur Höchstgeschwindigkeit: 143 km/h (Panda: 131 km/h). Da merkt der Vierzylinder-Fiat seine 60 Kilo Mehrgewicht (Subaru: 730 Kilo) und die 11 PS weniger.

In der Stadt ist es der Justy

Zwar verträgt der Panda schon ab 30 km/h den fünften Gang. Aber wer im Verkehr mitschwimmen will, muß fleißig im Getriebe rühren. Und das ist kein Vergnügen. Die Fiat-Schaltung hakelt. Außerdem ist man nie sicher, ob der Gang nun drin ist oder nicht. Wenigstens das verrät der Justy, dessen Getriebe ansonsten ebenfalls nicht überzeugen kann.

Auch den Komfort-Punkt heisst der Subaru ein. Sein Fahrwerk ist ausreichend komfortabel. Der Fiat ist deutlich härter, schüttelt seine Insassen mehr durch. Der Justy-Innenraum verbreitet eine wesentlich wohnlichere Atmosphäre. Bequeme rot-schwarze Sitze, orangefarbene Instrumentenbeleuchtung, Handschuhfach, viele kleine Schalter. Dagegen wirkt der Panda beim ersten Einsteigen karg und ungemütlich. Seine Vorzüge sind praktischer Natur. Kratergroße Ablagemulden im Armaturenbrett, große Türfächer, Schiebepaschenbecher vorne, zwei von innen verstellbare Außenspiegel. Der Justy hat zusätzlich einen Drehzahlmesser und einen Tageskilometerzähler. Auch bei den Scheibenwischern und bei dem Gebläse setzt der Japaner jeweils eine Stufe drauf.



Subaru Justy 1000 4WD SL

In schnellen Kurven hebt der Fiat (rechts) gern das kurveninnere Hinterrad. Der Justy schiebt leicht über die Vorderräder

Fiat Panda 4x4



Verspieltes Justy-Cockpit mit vielen Knöpfen. Der Drehzahlmesser gehört dazu. Das Lenkrad ist dünn – nur für graziöse Frauenhände das richtige



Praktisch im Panda: Die Knöpfe sind in der Mitte aufgereiht. Im Cockpit geben Wassertemperatur-, Tank- und Tachoanzeige Informationen



Ein wahrer Winzling: der Einliter-Dreizylinder-Motor des Justy. Selbst unter der kurzen Haube des Mini-Subaru hat er noch genug Platz



Auch der Panda-Vierzylinder braucht nicht viel Platz. So paßt noch das Reserverad unter die Motorhaube, wo es im Pannenfall gut zu erreichen ist



Ein kleiner Spoiler um die Heck-scheibe soll den Dreck vom Heck halten. Angenehm beim Beladen: Die Ladekante ist tief ausgeschnitten



Das Hinterteil des Panda ist klar und schnörkellos. Praktisch: Die breite Kunststoffstoßstange verzehlt kleine Stöße, ohne gleich zu brechen

Testwerte

Subaru Justy 1000 4WD SL

Fiat Panda 4x4

- ① Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzl. noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu.
- ② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr.
- ③ Kosten für den großen Regelservice ohne anfallende Reparaturarbeiten.
- ④ Bei jährlicher Zahlweise.
- ⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklassedrei.

Preis: ①	14 850 Mark
Benzinverbrauch: ②	5,4/7,2/7,2 l/100 km
Testverbrauch:	6,5 l (Normal, auch bleifrei)
Höchstgeschwindigkeit:	143 km/h
Beschleunigung:	0–100 km/h in 14,6 Sek.
60–100 km/h im 4./5. Gang:	16,3/23,5 Sek.
1 km mit steh. Start:	36,9 Sek.
Maximale Zuladung:	450 Kilogramm
Wartungsintervalle:	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ③	200–300 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	steuerfrei
Haftpflichtvers. ⑤	873,60 Mark

Preis: ①	15 990 Mark
Benzinverbrauch: ②	6,5/–/7,4 l/100 km
Testverbrauch:	7,6 l (Normal bleifrei)
Höchstgeschwindigkeit:	131 km/h
Beschleunigung:	0–100 km/h in 20,7 Sek.
60–100 km/h im 4./5. Gang:	in 16,1/20,1 Sek.
1 km mit steh. Start:	in 40,4 Sek.
Maximale Zuladung:	410 Kilogramm
Wartungsintervalle:	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ③	300–400 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	steuerfrei
Haftpflichtvers. ⑤	755 Mark

Seine wahre Größe offenbart der Panda Langbeinigen und Reisenden. Die Kopf- und Beinfreiheit ist vorne wie hinten reichlicher bemessen als im Justy, der anscheinend mehr auf japanisches Gardemaß zugeschnitten scheint. Auch das Platzangebot bei umgeklappter Rückbank (bei beiden geteilt möglich) ist im Panda 110 Liter größer. Aber das nützt dem Italiener wenig. Er darf nur 410 Kilo schleppen (Zuladung Justy: 450 Kilo).

Und welchen Allrad-Mini soll man nun kaufen? Die Entscheidung ist eigentlich einfach, wenn Sie wissen, wofür Sie ihn brauchen. Der Panda ist der vielseitigere. Er verträgt auch mal eine etwas rauhere Gangart. Sein größter Nachteil: Er ist recht durstig. 7,6 Liter bleifreies Normalbenzin auf 100 Kilometer verbrannte der Fiat im Test.

Der Subaru ist die richtige Wahl, wenn Sie vor allen Dingen aus Sicherheits-

gründen (Schnee, Eis) Wert auf den Allradantrieb legen und ansonsten nur ein pfiffiges Stadtauto suchen. Außerdem spricht der Verbrauch für den Japaner. Der Justy begnügt sich mit 6,5 Litern auf 100 Kilometer.

Einen Vorteil erkaufen Sie sich in jedem Fall: Beide Autos sind bedingt schadstoffarm und deshalb für drei Jahre und sechs Monate von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

Roger Wehde