



## Fiat Panda 0.9 8V Twinair Natural Power Lounge

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(59 kW / 80 PS)

Die aktuelle Generation des Fiat Panda ist bereits seit März 2012 auf dem deutschen Markt erhältlich. Komplet neu entwickelt wurde das Auto damals aber nicht, es basiert auf dem Fiat 500. So umging Fiat die EU-Richtlinie, die seit November 2011 bei allen neu entwickelten Modellen ESP serienmäßig vorschreibt. Überhaupt verfolgt das Unternehmen weiterhin die Philosophie "Sicherheit gegen Aufpreis". ESP und Bremsassistent sind erst ab der Ausstattungsvariante Lounge serienmäßig. Schafft man sich einen Panda in einer günstigeren Variante an, darf man nicht übersehen, das optionale Stabilitätsprogramm zu ordern. Auch Seitenairbags und das City-Notbremssystem LSCM kosten extra. Der Zweizylinder-Turbo-Erdgasmotor mit 900 Kubik sorgt für akzeptable Fahrleistungen bei niedrigen Betriebskosten. Die Laufkultur ist allerdings verbesserungswürdig. Beim ADAC EcoTest erfreut er mit einem guten Vier-Sterne-Ergebnis. Ab günstigen 9.290 Euro kann man Panda fahren. Soll es aber ein Erdgas-Panda mit der umfangreichen Lounge-Ausstattung sein, ist man fast 16.000 Euro los. Der Wertverlust ist beachtlich. Als Gebrauchtwagen ist der Panda Natural Power aber kaum zu finden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** VW up! EcoFuel.

**+** niedrige Betriebskosten, gutes EcoTest-Ergebnis

**-** geringes Raumangebot hinten, unkultivierter Motorlauf, hoher Anschaffungspreis, hinten schwache Heizung



### ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,0 Stadtverkehr

2,6 Senioren

4,5 Langstrecke

3,8 Transport

3,4 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**3,4**

### Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie macht insgesamt einen ordentlichen Eindruck, nur im Detail gibt es Schwächen. Auch der Innenraum bietet noch Verbesserungsmöglichkeiten.

- ⊕ Der Tankdeckel ist in die Klappe integriert. Die lackierten Stoßfänger werden von Kunststoffeinlagen geschützt, was bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglicht. Ebenso reduzieren durchgehende Seitenleisten das Beschädigungsrisiko durch fremde Autotüren an den Karosserieflanken.
- ⊖ Die Spaltmaße sind groß und nicht überall gleichmäßig. Die Schweißnähte sind zum Teil unzureichend abgedichtet. Im Innenraum dominieren Kunststoffe, die zum Großteil etwas billig wirken. Die Teile sind teilweise ungenau geformt und scharfe Kanten von der Bearbeitung findet man an allen Ecken. Der Motorraum und Unterboden sind kaum verkleidet, was für unnötige Luftwirbel und somit einen erhöhten Kraftstoffverbrauch sorgt. Die Türausschnitte sind überhaupt nicht abgedichtet. Auch Stoßleisten, welche die Schweller vor Zerkratzen schützen könnten, gibt es nicht. Nicht optimal positioniert sind Nebelschlussleuchte und Rückfahrscheinwerfer im Prallkörper des hinteren Stoßfängers - hier werden sie schon bei kleinen Remplern in Mitleidenschaft gezogen. Die Motorhaube wird nur mit einem einfachen Metallstab offen gehalten - Gasdruckfedern wären hier die bessere Lösung.

**3,8**

### Alltagstauglichkeit

Der Panda mit Erdgasantrieb bietet nur eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit. Im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen ist das Tankstellennetz für Erdgas nicht flächendeckend ausgebaut. Auf der Dachreling sind Lasten bis zu 55 kg erlaubt. Serienmäßig wird er als Viersitzer ausgeliefert. Optional kann für 270 Euro Aufpreis ein dritter Platz auf der Rücksitzbank bestellt werden (im Testwagen vorhanden).

- ⊕ Durch die geringen Außenmaße zeigt sich der Panda vor allem im Stadtverkehr sehr handlich. Er wird serienmäßig als Fünftürer ausgeliefert.
- ⊖ Der Panda 0,9 8V Natural Power hat eine berechnete Reichweite von nur 308 km. Zugeladen werden dürfen insgesamt nur 370 kg. Anhänger können nicht mitgeführt werden. Im Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset vorhanden. Bei der Gas-Motorisierung ist auch das optionale Reserverad nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel gibt es nicht.

**3,2**

### Sicht

Bei den Sichtverhältnissen liegt der Panda nur im Mittelfeld. Nach vorn ist das Fahrzeug abschätzbar, nach hinten stört die hohe Scheibenlinie etwas. Bei der ADAC Rundumsicht erreicht der Panda nur ein durchschnittliches Ergebnis, die B- und C- und vor allem die sehr voluminösen D-Säulen behindern die Sicht. Gegen Aufpreis gibt es hinten nur akustische Parksensoren (im Testwagen vorhanden).

- ⊕ Die Sicht nach vorn ist gut, die Haube fällt steil ab, entzieht sich aber dem Sichtfeld des Fahrers. Die Außenspiegel sind ausreichend dimensioniert und bieten gute Rücksicht.



**Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.**

Das Wischfeld ist vorn und hinten sehr großzügig und sorgt auch bei Regen für einwandfreie Sicht. Nur der Blick nach rechts oben (z. B. zur Ampel) ist geringfügig behindert. Die Scheibenwaschanlage beregnet die Frontscheibe großflächig mit sechs Strahlen. Serienmäßiges Tagfahrlicht erhöht die Erkennbarkeit am Tag.

⊖ Unzureichend ist die Sicht im Innenspiegel. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn unzureichend aus.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Besonders vorn steigt man bequem ein und aus, dank der weit öffnenden Türen und der hoch positionierten Sitze. Die Schweller sind schmal und nicht zu hoch, wodurch sie problemlos überwunden werden können. Aber auch hinten ist der Türausschnitt großzügig, nur die Türen dürften etwas weiter öffnen. Auf- und zugeschlossen wird das Auto per Fernbedienung, deren Tasten allerdings leicht verwechselt werden können. Für den Beifahrer gibt es einen Haltegriff am Dachhimmel, der vor allem beim Aussteigen unterstützt. Gegen Aufpreis gibt es auch Griffe über den hinteren Türen (im Testwagen vorhanden). Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Die Dachlinie ist niedrig, große Personen stoßen sich leicht den Kopf. Nur ganz geöffnete Türen rasten sicher ein, Zwischenrasten gibt es nicht. Bei geöffneter Heckklappe kann das Fahrzeug verriegelt werden, wodurch die Gefahr des Aussperrens besteht.

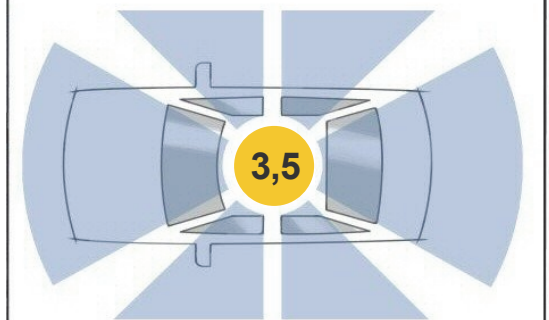
## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

Mit einem Volumen von 180 Litern ist der Kofferraum nur durchschnittlich groß (gemessen bis zur Laderaumabdeckung). Belädt man bis unter das Dach, so stehen 305 Liter zur Verfügung. Dann lassen sich im Kofferraum bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten stapeln. Bei umgeklappter Rücksitzbank stehen unterhalb der Scheibenlinie 400 Liter zur Verfügung. Durch die Gasbehälter gehen 40 Liter Ladevolumen verloren. Durch das steile Heck kann der Panda auch gut bis zum Dach beladen werden. Nutzt man das volle Volumen und stapelt bei umgelegten Rücksitzen bis zum Dach, beträgt das Ladevolumen 905 Liter. Serienmäßig ist die Rücksitzbank nur im Ganzen umklappbar. Gegen Aufpreis kann sie auch geteilt bestellt werden (im Testwagen verbaut).

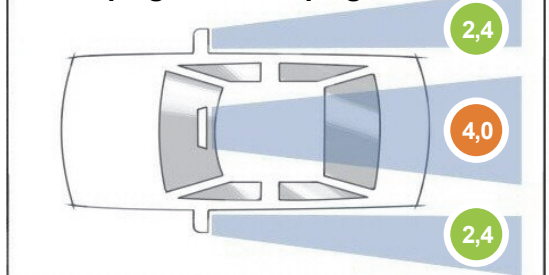
## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Ladeöffnung, Höhe der Ladekante und Format des Kofferraums machen den Gepäckraum nur durchschnittlich gut nutzbar. Beim Einladen muss eine Ladekante von 75 cm überwunden werden, beim Ausladen ist sie 9 cm hoch.

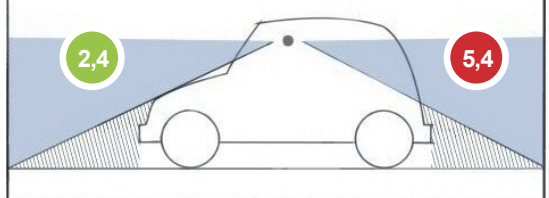
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Aufgrund des Unterflur angebrachten Gastanks bietet der Kofferraum 40 l Volumen weniger Platz fürs Gepäck als Modelle mit herkömmlichen Motorvarianten (220 l).

⊕ Die Heckklappe wird per Taste am Schlüssel oder an der Heckklappe entriegelt und lässt sich leicht öffnen. Sie schwingt 1,93 m nach oben und behindert selbst große Personen nicht. Die Ladeöffnung und die großzügige Kofferraumhöhe ermöglichen bequemes Beladen. Aufgrund der geringen Tiefe des Gepäckraums können auch noch vorn gerutschte Gegenstände gut erreicht werden.

⊖ Zum Schließen ist an der Innenseite der Heckklappe eine Schlaufe angebracht, die schlecht greifbar ist. Das Zuwerfen gestaltet sich mühsam. Nur spärlich wird der Gepäckraum von einer kleinen Lampe ausgeleuchtet. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen behindert eine hohe Stufe das Verschieben des Gepäcks.

---

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Serienmäßig ist die Rücksitzbank nur im Ganzen klappbar. Eine geteilte Bank kostet Aufpreis (im Testwagen vorhanden).

⊕ Bei geteilter Rücksitzlehne gestaltet sich das Umklappen der Rücksitzbank problemlos.

⊖ Kleine Utensilien können allenfalls unter den Kofferraumboden untergebracht werden, selbst Zurrösen fehlen.

---

## 3,1 INNENRAUM

---

### 3,0 Bedienung

Die Bedienung des Panda ist einfach gehalten. Auch ohne große Eingewöhnung kommt man mit ihm schnell zurecht. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe, aber nicht in der Entfernung zum Fahrer einstellen. Nicht ganz optimal ist der Lichtschalter am Blinkerhebel angebracht. Die Instrumente sind nicht optimal aufgebaut: Die Skalierung ist ungeschickt gewählt, die rote Hintergrundbeleuchtung erschwert bei Dunkelheit zusätzlich die Übersicht. Das Wischintervall wird in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit geregelt. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt, der Knopf dazu liegt aber nicht optimal zur Hand.



Übersichtlich und weitgehend funktionell präsentiert sich der Fahrerplatz des Panda.

⊕ Der wie ein Joystick neben dem Fahrer platzierte Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Auch die Pedalerie stellt zufrieden. Ist der Scheibenwischer vorn eingeschaltet, so wird der Heckwischer beim Rückwärtsfahren automatisch aktiviert. Die optionale Klimaautomatik ist gut platziert, übersichtlich und einfach zu bedienen. Wählt man einen der vorderen Gänge, so sind aber nicht alle Tasten gut zu erreichen. Mit der Heckscheibenheizung wird auch eine elektrische Frontscheibenheizung aktiviert. Optimal platziert ist das Radio. Durch seine hohe Einbaulage muss der Fahrer beim Bedienen den Blick nicht weit vom Verkehr abwenden. Es ist sehr einfach aufgebaut und bis auf den schlecht greifbaren Lautstärkenregler simpel zu bedienen. Auch über die Lenkradtasten kann man auf das Radio zugreifen. Typisch für Fiat: Man kann ab Werk ein Tom Tom Navigationsgerät bestellen, welches über einen Ladesockel auf das Armaturenbrett gesteckt wird.

⊖ Es gibt jedoch auch weniger praktische Details. So befinden sich die Fensterheberschalter in der Mittelkonsole und nicht in den Türen. Ebenso die Schalter für die Nebelleuchten, die eigentlich links vom Lenkrad platziert sein sollten. Viel Kraft erfordert die Höheneinstellung des Fahrersitzes. Eine Innenraumleuchte gibt es nur vorne, Leselampen sind nicht vorhanden und das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Insgesamt sind zu wenige und kaum nutzbare Ablagen vorhanden.

Hinten gibt es ausschließlich einen Cupholder und kleine, kaum nutzbare Türtaschen. Nur der Fahrer-Fensterheber hat eine Durchlauf-Automatik, die auch schließt. Rechts öffnet das Fenster nur automatisch, hinten sind Kurbeln angebracht. Die vorderen elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz und stellen somit eine große Gefahr, vor allem für spielende Kinder, dar. Der serienmäßige Bordcomputer ist beim Erdgas-Panda stark abgespeckt. Es wird nicht einmal der Verbrauch berechnet. Der Handbremshebel kann nicht komplett umfasst werden und erlaubt somit keine großen Zugkräfte.

---

## 2,7 Raumangebot vorne\*

Würde nicht so manches Verkleidungsteil dem Körper unangenehm nahe kommen, könnte der Panda auf den vorderen Plätzen ein absolut überzeugendes Raumangebot bieten.

- ⊕ Die beiden Vordersitze lassen sich für 1,90 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Für diese Fahrzeugklasse ist die Innenbreite üppig.
- ⊖ Die Knie haben Kontakt zum Armaturenbrett, die Ellenbogen zur Türverkleidung.

---

## 4,1 Raumangebot hinten\*

Große Personen finden im Fond des Panda keinen Platz. Den Mitfahrern, die auf der Rücksitzbank Platz finden, wird aber ein gutes Raumgefühl vermittelt.

- ⊕ Hinten sind Kopffreiheit und Innenbreite erstaunlich groß.
- ⊖ Die Kniefreiheit ist knapp, Mitfahrer über 1,56 m Größe haben Kontakt zur Vordersitzlehne (Vordersitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt).



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,56 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Der Panda kann als Vier- oder Fünfsitzer bestellt werden. Ebenso kann sich der Käufer entscheiden, ob die Rücksitzbank im ganzen oder asymmetrisch geteilt geklappt werden kann.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 2,8 Federung

Das Fahrwerk des Panda zeigt sich relativ ausgewogen und komfortabel. Die Karosseriebewegungen beim Kurvenfahren und beim Bremsen bzw. Beschleunigen sind ausgeprägt. Einzelhindernisse und Querfugen werden im Innenraum deutlich wahrgenommen, die Stöße werden von den Insassen aber toleriert. Auf ungleichmäßigem Fahrbelag ist die Vorderachse etwas nervös.

- ⊕ Lange und kurze Wellen werden vom Fahrwerk ordentlich geschluckt. Es ist, vor allem aufgrund der langen Federwege und der niedrigen Dämpfrate ziemlich komfortabel ausgelegt, wenn auch die Vorderachse gelegentlich etwas ruppig wirkt. Stuckern tritt kaum auf. Der Abrollkomfort ist für einen Kleinwagen vorbildlich.

– Auf Kopfsteinpflaster treten im Innenraum deutliche Vibrationen auf, einzelne Verkleidungsteile rappeln unangenehm.

## 2,8 Sitze

Die vorderen Sitzlehnen und -flächen haben eine ordentliche Kontur. Bei Kurvenfahrt wäre mehr Seitenhalt wünschenswert. Der Fahrer sitzt ordentlich im Panda. Für den linken Fuß ist eine gute Fußstütze angebracht. Die Sitzflächen dürften länger sein und die Schenkel besser unterstützen. Auf Dauer nervt der Kniekontakt mit der Mittelkonsole. Auch die hintere Sitzbank ist ausreichend konturiert. Die weiche Polsterung ist im Fond nicht so bequem. Die Passagiere sitzen hinten sehr aufrecht im Fahrzeug.

+ Der Fahrersitz ist im Panda auch in der Höhe einstellbar. Die Polsterung der Vordersitze ist komfortabel. Auch für große Personen sind die Lehnen vorn wie hinten ausreichend hoch. Aufgrund der Stoffbezüge ist die Atmungsaktivität der Sitze einwandfrei.

– Der Beifahrersitz ist kaum einstellbar. Er kann nur vor und zurück geschoben werden und die Lehnenneigung ist justierbar.

## 3,6 Innengeräusch

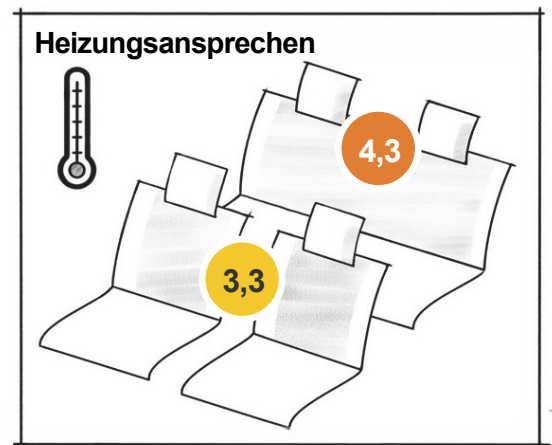
Der Geräuschpegel im Innenraum ist durchschnittlich. Bei 130 km/h werden 72,1 dB(A) gemessen.

– Der Motor arbeitet rau und knurrig und ist in jedem Betriebszustand präsent. Windgeräusche werden vor allem bei höheren Geschwindigkeiten im Innenraum deutlich wahrgenommen.

## 3,3 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante Lounge ist eine Klimaanlage serienmäßig verbaut. Gegen einen Aufpreis von 400 € gibt es auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik (im Testwagen vorhanden). Die Heizleistung auf den vorderen Plätzen zeigt sich nur durchschnittlich.

– Für die hinteren Passagiere ist die Heizleistung zu schwach. Die hinteren Seitenscheiben können kaum mehr als halb geöffnet werden und behindern eine zügige Durchlüftung des Fahrzeugs.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 3,3 MOTOR/ANTRIEB

## 3,5 Fahrleistungen\*

Subjektiv zeigt sich der kleine 0,9-Liter-Turbobenziner mit 80 PS (59 kW) agil und drehfreudig. Schaltet man fleißig und hält den Motor auf Drehzahl, so wird man mit spritzigem Fahrverhalten belohnt. Der simulierte Überholvorgang bei voller Beschleunigung zwischen 60 und 100 km/h absolviert der Panda in 10,0 Sekunden. Mittelwert in seiner Klasse. Der Motor wurde nicht auf Gasbetrieb optimiert, wodurch er zur benzingetriebenen Variante 5 PS einbüßt.

– Während sich der Motor im vierten Gang noch ausreichend durchzugsstark zeigt, fällt die Drehzahl im fünften Gang zu weit ab. Die Elastizität zeigt sich dürftig. Der Motor mag hoch gedreht werden.

4,3

## Laufkultur

⊖ Fiat versucht die bauartbedingt auftretenden Vibrationen des Zweizylinder-Motors durch eine gegenläufige Ausgleichswelle im Kurbelgehäuse zu kompensieren. In der Praxis kann das Triebwerk aber nicht überzeugen. Vibrationen dringen praktisch in jedem Drehzahlbereich in den Innenraum. Diese Vibrationen wären noch verschmerzbar, doch werden die Insassen zusätzlich bei jedem Beschleunigungsvorgang durch störendes Motorbrummen malträtiert. Speziell bei Drehzahlen unterhalb von 3.000 Umdrehungen pro Minute sind diese Brummfrequenzen sehr ausgeprägt.

2,7

## Schaltung

Erfreulich präzise zeigt sich das Schaltgetriebe des Panda.

⊕ Das Fünfgang-Schaltgetriebe ist gut geführt, die Gangwechsel gehen gut von der Hand. Nur beim Hochschalten in den fünften Gang tritt gelegentlich leichtes Haken auf. Die Schaltwege dürften etwas kürzer sein. Der Rückwärtsgang ist per Zugring zuverlässig gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer beim Kraftstoff sparen.

⊖ Versucht man den Rückwärtsgang bei ausrollendem Fahrzeug einzulegen, quittiert das Getriebe den Versuch mit lautem Krachen. Beim Panda Natural Power gibt es kein Start-Stopp-System.

3,0

## Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht die geeignete Übersetzung zur Verfügung, um den Kompromiss zwischen Vorwärtskommen und Sparen zu verwirklichen. Das Drehzahlniveau wird erst bei Autobahntempo hoch. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 3.700 Umdrehungen pro Minute. Eine längere Übersetzung würde ihm aber Agilität rauben.

2,7

## FAHREIGENSCHAFTEN

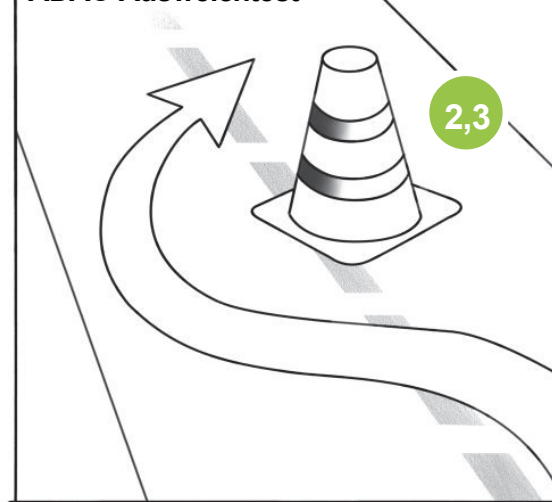
2,5

### Fahrstabilität

Der Panda zeigt sich als fahrstabiles Auto, welches den Fahrer nicht mit schwer kontrollierbaren Manövern überrascht. Dem Fiat fehlt es etwas an Geradeauslauf. Eine Traktionskontrolle ist kontrolliert den Schlupf an den Antriebsrädern.

⊕ Einen plötzlichen Spurwechsel quittiert der Panda mit starken Karosseriebewegungen. Das Fahrzeug bleibt aber einwandfrei beherrschbar. Im Grenzbereich stabilisiert ESP. Auch wenn sich der kleine Italiener beim ADAC Ausweichtest leicht übersteuernd präsentiert, es besteht zu keiner Zeit die Gefahr, dass das Fahrzeug schleudert oder sogar kippt. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Kleinwagen gutmütig über die Vorderräder nach außen - ein Fahrverhalten, dass vor allem ungeübten Fahrern entgegenkommt. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.

### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

## 3,1 Lenkung\*

Die Lenkung bietet Verbesserungspotenzial. Vor allem um das Lenkgefühl ist es nicht gut bestellt.

- + Schon kleine Lenkwinkel bringen den Panda auf einen neuen Kurs. Er reagiert leicht verzögert auf die Lenkbefehle, dreht dann aber souverän in die Kurve ein. Zum leichteren Einparken gibt es den City-Modus der Servolenkung, der die erforderlichen Kräfte am Lenkrad auf ein Minimum reduziert.
- Die Lenkung ist insgesamt wenig zielgenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist auch ohne City-Modus zu leichtgängig. Ein Wendekreis von zehn Meter ist für einen Kleinwagen zu viel.

---

## 2,7 Bremse

Der Bremsweg bis zum Stillstand aus Tempo 100 km/h beträgt im Durchschnitt 38,1 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, Reifen: Goodyear Dura Grip der Größe 175/65 R15 84T, halbe Zuladung). Die Bremse spricht gut an, der Bremsassistent unterstützt dabei ihr volles Potenzial zu nutzen. Die Dosierbarkeit ist nur Mittelmaß. Während der Versuchsreihe tritt kein Fading auf.

---

## 2,5 SICHERHEIT

---

### 2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Leider verkauft Fiat aktive Sicherheit noch immer als Option. Das absolut empfehlenswerte ESP in Verbindung mit einem Bremsassistenten wird erst ab der Ausstattungs-Variante Lounge serienmäßig angeboten. Bei den günstigeren Varianten kostet es Aufpreis.

- + Gegen Aufpreis kann der Panda mit dem City-Notbremsassistent LSCM geordert werden. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.
- Es ist keine Startsicherung vorhanden, die ein Anlassen des Motors bei eingelegtem Gang verhindern würde. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so können die Blinker nicht mehr eingeschaltet werden, was vor allem beim Abschleppen die Fahrtrichtungsanzeige erschwert.

---

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Im Vergleich zum Vorgänger konnte der neue Panda sein Crashverhalten verbessern, erreicht aber trotzdem nur vier von fünf Sternen. Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis 1,67 m ausreichenden Schutz und sollten etwas näher am Kopf platziert sein. Größere Personen sitzen aber auch nicht mehr bequem im Panda-Fond.

- + Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Panda im Bereich Insassenschutz 82 % der möglichen Punkte. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,88 m Körpergröße und sind nahe am Kopf platziert, was das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen minimiert. Auf den vorderen Plätzen sind Gurtwarner vorhanden. Hinten wird der Anschnallstatus angezeigt.
- Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterungen. Im Kofferraum gibt es keine sinnvollen Befestigungsmöglichkeiten zur Ladungssicherung. Die schlecht greifbaren Klapp-Außentürgriffe erlauben keine hohen Zugkräfte im Falle eines Unfalls.



2,3

## Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP werden nur 63 % der möglichen Punkte im Bereich Kindersicherheit erreicht.

- ⊕ Auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitz-Systeme aller Klassen unkompliziert mit den vorhandenen Gurten oder auch mit dem Isofix-System befestigen (Einsteckhilfen nötig). Der hintere Mittelsitz erlaubt aber keine lagestabile Befestigung. Auch besonders hohe Kindersitze finden im Panda ihren Platz, wenn auf den hinteren Außensitzen nur gerade so. Der rechte Front-Airbag kann im Bordcomputer deaktiviert werden, dann sind auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.
- ⊖ Die Gurtschlösser der Rücksitzbank können untereinander vertauscht werden. Die weiche Rücksitzbank bietet nicht allen Kindersitzsystemen zufriedenstellende Formstabilität.

3,1

## Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall nach EuroNCAP verdient sich der Panda 49 % der möglichen Punkte. Die Randbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

1,9

## UMWELT/ECOTEST

2,0

### Verbrauch/CO2\*

⊕ Beim ADAC EcoTest stößt der Natural Power Panda durchschnittlich 106 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus und erhält dafür 40 Punkte. Daraus errechnet sich ein Testverbrauch von 3,9 Kilogramm Erdgas auf 100 Kilometer. Dieser teilt sich auf in 5,0 kg in der Stadt, 3,3 kg über Land und 4,5 kg auf der Autobahn.

1,7

### Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind, typisch für einen Ottomotor, sehr gering. Im ADAC EcoTest erhält der Panda hierfür 43 Punkte, addiert mit den Punkten für den Verbrauch 83 Punkte und somit ganz klar vier Sterne.

2,7

## AUTOKOSTEN

1,4

### Betriebskosten\*

Der Erdgas-Panda erfreut mit geringen Betriebskosten.

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Durch den günstigen Erdgas-Preis und den geringen Verbrauch zeigt sich der Unterhalt für den Betrieb erschwinglich.

## 2,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

## 3,9 Wertstabilität\*

Der Panda kommt in die Jahre, ein Facelift bzw. ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen wird dem kleinen Italiener im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

## 4,8 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Ein Grundpreis von 15.790 Euro kann für ein kleines "Sparauto" nicht akzeptiert werden. Daran ändert auch die reichhaltige Grundausstattung nichts.

## 3,1 Fixkosten\*

Die Fixkosten halten sich in erträglichem Rahmen. Die Haftpflichtversicherung ist zwar teuer (KH: 15; VK: 16; TK: 16), aber die Kfz-Steuer erweist sich mit 18 € jährlich sehr erschwinglich.

## 2,2 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten liegen auch dank der geringen Betriebskosten im niedrigen Bereich. Durch den hohen Anschaffungspreis fällt der tatsächliche Wertverlust sehr hoch aus.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	0.9 8V Twinair Start&Stopp	1.3 JTD Multijet 16V Start&Stopp	0.9 8V Twinair Natural Power
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	2/875	4/1248	2/875
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	63 (85)	55 (75)	59 (80)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	102/3000	145/1900	190/1500	140/2500
0-100 km/h[s]	14,2	11,2	12,8	12,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	177	168	168
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,2 S	3,9 D	3,1 G
CO2 [g/km]	120	99	104	86
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/16	15/16/16	19/16/19	15/16/16
Steuer pro Jahr [Euro]	76	26	141	18
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	397	407	428	390
Preis [Euro]	9.290	13.290	13.990	15.790

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

2-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	875 ccm
Leistung	59 kW (80 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	140 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,05/9,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>10,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,1 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	<b>3,9 kg</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,0/3,3/4,5 kg</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	86 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>106 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72,1 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3653/1643/1551 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1885 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1180 kg/370 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>180 l/400 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	55 kg
Tankinhalt	12 l
Reichweite	<b>305 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>64 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>40 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>79 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>207 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>390 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/16
Grundpreis	15.790 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Dualogic)	900 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	300 Euro°
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	250 Euro / nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne / hinten	Serie / nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.000 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	3,8	Lenkung*	3,1
Sicht	3,2	Bremse	2,7
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen*	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>3,1</b>	Fußgängerschutz	3,1
Bedienung	3,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,9</b>
Raumangebot vorne*	2,7	Verbrauch/CO2*	2,0
Raumangebot hinten*	4,1	Schadstoffe	1,7
Innenraum-Variabilität	3,8		

**Komfort** **3,0**

Federung 2,8

Sitze 2,8

Innengeräusch 3,6

Klimatisierung 3,3

**Motor/Antrieb** **3,3**

Fahrleistungen\* 3,5

Laufkultur 4,3

Schaltung 2,7

Getriebeabstufung 3,0

### AUTOKOSTEN

**2,7**

Betriebskosten\* 1,4

Werkstatt- / Reifenkosten\* 2,6

Wertstabilität\* 3,9

Kosten für Anschaffung\* 4,8

Fixkosten\* 3,1

Monatliche Gesamtkosten\* 2,2

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen