

## Fiat Panda 1.3 JTD Multijet 16V Emotion

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck und 51 kW Leistung

### ADAC Testergebnis

**Note 2,8**

Der neue Panda - größer, besser und viel praktischer. Sieht pfiffig aus, durch die Dachreling fast wie ein Kombi. Der 1,3-Liter-Dieselmotor ist kräftig, läuft weitgehend kultiviert und genügsam. Leider hat er keinen Ruß-Partikelfilter. Das 5-Ganggetriebe harmoniert mit ihm gut, gegen Aufpreis gibt es eine Automatik. Fazit: Ein zweckmäßiger Kleinwagen für 13 550 Euro, der gut geeignet ist, um Kinder mit zu nehmen und deshalb vor allem junge Mütter ansprechen sollte. Konkurrenten mit Dieselmotor: Keine.

- + **pfiffige Details**
- + **gute Ausstattung**
- + **hohe Karosserie**
- + **leichte Bedienung**
- + **gute Kindermitnahme**
- + **niedriger Verbrauch**
- + **steuerbefreit (Euro 4)**
- + **günstige Versicherung**

- **gefühllose Lenkung**
- **Fahrwerkklappern**
- **kein Rußfilter**



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung/Handhabung

**Note: 3,7**

Die Verarbeitung der Karosserie ist im Allgemeinen recht gut, im Finish gibt es aber Schwächen wie die ungleichmäßigen Spaltabstände und die schlampigen Umbördelungen an den Kanten. Im Innenraum dominiert Billigplastik. Die Dachreling darf mit höchstens 50 kg belastet werden.

- Der Unterboden ist zerklüftet und im Motorbereich offen. Die Folge: Der Motor verschmutzt schnell, und die starken Luftverwirbelungen erhöhen den Verbrauch. Auch die Türschweller verschmutzen, weil Abdichtungen nach außen fehlen. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden. Mit dem Reserverad darf nur mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden, weil die Größe nicht der Fahrberiefung entspricht. Zum Auswechseln der elektrischen Sicherungen fehlen das erforderliche Werkzeug und Ersatzsicherungen.

#### Übersichtlichkeit

**Note: 2,4**

- + Der Panda ist übersichtlich: die Front sieht man zwar nicht, die Abmessungen können aber gut abgeschätzt werden. Die Rundumsicht ist gut; die hinteren Kopfstützen (Aufpreis) lassen sich weit nach unten schieben und stören dann nicht mehr. Gegen Aufpreis gibt es hinten Parksensoren.

- Die kleinen Außenspiegel verkleinern stark. Die Luftauslässe im Armaturenbrett spiegeln sich in der Frontscheibe.

#### Ein/Ausstieg

**Note: 2,5**

- + Besonders vorn steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus. Grund sind die hohen, oben nur wenig eingezogenen Türen, die sich auch weit öffnen lassen. Vorn sind die Türaufhalter ausreichend kräftig. Eine fernbedienbare zentrale Türverriegelung ist

serienmäßig. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,4**

Der Kofferraum hat mit 155 l eine noch akzeptable Größe. Er lässt sich durch Vorklappen der Rücksitzlehne auf 365 l vergrößern (gemessen bis Fensterunterkante).

- + Durch das Kastenformat können auch sperrige Dinge gut verstaut werden.

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,6**

- + Die Hecktür lässt sich elektrisch unterstützt öffnen, die Ladeöffnung ist sehr groß. Besonders wenn die Rückbank vorgeschoben ist (Aufpreis), ist das Format zweckmäßig.
- Einladen des Gepäcks ist nicht sehr bequem - es muss über eine hohe Bordwand gehievt werden. Auch stört der Verschlusshebel, der an der Bordwand nach oben steht und das Gepäck verkratzen kann. Beim Vorklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe.

#### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,3**

- + Die beiden gleich breiten Teile der Rücksitzlehne lassen sich verhältnismäßig einfach vorklappen. Gegen Aufpreis ist die Rückbank längsverschiebbar.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer. Auf dem Blechboden der vorgeklappten Rücksitzlehne rutscht das Gepäck haltlos hin und her.

### Innenraum

**Note 2,9**

#### Bedienung

**Note: 2,9**

- + Der Panda lässt sich leicht bedienen: die Fenster vorn funktionieren elektrisch, und mit den meisten Schaltern und Hebeln kommt man bereits nach kurzer Zeit klar. Der als Joystick ausgebildete Schalthebel liegt gut zur Hand. Das serienmäßige Radio hat zwar

sehr viele rätselhafte und schlecht bedienbare Drucktasten, befindet sich aber weit oben im direkten Sichtbereich des Fahrers. Die Instrumente sind klar gezeichnet.

- Es gibt aber auch weniger praktische Schalter: So befinden sich die Fensterschalter in der Mittelkonsole und nicht in den Türen, ebenso der Schalter für das Nebelrücklicht, der eigentlich links vom Lenkrad hin gehört. Beim Einstellen des Lenkrades bricht man sich die Fingernägel ab. Leselampen gibt es nicht. Insgesamt sind zu wenig Ablagen vorhanden; das Handschuhfach ist unübersichtlich, unbeleuchtet und hat keinen Deckel.



Übersichtlich und weitgehend funktionell präsentiert sich der Fahrerplatz des neuen Panda.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,6**

Fahrer und Beifahrer sitzen seitlich zwar leicht beengt, haben aber genügend Kopffreiheit. Die beiden Vordersitze lassen sich für 1,85 m große Personen zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,3**

- + Hinten sind die Kopffreiheit und die Innenbreite erstaunlich groß.
- Allerdings stoßen Mitfahrer über 1,60 m Größe mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen (Vordersitze und Rücksitzbank zurückgeschoben; ohne die aufpreispflichtige Längsverschiebemöglichkeit ist die Kniefreiheit noch knapper).



Um das Kofferraumvolumen zu vergrößern, lässt sich die gesamte Rücksitzbank nach vorne schieben. Dann bleibt jedoch kein Knieraum für die hinten Sitzenden erhalten.

## Komfort

**Note 3,1**

### Federungskomfort

**Note: 3,4**

Die Auslegung der Federung und Dämpfung ist ein Kompromiss aus nicht zu straffer und nicht zu weicher Anstimmung. Auf normalen Straßen ist der Federungskomfort akzeptabel, die Karosserie befindet sich jedoch ständig in Bewegung. Werden die Un-

ebenheiten größer, rappeln die Achsen und ächzt die Karosserie. Die Seitenneigung in Kurven ist verhältnismäßig ausgeprägt.

### Sitzkomfort

**Note: 2,4**

- + Auf den großen Vordersitzen sowie auf der hinteren Sitzbank hat man festen Halt und sitzt dank straffer Polsterung und günstiger Sitzanordnung bequem. Hinten sind Haltegriffe vorhanden.
- Der Fahrersitz hat zwar eine Höheneinstellung, tief gestellt ist die Sitzfläche aber zu schräg nach hinten geneigt. Der Fahrer hat mit seinem rechten Bein direkten Kontakt mit der harten Mittelkonsole.

### Innengeräusch

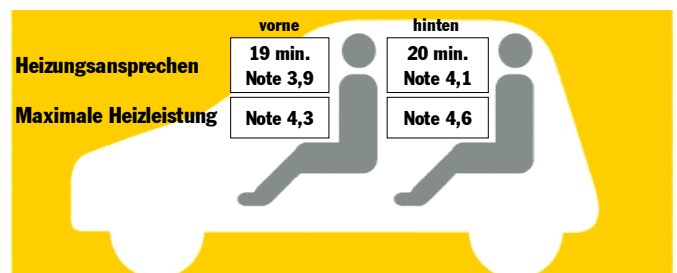
**Note: 3,1**

Das Motorgeräusch liegt im Rahmen. Bei hohem Tempo stören aber erhebliche Windgeräusche.

### Klimatisierung

**Note: 3,6**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die Klimaanlage hat einen Pollenfilter und einen Aktivkohlefilter gegen üble Gerüche von außen.
- Die Heizung ist schwach; die Temperatur oben/unten lässt sich nur ungenau einstellen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 2,0**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,8**

- + Der Motor ist verhältnismäßig durchzugsstark; so kann meist auch ohne Zurückschalten zügig beschleunigt und überholt werden.

### Laufruhe

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft weitgehend vibrationsarm und kultiviert.

### Schaltung

**Note: 2,3**

- + Die Schaltung ist präzise und leichtgängig.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen zur Leistungscharakteristik des Motors.

## Fahreigenschaften

**Note 2,6**

### Fahrstabilität

**Note: 2,3**

- + Testwagen mit aufpreispflichtigem ESP und ASR: Der Wagen hält selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. In kritischen Situationen wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,0**

- + In Kurven untersteuert der Panda leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft die Stabilitätskontrolle, den Wagen zu stabilisieren und Schleudern zu verhindern, wenn das Tempo zu hoch ist.

### Handlichkeit

**Note: 2,1**

- + Der kleine Wagen ist mit seiner direkten, sehr leichtgängigen Lenkung handlich. In der Stadt lässt sich per Knopfdruck die "City-Lenkung" aktivieren, dann ist die sehr leichtgängige Lenkung noch leichtgängiger. Der eher große Wendekreis fällt kaum ins Gewicht.

## Lenkung

**Note: 3,8**

- Die Lenkung ist nicht besonders zielgenau und vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn.

## Sicherheit

**Note 3,2**

### Bremsen

**Note: 3,6**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren.
- Die Bremswirkung ist jedoch schwach. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen erst nach 43 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

### Gestaltung

**Note: 3,7**

- Ergebnisse beim EuroNCAP-Crashtest liegen noch nicht vor.
- + Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrern gut zu erkennen.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen. Vorn befinden sich nah an den Köpfen vorstehende Gurtbeschläge. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halter.

### Rückhaltesysteme

**Note: 3,1**

- Auf den Vordersitzen sind die Kopfstützen für ca. 1,80 m große Personen ausreichend hoch.
- + Die vorderen Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer. Vorn und hinten sind seitliche Kopfairbags erhältlich.
- Die Öffnungsklappe des rechten Front-Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde. Alle Kopfstützen sind vorn zu schmal; hinten sind sie zu niedrig und reichen höchstens für ca. 1,60 m Körpergröße aus.

### Kinder

**Note: 2,0**

- + Auf den Rücksitzen lassen sich zwei Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil mit den vorhandenen Gurten befestigen. Der rechte Front-Airbag ist mit dem Zündschlüssel deaktivierbar. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

## Verbrauch/Umwelt

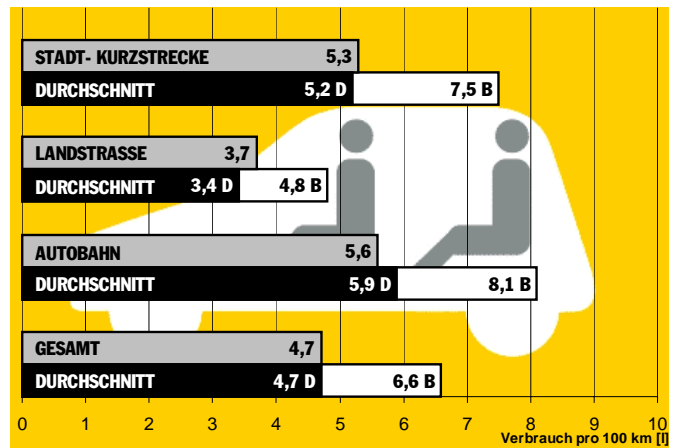
**Note 2,8**

### Verbrauch\*

**Note: 1,9**

- + Der Verbrauch auf 100 km ist niedrig. Innerorts liegt er bei 5,3 l, außerorts bei 3,7 l und auf der Autobahn bei 5,6 l Diesel. Das

ergibt einen Durchschnittswert von 4,7 l.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

## Abgas

**Note: 3,7**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.
- Der Dieselmotor hat keinen Filter, um den Ausstoß von gesundheitsgefährdenden Rußpartikeln in die Umwelt zu minimieren.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,6**

### Betriebskosten\*

**Note: 1,6**

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

### Werkstatt und Reifenkosten\*

**Note: 2,5**

- Für die Berechnung und Beurteilung wurden uns vom Hersteller leider keine Daten zur Verfügung gestellt. Die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

### Wertstabilität\*

**Note: 1,5**

- + Der Panda hat eine gute Wertstabilität. Er ist ein gefragtes Auto, das sich auch nach Jahren gut wieder verkaufen lässt.

### Kosten für Neuanschaffung\*

**Note: 4,8**

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind allerdings sehr hoch.

### Fixkosten\*

**Note: 3,5**

- + Das Fahrzeug ist in einer preisgünstigen Vollkaskoklasse eingestuft. Bis Ende 2005 braucht keine Kfz-Steuer bezahlt zu werden.
- Die Haftpflicht- und die Teilkaskoversicherung ist sehr teuer.

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.1 8V	1.2 8V	1.3 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1108	4/1242	4/1248
Leistung [kW(PS)]	40(55)	44(60)	51(70)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	88/2750	102/2500	145/1500
0-100 km/h[s]	15,0	14,0	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	155	160
Verbrauch pro 100 km [l]	6,3S	6,3S	4,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/10/10	13/12/18	17/12/18
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(14)	306(14)	613(14)
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	323	344	341
Grundpreis[Euro]	8590	9590	11390

### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus

### Versicherung:

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

### Kraftstoff:

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1248 ccm
Leistung	51 kW(70PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	165/65R14T
Reifengröße(Testwagen)	<b>165/65R14 79T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Elastizität 60-100 km/h(4.Gang)	<b>11,1 s</b>
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	<b>8,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>43 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,3/3,7/5,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>130 g/km</b>
Innengeräusch 50/100/130 km/h	<b>58/67/71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3538 mm/1589 mm/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1060 kg/320 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>155/365 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>745 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>70 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>35 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>94 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>165 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>364 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/12/18
Grundpreis	13550 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung (Paket)	500 Euro
Automatikgetriebe	800 Euro
Bremsassistent (Paket)	500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (Paket)	500 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	150 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	200 Euro
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Fläche)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,8**

#### Karosserie/Kofferraum **2,8**

Verarbeitung/Handhabung	3,7
Übersichtlichkeit	2,4
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,3

#### Innenraum **2,9**

Bedienung	2,9
Raumangebot-vorn*	2,6
Raumangebot-hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0

#### Komfort **3,1**

Federung	3,4
Sitze	2,4
Innengeräusch	3,1
Klimatisierung	3,6

#### Motor/Antrieb **2,0**

Fahrleistungen*	1,8
Laufruhe	2,0
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	2,0

#### Fahreigenschaften **2,6**

Fahrstabilität	2,3
Kurvenverhalten	2,0
Handlichkeit	2,1
Lenkung	3,8

#### Sicherheit **3,2**

Bremsen	3,6
Gestaltung	3,7
Rückhaltesysteme	3,1
Kinder	2,0

#### Umwelt **2,8**

Verbrauch*	1,9
Schadstoffe	3,7

#### Wirtschaftlichkeit\* **2,6**

Betriebskosten*	1,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	1,5
Kosten für Neuanschaffung*	4,8
Fixkosten*	3,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5