

## Fiat Panda 1.2 8V Natural Power

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (38 kW / 52 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,9**

Im Zeitalter horrender Benzinpreise versucht Fiat, mit seinem kleinen Panda Natural Power aufzutumpfen. Der 1,2 l-Vierzylinder-Benziner wird mittels zusätzlicher Gaseinspritzanlage (Erdgas) zum bivalenten Antrieb. Während der kleine Motor im Benzinbetrieb recht ansprechende Fahrleistungen erreicht, geht ihm im Gasbetrieb schnell die Luft aus. Hat man sich aber mal an die gemütliche Gangart gewöhnt, macht der kleine Panda vor allem in der Stadt und auf der Landstraße Spaß zu fahren. Problematisch ist für Vielfahrer die geringe Praxisreichweite von nur etwa 200 km im Gasbetrieb. Wegen des dünnen Tankstellennetzes bleibt manchmal nur die Weiterfahrt mit Benzin, was mit dem 30 l-Tank kein Problem darstellt; der Spareffekt bleibt dann allerdings auf der Strecke. Der Aufpreis von über 3000 Euro zur reinen Benzin-Variante muss erstmal durch viel Gasfahren reingeholt werden. Alles in allem ein sympathisches, kleines Auto ohne Einschränkungen für die Praxis, ohne ESP aber mit Schwächen in der Fahrsicherheit.

**Konkurrenten:** mit Erdgasantrieb keine, sonst: Citroen C1, Chevrolet Matiz, Kia Picanto, Peugeot 107, Toyota Aygo.

- + gute Ausstattung
- + hohe Karosserie
- + leichte Bedienung
- + gute Kindermitnahme
- + niedrige Kraftstoffkosten
- gefühllose Lenkung
- schwammiges Fahrwerk - kein ESP
- mäßige Fahrleistungen
- hoher Anschaffungspreis
- sehr dünnes Tankstellennetz



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 3,0**

Die Verarbeitung der Karosserie macht insgesamt einen guten Eindruck, nur im Finish gibt es leichte Schwächen wie die ungleichen Umbördelungen an den Karosseriekanten. Im Innenraum



Die Kopfstützen der Rücksitzbank lassen sich weitgehend versenken und behindern damit die Sicht nur wenig.

dominiert graues Plastik, das aber sauber eingepasst ist. Die aufpreispflichtige Dachreling darf mit höchstens 50 kg belastet werden.

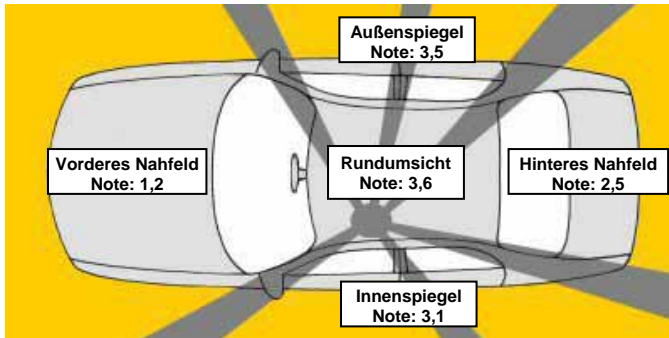
- + Die lackierten Stoßfänger werden von wenig kratzempfindlichen Kunststoffeinsätzen geschützt, ebenso reduzieren durchgehende Seitenleisten das Beschädigungsrisiko durch fremde Autotüren an den Karosserieflanken. Gegen Aufpreis bekommt man ein großes Panoramadach, muss dann aber auf die Kopfairbags verzichten.
- Der Unterboden ist zerklüftet und im Motorbereich offen. Die Folge: Der Motor verschmutzt schnell und die starken Luftwirbelungen erhöhen den Verbrauch. Auch die Türschweller verschmutzen, weil Abdichtungen nach außen fehlen. Ein Reserverad ist nicht vorhanden, im Pannenfall steht nur Reifenflickzeug zur Verfügung. Der Tankdeckel ist nicht abschließbar.

#### Sicht

**Note: 2,9**

- + Die Sicht nach vorn ist sehr gut, die Haube fällt steil ab, entzieht sich aber dem Sichtfeld des Fahrers. Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Die Rundumsicht ist passabel, es gibt keine allzu breiten Pfosten. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich recht weit nach unten schieben und stören dann kaum mehr. Gegen Aufpreis gibt es hinten akustische Parksensoren.
- Der Innenspiegel bildet nur einen kleinen Bereich der Hecksicht ab, die kleinen Außenspiegel besitzen keine Krümmung zur Spie-

gelung des toten Winkels, auf der Beifahrerseite wird das Sichtfeld zusätzlich durch den Außenspiegel und dessen Aufnahme eingeschränkt.



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 Fahrzeug erkennt.

### Ein-/Ausstieg Note: 2,2

Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung kostet Aufpreis, ist aber empfehlenswert, da nicht teuer und sehr praktisch.

- + Besonders vorn steigt man bequem ein und aus - dank der hohen, oben nur wenig eingezogenen Türen, die sich weit öffnen lassen, und der hohen Sitze. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig und halten auch an leichten Steigungen die Türen sicher offen.

### Kofferraum-Volumen\* Note: 3,3

Der Kofferraum fällt mit 155 l eher bescheiden aus. Man kann ihn durch Vorklappen der Rücksitzlehne auf 365 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Eine verschiebbare Rückbank wie beim Standard-Panda ist nicht lieferbar.

- + Durch das Kastenformat lassen sich auch sperrige Dinge gut verstauen.



Das Kofferraumvolumen wird durch die Unterbringung der beiden Gastanks unter dem Fahrzeugboden nicht beeinträchtigt.

### Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 1,9

- + Die Heckklappe öffnet elektrisch unterstützt und lässt sich leicht öffnen und schließen. Das Gepäck kann einfach verstaut werden, da die Ladeöffnung sehr groß und die Form des Kofferraums zweckmäßig ist.
- Allerdings muss man das Ladegut etwa 72 cm über die Ladekante heben, auch innen stört die Bordwand von ca. 16 cm. An dem abstehendem Verschlusshaken kann man beim Einladen das Gepäck verkratzen. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen stört eine hohe Stufe.

### Kofferraum-Variabilität Note: 3,3

- + Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt, die Lehnenhälften lassen sich verhältnismäßig einfach vorklappen.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer. Auf dem Blechboden der vorgeklappten Rücksitzlehne rutscht das Gepäck haltlos hin und her.

## Innenraum Note 2,8

### Bedienung Note: 2,6

- + 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. Das Lenkrad lässt sich in Höhe bzw. Neigung einstellen. Der wie ein Joystick platzierte Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Das aufpreispflichtige Radio hat zwar so manche rätselhafte Drucktaste, befindet sich aber weit oben im direkten Sichtbereich des Fahrers. In dieser Klasse nicht selbstverständlich: es gibt sogar ein Navigationssystem mit großem Farbdisplay gegen Aufpreis. Die Instrumente sind groß und klar gezeichnet, es fehlt aber ein Drehzahlmesser.
- Es gibt jedoch auch weniger praktische Details. So befinden sich die Fensterschalter in der Mittelkonsole und nicht in den Türen, ebenso die Schalter für Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte, die eigentlich links vom Lenkrad platziert sein sollten. Unverständlich, dass der unbeleuchtete Einsteller für die Außenspiegel unter dem Handbremshebel angebracht ist. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Leselampen sind nicht vorhanden und das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Insgesamt sind zu wenig Ablagen vorhanden.



Der Füllstand der Gasflaschen kann anhand einer Anzeige mit Leuchtdioden links auf Höhe der Lenksäule abgelesen werden.

### 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: 3,5

- + Hinten sind Kopffreiheit und Innenbreite erstaunlich groß.
- Die Kniefreiheit ist knapp, Mitfahrer über 1,60 m Größe haben Kontakt zur Vordersitzlehne. Der CNG-Panda ist nur mit der Zweier-Sitzbank hinten lieferbar.

## Komfort Note 2,8

### Federung Note: 3,1

Besonders unbeladen federt der Gas-Panda recht straff und steifbeinig, kleinere Unebenheiten werden recht gut geschluckt, größere führen zu deutlichen Karosseriebewegungen. Auf der Autobahn

ist der Fahrzeugaufbau durch die Bodenwellen in ständiger Bewegung.

- In zügig durchfahrenen Kurven neigt sich der hohe und schmale Aufbau ziemlich stark zur Seite.

### Sitze Note: 2,6

- + Die Vordersitze sind gut gepolstert und bieten ausreichend Halt am Rücken. Der Fahrer sitzt entspannt und kann sich mit den Füßen gut abstützen. Für so ein kleines Auto sitzt man auch hinten erstaunlich gut, hat durch die große Sitzhöhe feste Unterstützung für die Oberschenkel. Die Lehnenneigung der Rücksitzbank lässt sich in zwei Stufen einstellen. Auch gibt es hier Haltegriffe am Dach.
- Die Höheneinstellung des Fahrersitzes ist wenig brauchbar, denn in tiefer Position ist die Fläche zu schräg nach hinten geneigt, was zu einer unbequemen Sitzhaltung führt. Zudem drückt in niedriger Sitzflächenposition eine Strebe unten in der Lehne in den Rücken des Fahrers.

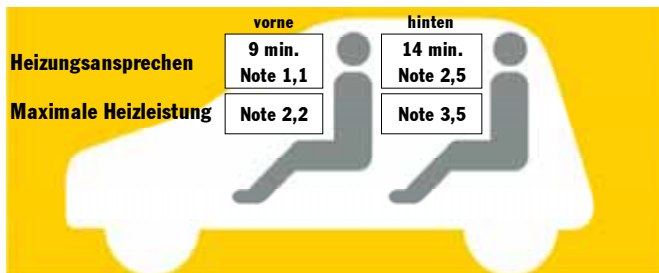
### Innengeräusch Note: 3,9

- Der Geräuschpegel im Innenraum ist relativ hoch, gerade bei höherem Tempo kommen zum Motorgeräusch noch deutliche Windgeräusche dazu. Bei Stadt- und Landstraßentempo sind entspannte Gespräche im Innenraum allerdings schon möglich.

### Heizung, Lüftung Note: 2,0

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung spricht vorn wie hinten schnell an und zeigt eine gute bis sehr gute Heizwirkung. Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis. Sie bietet auch bei hohen Außentemperaturen eine angemessene Kühlleistung.



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

## Motor/Antrieb Note 3,1

### Fahrleistungen\* Note: 4,9

- Den Panda Natural Power kauft man zum Sparen, nicht zum Rasen - so sind im Erdgasbetrieb die Beschleunigungs- und vor allem die Elastizitätswerte mehr als bescheiden. Wer die Klimaanlage dann noch zuschaltet, glaubt kaum noch beschleunigen zu können. Im Benzinbetrieb zeigt der Motor deutlich mehr Leistung, wengleich auch dann die Fahrleistungen eben einem 60-PS-Kleinwagen entsprechen.

### Laufkultur Note: 2,0

- + Der Motor läuft im gesamten Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert, nur bei sehr hohen Drehzahlen wird er etwas brummig. Zwischen Benzin und Gasbetrieb ist diesbezüglich kein Unterschied feststellbar.

### Schaltung Note: 2,0

- + Die Schaltung ist präzise geführt und leichtgängig, auch das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt problemlos.

### Getriebeabstufung Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht die geeignete Übersetzung zur Verfügung, um den Kompro-

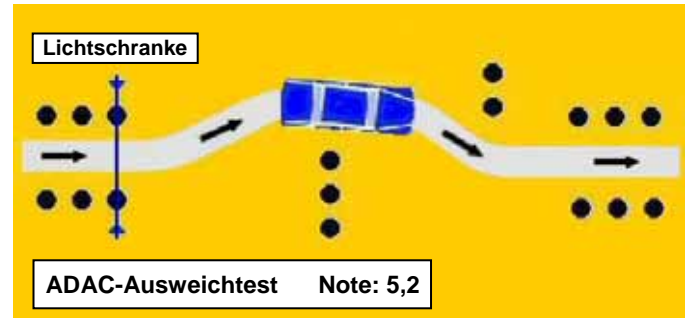
miss zwischen Vorwärtskommen und Sparen zu wahren. Das Drehzahlniveau wird erst bei Autobahntempo hoch.

## Fahreigenschaften Note 3,4

### Fahrstabilität Note: 4,3

Durch Fahrbahnverwerfungen und Längsrillen lässt sich der Panda kaum aus der Ruhe bringen. Auch auf weniger griffiger Straße und bei Regen ist die Traktion gut; da die Motorleistung recht gering ausfällt, ist keine Traktionskontrolle notwendig.

- Beim ADAC-Ausweichtest fällt der Erdgas-Panda durch, er schaukelt sich auf und schleudert - kann sogar kippen; der Fahrer kann das Drehen des Fahrzeugs kaum verhindern. Mit ESP bliebe der Panda gut beherrschbar, Fiat muss hier dringend nachbessern.



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.

### Kurvenverhalten Note: 2,7

- + In Kurven untersteuert der Panda deutlich, das kündigt sich aber früh und damit gut beherrschbar an - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Aber hier fehlt ESP ebenso, um den Fahrer in etwas zu schnell angegangenen Kurven zu unterstützen.

### Lenkung\* Note: 3,4

- + Zum leichteren Einparken gibt es den "City"-Modus der Servolenkung, der die erforderlichen Kräfte am Lenkrad auf ein Minimum reduziert.
- Allerdings ist die Lenkung insgesamt wenig zielgenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn.

### Bremse Note: 3,0

Der Bremsweg bis zum Stillstand aus Tempo 100 km/h beträgt im Durchschnitt mäßige 41,5 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, Serienreifen, halbe Zuladung). Das liegt vor allem an den schmalen Reifen und an der Abstimmung, denn die Bremsanlage zeigt sich dabei standhaft und weist kaum Fading auf. Insgesamt spricht die Bremse spontan an und ist recht gut dosierbar.

## Sicherheit Note 3,7

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 5,0

- Den Panda mit Erdgasantrieb gibt es nur mit ABS - zwar serienmäßig, aber heutzutage zu wenig, um damit mehr als die Note mangelhaft zu erreichen. Denn ESP oder ein Bremsassistent sind nicht lieferbar.

### Passive Sicherheit - Insassen Note: 3,6

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren gibt es drei von fünf möglichen Sternen. Front- und vordere Seiten-Airbags sind serienmäßig, seitliche Kopf-Airbags vorn und hinten sind optional zu haben. Die vorderen, etwas schmalen Kopfstützen sind für Personen bis maximal 1,80 m Größe ausgelegt.

- Hinten reichen die Kopfstützen nur für höchstens 1,60 m große Mitfahrer. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterungen.

**Kindersicherheit** **Note: 1,6**

- + Auf den Rücksitzen lassen sich zwei Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil mit den vorhandenen Gurten oder auch mit dem Isofix-System befestigen. Der rechte Front-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden, dann sind auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.

**Fußgängerschutz** **Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 1,7**

**Verbrauch\*** **Note: 2,7**

Beim Gasverbrauch schneidet der Panda nur durchschnittlich ab. Er konsumiert in der Stadt 5,5 kg, über Land 3,4 kg und auf der Autobahn 4,9 kg Erdgas pro 100 km. Daraus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 4,4 kg auf 100 km.

- Für einen Kleinwagen nicht mehr günstig zeigt sich der Benzinverbrauch; innerorts benötigt der Panda 7,9 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,7 l Super alle 100 km. So errechnet sich der Durchschnittsverbrauch von 6,6 l pro 100 km.

**Abgas** **Note: 0,8**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind im Gasbetrieb sehr gering, im Benzinbetrieb gering. Hier zeigt sich der Erdgas-Panda besonders für die Stadt geeignet, da er dort kaum zur Schadstoffbelastung beiträgt.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 2,4**

**Betriebskosten** **Note: 0,6**

- + Obgleich der Verbrauch für seine Klasse nur im durchschnittlichen Bereich liegt, verhilft das vergleichsweise günstige Erdgas dem kleinen Panda zu einer sehr guten Note bei den Betriebskosten.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 4,2**

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Für die Beurteilung stellt uns der Hersteller keine Daten zur Verfügung - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt.

**Wertstabilität** **Note: 3,7**

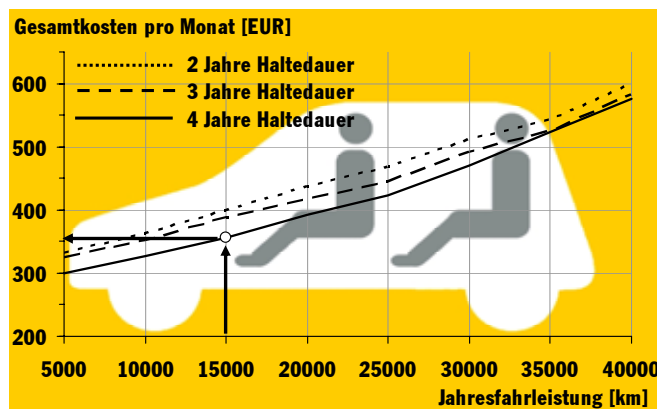
Die Aussicht auf einen Modellwechsel, welcher sich noch im Berechnungszeitraum vollziehen wird, wirkt sich nicht gerade positiv auf die weitere Restwertentwicklung aus. Trotzdem kann dem Panda noch eine relativ beständige Restwert prognostiziert werden. Positiv wirkt sich u.a. der bis 2020 niedrige Steuersatz in Deutschland für Erdgas aus, der die Betriebskosten dauerhaft im Rahmen hält.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 3,9**

Auch bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört der kleine Fiat mit 13.340 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse. Grund ist die teure Erdgas-Technik, die zusätzlich verbaut ist.

**Fixkosten** **Note: 2,0**

- + In der Haftpflichtversicherung ist der CNG-Panda günstig eingestuft. So halten sich die festen Kosten in angemessenem Rahmen, obwohl sich die Ausgaben für die Vollkasko nur im durchschnittlichen Bereich bewegen und bei der Teilkasko die Assekuranzen sogar richtig zulangen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 356 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.1 8V	1.2 8V	1.4 16V	1.3 JTD	1.3 JTD	1.2 8V Natural Power
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1108	4/1242	4/1368	4/1248	4/1248	4/1242
Leistung [kW(PS)]	40(55)	44(60)	74(100)	51(70)	55(75)	38(52)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	88/2750	102/2500	131/4250	145/1500	145/1500	88/3000
0-100 km/h[s]	15,0	14,0	9,6	13,0	12,4	19,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	155	185	160	165	140
Verbrauch pro 100 km [l]	6,3S	6,3S	7,0S	4,6D	4,8D	4,4G [kg]
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/13/17	13/13/17	14/15/17	15/13/18	15/13/18	13/13/17
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	362	376	473	385	386	356
Grundpreis[Euro]	9.190	10.140	13.890	11.990	12.640	13.340

- |                        |                      |                    |
|------------------------|----------------------|--------------------|
| <b>Aufbau:</b>         | <b>Versicherung:</b> | <b>Kraftstoff:</b> |
| ST = Stufenheck        | KH = KFZ-Haftpfl.    | N = Normalbenzin   |
| SR = Schrägheck        | VK = Vollkasko       | S = Superbenzin    |
| CP = Coupe             | TK = Teilkasko       | SP = SuperPlus     |
| CA = Cabriolet         |                      | D = Diesel         |
| RO = Roadster          |                      |                    |
| KB = Kombi             |                      |                    |
| KT = Kleintransporter  |                      |                    |
| TR = Transporter       |                      |                    |
| GR = Großraumlimousine |                      |                    |
| BU = Bus               |                      |                    |
| GE = Geländewagen      |                      |                    |
| PK = Pick-Up           |                      |                    |

## Daten und Messwerte

4-Zylinder G	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1242 ccm
Leistung	38 kW (52 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	88 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/70R14T
Reifengröße (Testwagen)	<b>165/70R14T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	19,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>18,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (G)	<b>4,4 kg l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/3,4/4,9 kg l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114 g/km/ <b>116 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>74 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3538 mm/1589 mm/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1100 kg/340 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>155 l/365 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	13 l
Reichweite	<b>295 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>67 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>62 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>179 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>356 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/13/17
Grundpreis	13.340 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie

### Innen

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

### Außen

Außenspiegel, elektr. einstellbar/ beheizbar	Serie/nicht erhältlich
Lackierung Metallic	360 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (nur ohne Kopfairbags)	880 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,9**

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	3,0
Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen*	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9
Kofferraum-Variabilität	3,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,8</b>
Bedienung	2,6
Raumangebot vorne*	2,6
Raumangebot hinten*	3,5
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>
Federung	3,1
Sitze	2,6
Innengeräusch	3,9
Heizung, Lüftung	2,0
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,1</b>
Fahrleistungen*	4,9
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	2,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,4</b>
Fahrstabilität	4,3
Kurvenverhalten	2,7
Lenkung*	3,4
Bremse	3,0
<b>Sicherheit</b>	<b>3,7</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	5,0
Passive Sicherheit - Insassen	3,6
Kindersicherheit	1,6
Fußgängerschutz	4,0
<b>Umwelt</b>	<b>1,7</b>
Verbrauch*	2,7
Abgas	0,8
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>2,4</b>
Betriebskosten*	0,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,2
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Neuanschaffung*	3,9
Fixkosten*	2,0

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 Wichtigkeit 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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juni 2007