



## Fiat Panda 1.2 8V Dynamic

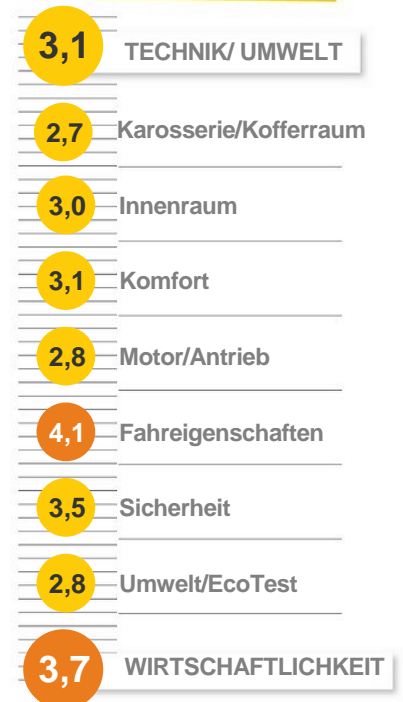
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(51 kW / 69 PS)

Der Fiat Panda ist in die Jahre gekommen und heute ein vertrauter Anblick auf den Straßen. Im September 2010 erhält er einen neuen Euro5-Motor. Der 1.2 8V Motor verspricht im europäischen Fahrzyklus einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 113 g/km. Beim alltagsnahen ADAC-EcoTest verbraucht der Panda im Durchschnitt üppige 5,8 l/100 km und stößt 135 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus, was ihm nur zu drei Sternen verhilft. Dass ESP nur optional erhältlich ist, das ist heute nicht mehr tolerierbar, ebenso ein Bremsweg von 44 Metern von 100 auf 0 km/h. Wer glaubt, dass er mit dem Panda 1.2 8V besonders günstig fährt, der hat sich getäuscht. Die hohen Betriebskosten und der starke Wertverlust lassen ihn nur im Mittelfeld mitschwimmen. **Karosserievarianten:** keine  
**Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Spark, Citroen C1, Opel Agila, Peugeot 107, Renault Twingo, Toyota Aygo

- +** gute Laufkultur, kräftige Heizung, sehr sauberes Abgas
- ESP gegen Aufpreis, schwache Bremse, schlechter Fußgängerschutz, starker Wertverlust, hohe Betriebskosten, hoher Verbrauch/CO<sub>2</sub>-Ausstoß



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie macht insgesamt einen ordentlichen Eindruck, nur im Detail gibt es Schwächen, wie zum Beispiel eine verschlossene Griffmulde an der Tankklappe, ein wackelige Dachreling, große Spaltmaße oder schlecht abgedichtete Schweißnähte. Im Innenraum dominiert graues Hartplastik, welches aber strapazierfähig wirkt. Die Teile sind teilweise ungenau geformt und scharfe Kanten von der Bearbeitung findet man an allen Ecken. Die aufpreispflichtige Dachreling darf mit höchstens 50 kg belastet werden. Serienmäßig ist ein Notrad an Bord, welches allerdings bei beladenem Kofferraum nicht erreicht werden kann.

**+** 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 Karosseriefanken. Gegen Aufpreis bekommt man ein großes Panoramadach (im Testwagen nicht verbaut), muss dann aber auf die Kopfairbags verzichten. Eine mögliche Zuladung von 370 kg ist für einen Viersitzer großzügig ausgelegt.

**-** Der Motorraum und Unterboden sind absolut unverkleidet und zerklüftet, was für unnötige Luftwirbel und somit einen erhöhten Kraftstoffverbrauch führt. Die Türausschnitte sind überhaupt nicht abgedichtet. Auch Stoßleisten, welche die Schweller vor Zerkratzen schützen könnten, gibt es nicht. Der Tankdeckel ist nicht abschließbar.

## Sicht

Nach vorne 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 D-Säulen sind kräftig ausgeführt. Ebenso durchschnittlich ist die Sicht im Innenspiegel. Gegen Aufpreis gibt es hinten akustische Parksensoren (im Testwagen nicht verbaut).

**+** Die Sicht nach vorn ist sehr gut, die Haube fällt steil ab, entzieht sich aber dem Sichtfeld des Fahrers. Auch hinter dem Fahrzeug können Hindernisse gut erkannt werden. Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind ausreichend dimensioniert und bieten gute Rücksicht. Das Wischfeld ist großzügig und sorgt auch bei Regen für einwandfreie Sicht. Nur der Blick nach rechts oben (z. B. zur Ampel) ist behindert.

**-** Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn unzureichend aus.



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



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.

2,4

## Ein-/Ausstieg

- + Besonders vorn steigt man bequem ein und aus, dank der weit öffnenden Türen und der hohen Sitze. Die Schweller sind niedrig und schmal und können somit problemlos überwunden werden. Auf- und zugeschlossen wird das Auto per Fernbedienung, deren Tasten allerdings leicht verwechselt werden können. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig, haben genügend Raststellungen und halten auch an leichten Steigungen die Türen sicher offen. Außer der Fahrer haben alle außen sitzenden Passagiere einen Haltegriff am Dach, der das Ein- und Aussteigen erleichtert.
- Die Dachlinie ist niedrig, große Personen stoßen sich leicht den Kopf.

2,5

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum liegt mit 190 Liter im Klassendurchschnitt. Durch Umklappen der Rücksitzlehnen lässt er sich auf 375 Liter erweitern. Optional ist eine verschiebbare Rücksitzbank erhältlich (im Testwagen nicht verbaut).

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



Mit nur 190 l Volumen ist der Kofferraum des Panda recht klein geraten, die Konkurrenten, wie der Kia Picanto mit nur 105 l Volumen, bieten z.T. jedoch noch weniger Platz.

2,1

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Einladen muss eine Ladekante von 68 cm überwunden werden, beim Ausladen ist sie 13,5 cm hoch.

- + Die Heckklappe wird per Taste am Schlüssel oder an der Heckklappe entriegelt und lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt 1,90 m nach oben und behindert selbst große Personen nicht. Das Gepäck kann einfach verstaut werden, da die Ladeöffnung sehr groß und die Form des Kofferraums zweckmäßig ist. Aufgrund der geringen Tiefe können die Gepäckstücke ohne Mühe erreicht werden.
- Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen behindert eine hohe Stufe das Verschieben des Gepäcks.

3,1

## Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt, die Lehnenhälften lassen sich recht einfach vorklappen.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

3,0

## INNENRAUM

2,8

## Bedienung

Das Lenkrad lässt sich in der Höhe einstellen. Nicht ganz optimal ist der Lichtschalter am Blinkerhebel angebracht. Die Instrumente sind einfach gehalten, die verspielten Zifferblätter mit der roten Hintergrundbeleuchtung sind aber nicht gut ablesbar.

⊕ Die Bedienung des Panda ist einfach, die Eingewöhnungszeit gering. Alle Schalter liegen gut zur Hand, nur die Tastknöpfe neben den Armaturen sind unpraktisch und unbeleuchtet. Der wie ein Joystick neben dem Fahrer platzierte Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Ebenso das Zündschloss, welches vom Fahrer gut einsehbar ist. Die Heizung ist gut platziert, übersichtlich und einfach zu bedienen. Die Umluftfunktion ist einfach zu bedienen, schaltet aber nicht selbständig ab, was einer vorzeitigen Ermüdung vorbeugen könnte. Optimal platziert ist das Radio. Durch seine hohe Platzierung wird der Fahrer beim Bedienen kaum vom Verkehr abgelenkt. Es ist sehr einfach aufgebaut und bis auf den schlecht greifbaren Lautstärkenregler einfach zu bedienen. Viele Einstellmöglichkeiten gibt es an den Sitzen nicht, die Bedienelemente sind aber gut zu erreichen und einfach einzustellen. Der Bordcomputer berechnet den Durchschnittsverbrauch.



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

⊖ Es gibt jedoch auch weniger praktische Details. So befinden sich die Fensterschalter in der Mittelkonsole und nicht in den Türen, ebenso der Schalter für die Nebelschlussleuchte, die eigentlich links vom Lenkrad platziert sein sollten. Die Scheibenwischer haben kein einstellbares Intervall. 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. Nur der Fahrer-Fensterheber hat eine Durchlauf-Automatik. Eine Außentemperaturanzeige gibt es nur in Verbindung mit der optionalen Klimaautomatik. Die Außenspiegel werden mechanisch eingestellt, der Rechte ist vom Fahrer kaum erreichbar. Die hinter Gurtschlösser hängen an losen Bänder, was das Angurten unnötig erschwert.

2,8

## Raumangebot vorne\*

Die Knie haben Kontakt zum Armaturenbrett, die Ellenbogen zur Türverkleidung. Die beiden Vordersitze lassen sich für 1,89 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Für diese Fahrzeugklasse ist die Innenbreite großzügig.

3,9

## Raumangebot hinten\*

Der Panda ist ein Viersitzer. Ohne Aufpreis kann er als Fünfsitzer bestellt werden, wodurch dann aber andere Ausstattungsmerkmale wegfallen.

- ⊕ Hinten sind Kopffreiheit und Innenbreite erstaunlich groß.
- ⊖ Die Kniefreiheit ist knapp, Mitfahrer über 1,65 m Größe haben Kontakt zur Vordersitzlehne.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 3,1 KOMFORT

---

### 3,1 Federung

Besonders unbeladen federt der Panda recht straff und steifbeinig. Er neigt zum Stuckern. Beim Bremsen und Gasgeben sind deutliche Karosseriebewegungen um die Querachse vorhanden.

- + Lange Wellen werden im Fahrzeug kaum wahrgenommen. Einzelne Hindernisse werden recht ordentlich abgefedert.
- Kurze Wellen versetzen den Panda in nervöses Wippen. Der kurze Radstand kombiniert mit der straffen Federung sorgt für dauernde Unruhe im Fahrzeug, die auf Dauer als Körperbelastung empfunden wird. In zügig durchfahrenen Kurven neigt sich der hohe und schmale Aufbau ziemlich stark zur Seite.

---

### 3,1 Sitze

Die vorderen Sitzlehnen haben eine ordentliche Kontur, im unteren Bereich drückt aber eine massive Querstrebe deutlich ins Kreuz. Die Sitzflächen sind kaum ausgeformt. Bei Kurvenfahrt wäre mehr Seitenhalt wünschenswert. Der Fahrer sitzt ordentlich im Panda. Für den linken Fuß ist eine gute Fußstütze angebracht, man kollidiert aber gerne mit dem Öffnungshebel der Motorhaube. Die Sitzflächen dürften länger sein und die Schenkel besser unterstützen. Auf Dauer nervt der Kniekontakt mit der Mittelkonsole. Auch die hintere Sitzlehne ist ordentlich konturiert, aber leider nicht so hoch wie die Vorderen. Die Polsterung ist im Fond nicht so bequem. Die Passagiere sitzen hinten sehr aufrecht im Fahrzeug.

- + Die Polsterung der Vordersitze ist weich und komfortabel. Auch für große Personen sind die Lehnen ausreichend hoch. Aufgrund der Stoffbezüge ist die Atmungsaktivität der Sitze einwandfrei.
- Beide Vordersitze sind kaum einstellbar. Sie können nur vor und zurück geschoben werden und die Lehnenneigung ist justierbar. Die angedeutete Kontur der hinteren Sitzfläche wird aufgrund der weichen Polsterung platt gesessen.

---

### 4,2 Innengeräusch

- Der Geräuschpegel im Innenraum ist hoch. Bei 130 km/h werden 75,2 dB(A) gemessen. Vor allem die immensen Windgeräusche, die bereits bei 100 km/h deutlich auftreten, wirken bei hohen Geschwindigkeiten belastend auf die Insassen. Zudem nimmt man kräftige Reifengeräusche wahr. Das Getriebe singt in manchen Betriebszuständen. Lobend muss der Motor erwähnt werden, der seine Arbeit zurückhaltend verrichtet.

---

### 2,8 Klimatisierung

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

Klimaanlage (wie im Testfahrzeug) und Klimaautomatik werden optional angeboten.

- + Die Heizung spricht vorn wie hinten schnell an und zeigt eine gute bis sehr gute Heizwirkung. Bereits nach neun Minuten wird auf den vorderen Plätzen Raumtemperatur erreicht. Hinten dauert es auch nur fünf Minuten länger.

⊖ Die Innenraumtemperatur wird für das gesamte Fahrzeug an einem einfachen Drehregler eingestellt. Auch die Luftverteilung findet für Fahrer und Beifahrer gemeinsam statt. Es sind feste Kombinationen vorgegeben, die ausgewählt werden können. Die hinteren Seitenscheiben können kaum mehr als halb geöffnet werden und behindern eine zügige Durchlüftung des Fahrzeugs.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 3,3 Fahrleistungen\*

Subjektiv zeigt sich der kleine 1,2 Liter-Benziner mit 69 PS (51 kW) sehr 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 9,6 Sekunden. In seiner Klasse ein respektabler Wert.

⊖ Elastizität zählt nicht zu Stärken des kleinen Italieners. Der Motor mag hoch gedreht werden.

### 2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft im gesamten Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert. Er bietet eine Laufkultur, die für einen kleinen Vierzylinder echt bemerkenswert ist.

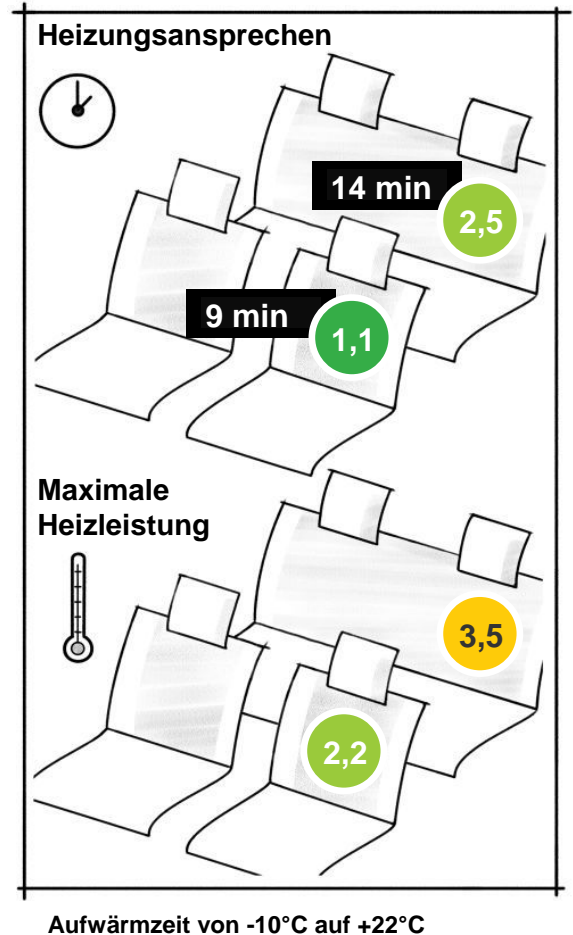
### 3,0 Schaltung

In der Schaltmechanik des Panda ist relativ viel Spiel, was die Schaltung unpräzise und etwas haklig macht. Trotzdem lassen sich die Schaltstufen zügig wechseln, es ist wenig Kraftaufwand nötig. Die Schaltwege dürften dabei etwas kürzer sein. Der Rückwärtsgang ist per Zugring zuverlässig gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert.

⊖ Versucht man den Rückwärtsgang bei ausrollendem Fahrzeug einzulegen, quittiert das Getriebe den Versuch mit lautem Krachen.

### 2,4 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 3.400 Umdrehungen pro Minute. Eine längere Übersetzung würde ihm aber Agilität rauben.



4,1

## FAHREIGENSCHAFTEN

4,6

### Fahrstabilität

Dem Panda fehlt es etwas an Geradeauslauf. Eine Traktionskontrolle ist im Lieferumfang des ESP enthalten (im Testwagen nicht verbaut).

⊖ Beim ADAC-Ausweichtest fällt der Panda durch, er schaukelt sich auf und schleudert - kann sogar kippen; der Fahrer kann das Drehen des Fahrzeugs kaum verhindern. Autos ohne ESP sind nicht mehr zeitgemäß. Das optionale Stabilitätsprogramm ist ein absolutes Muss. Bei plötzlichen Spurwechseln (Lenkimpuls) beginnt das Fahrzeug zu pendeln. Auch dann steht kein rettendes ESP zur Verfügung.

2,5

### Kurvenverhalten

+ 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. Lastwechselreaktionen treten aufgrund des ausgeprägten Untersteuerns kaum auf.

3,2

### Lenkung\*

Beim Anlenken reagiert der Fiat etwas verzögert, dann aber sogar etwas aggressiv - man kann den Lenkwinkel wieder reduzieren. Ein Wendekreis von 9,8 Metern ist für das kleine Auto durchschnittlich.

+ Zum leichteren Einparken gibt es den "City"-Modus der Servolenkung, der die erforderlichen Kräfte am Lenkrad auf ein Minimum reduziert.

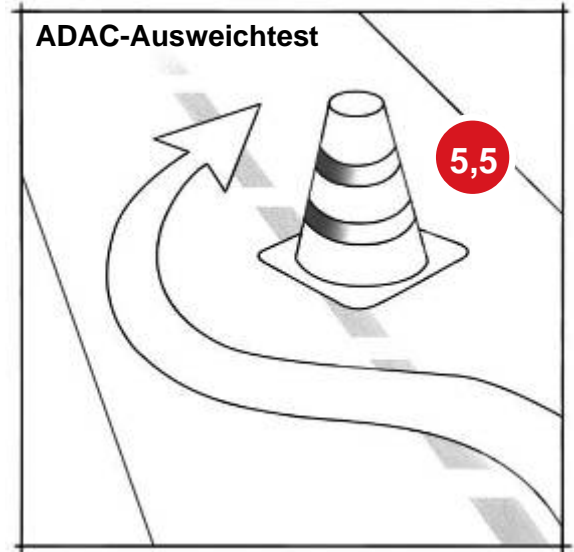
⊖ Die Lenkung ist insgesamt wenig zielgenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn.

4,7

### Bremse

⊖ Der Bremsweg bis zum Stillstand aus Tempo 100 km/h beträgt im Durchschnitt dürftige 44 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, Serienreifen, halbe Zuladung). Hier herrscht dringend Handlungsbedarf. Die Bremse spricht durchschnittlich an, ein Bremsassistent ist nicht an Bord. Auch die Dosierbarkeit ist nur Mittelmaß. Zumindest tritt während der Versuchsreihe kein Fading 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.

## 3,5 SICHERHEIT

### 3,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Außer dem gesetzlich vorgeschriebenen ABS sind keinerlei Assistenzsysteme an Bord, welche die aktive Sicherheit des Fahrzeugs erhöhen könnten. ESP und Bremsassistent BAS sind zumindest optional erhältlich, aber im Testwagen nicht verbaut.

### 3,7 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren gibt es nur 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 1,75 m Größe ausgelegt.

– Hinten reichen die Kopfstützen nur für höchstens 1,55 m große Mitfahrer. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterungen. Am Heckblech sind zwar Ösen, an den Top-Tether von Kindersitzen befestigt werden können, für die Ladungssicherung sind sie aber, aufgrund fehlender Gegenösen, unbrauchbar. Nur für den Fahrerplatz ist ein Gurtwarner vorhanden. Die schlecht greifbaren Klapp-Außentürgriffe erlauben keine hohen Zugkräfte im Falle eines Unfalls.

### 2,1 Kindersicherheit

Beim Crashtest werden nur zwei Sterne im Bereich Kindersicherheit erreicht.

+ 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.

– Die an losen Bändern befestigten Gurtschlösser können vertauscht werden.

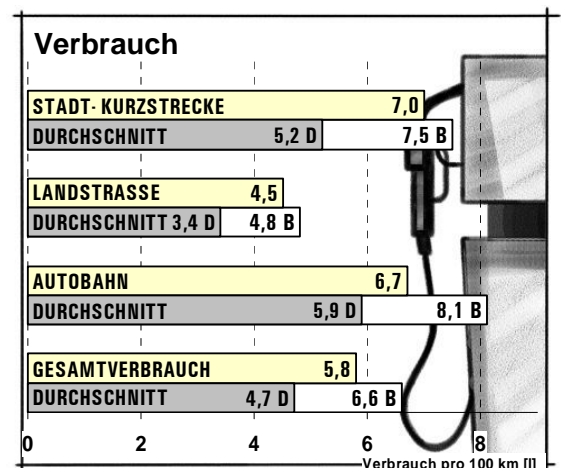
### 4,4 Fußgängerschutz

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

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO2\*

– Für einen Kleinwagen nicht mehr günstig zeigt sich der Kraftstoffverbrauch; innerorts benötigt der Panda 7,0 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 6,7 l Super alle 100 km. So errechnet sich der Durchschnittsverbrauch von 5,8 l pro 100 km. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 135 g/km. Im ADAC-EcoTest reicht das nur für 17 Punkte.



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



---

1,3

## Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind, typisch für einen Ottomotor, sehr gering. Im ADAC-EcoTest erhält der Panda hierfür 47 Punkte, addiert mit den Punkten für den Verbrauch 64 Punkte und somit nur drei Sterne.

---

3,7

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

4,5

### Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein hoher Verbrauch von relativ teurem Superkraftstoff führt unweigerlich zu sehr hohen Betriebskosten.

---

3,5

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

---

5,1

### Wertstabilität\*

⊖ Der aktuelle Panda ist in die Jahre gekommen und wird voraussichtliche Ende 2011 vom Nachfolger abgelöst. Auch ein neuer Motor kann nicht verhindern, dass ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert wird.

---

2,7

### Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis von 10.990 € ist in Ordnung. Absolut notwendig ist aber das optionale ESP, dessen 500 € Aufpreis man auf jeden Fall mit einkalkulieren sollte.

---

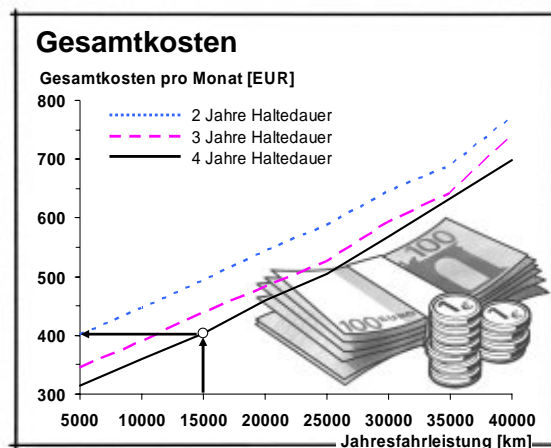
2,6

### Fixkosten\*

Auch die Fixkosten halten sich in erträglichem Rahmen. Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sind zwar relativ teuer, aber die Kfz-Steuer ist mit 26 € jährlich schon fast rekordverdächtig.

### 3,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Ein wirkliches Sparauto ist der Panda 1.2 8V Dynamic nicht. Hohe Kilometerleistungen sollte man aufgrund der hohen Betriebskosten nicht anpeilen. Der Wertverlust ist groß, Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten liegen auch nur im Mittelfeld. Somit kann die monatliche finanzielle Belastung gerade noch durchschnittlich bewertet werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 404 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	1.3 JTD Multijet 16V	1.4 8V Natural Power
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1248	4/1368
Leistung [kW(PS)]	51(69)	55(75)	51(69)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	145/1500	104/3000
0-100 km/h[s]	13,4	13,1	14,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	165	157
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	4,7 D	4,2 G
CO2 [g/km]	113	110	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/18	19/18/19	15/15/18
Steuer pro Jahr [Euro]	26	123	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	389	415	376
Preis [Euro]	9.890	13.090	13.740

#### 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-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1242 ccm
Leistung	51 kW (69 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	102 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/80R13T
Reifengröße (Testwagen)	<b>155/80R13T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>9,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>43,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,0/ 4,5/ 6,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	113g/km / <b>135g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>75dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3538/1589/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>935 kg/370 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>190 l/375 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>600 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Berganfahrh.)	500 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung (Dualdrive)	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	200 Euro
Audioanlage	ab 500°
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage (inkl. Pollenfilter)	990 Euro°
Klimaautomatik (inkl. Außentemp.)	1.290 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (50 : 50)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	100 Euro
Lackierung Metallic	400 Euro°
Schiebe-Hubdach	880 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>123 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>46 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>60 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>175 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>404 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/15/18
Grundpreis	10.990 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 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich   gute Zulademöglichkeit   komfortbetont   gute Sicherheit   fahraktiv   langstreckentauglich   wirtschaftlich

Fiat Panda 1.2 8V Dynamic

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**3,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>4,1</b>
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	4,6
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,5
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	3,2
Kofferraum-Volumen*	2,5	Bremse	4,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	<b>Sicherheit</b>	<b>3,5</b>
Kofferraum-Variabilität	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,9
<b>Innenraum</b>	<b>3,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	3,7
Bedienung	2,8	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,8	Fußgängerschutz	4,4
Raumangebot hinten*	3,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,8</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,3
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Schadstoffe	1,3
Federung	3,1		
Sitze	3,1	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,7</b>
Innengeräusch	4,2	Betriebskosten*	4,5
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>	Wertstabilität*	5,1
Fahrleistungen*	3,3	Kosten für Anschaffung*	2,7
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,6
Schaltung	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Getriebeabstufung	2,4		

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

**ADAC** autotest