



## Fiat Panda 1.2 8V Lounge

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(51 kW / 69 PS)

**E**ine neue Generation des Fiat Panda ist seit März 2012 auf dem deutschen Markt erhältlich. Komplet neu entwickelt ist das Auto aber nicht. Es basiert auf dem bekannten 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 nur bei der höchsten Ausstattungsvariante Lounge serienmäßig. Seitenairbags und das City-Notbremssystem LSCM kosten extra. Der neue kann vieles besser als der alte Panda, der noch bis Jahresende weiter produziert wird. Als Quantensprung kann der Modellwechsel aber nicht bezeichnet werden. Der 1.2 8V Motor ist vom Vorgänger bekannt und sorgt auch im neuen Modell für nur mäßige Verbrauchswerte. Ab günstigen 9.990 Euro kann man Panda fahren, die getestete Lounge-Ausstattung ist ab 11.490 Euro zu haben. Die Unterhaltskosten liegen aber nur im Mittelfeld. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Spark, Citroen C1, Opel Agila, Peugeot 107, Renault Twingo, Toyota Aygo.

**+** klassenbezogen großer Kofferraum, geringer Schadstoffausstoß

**-** geringes Raumangebot hinten, hoher Verbrauch/CO2-Ausstoß, hinten schwache Heizung



### ADAC-URTEIL

**2,8** AUTOTEST

**3,5** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,2** Familie

**2,4** Stadtverkehr

**2,6** Senioren

**3,0** Langstrecke

**3,6** Transport

**2,9** Fahrspaß

**3,2** Preis/Leistung

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

⊕ 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.

⊖ Die Spaltmaße sind groß und nicht überall gleichmäßig. Die Schweißnähte sind zum Großteil unzureichend abgedichtet. Im Innenraum dominieren Kunststoffe, die zum Großteil etwas billig wirken, daran ändern auch die Klavierlackatrappen nichts. 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. Der in die Tankklappe integrierte Tankdeckel ist nicht abschließbar.

Der Panda 1.2 8V hat eine berechnete Reichweite von 649 km. Zugeladen werden dürfen insgesamt bis zu 405 kg, auf der Dachreling sind Lasten bis zu 55 kg erlaubt. Serienmäßig wird er als Viersitzer ausgeliefert. Optional kann für 100 Euro Aufpreis ein dritter Platz auf der Rücksitzbank bestellt werden.

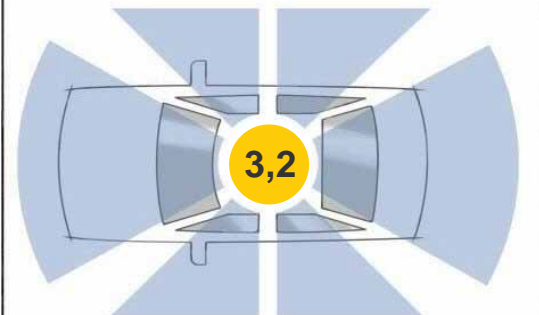
⊕ Durch die geringen Außenmaße zeigt sich der Panda vor allem im Stadtverkehr sehr handlich. Er wird serienmäßig als Fünftürer ausgeliefert.

⊖ Im Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset vorhanden. Gegen 50 Euro Aufpreis ist ein vollwertiges Ersatzrad optional erhältlich. Nur dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

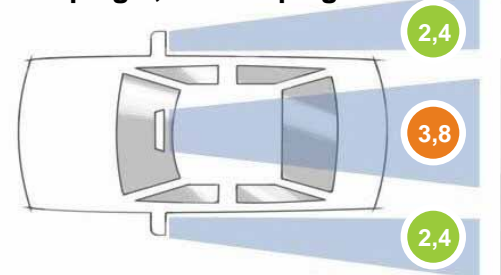
Bei den Sichtverhältnissen liegt der Panda nur im Mittelfeld. Nach vorne ist das Fahrzeug abschätzbar, nach hinten stört die hohe Scheibenlinie etwas. Bei der ADAC-Rundumsicht erreicht der Panda nur ein durchschnittliches Ergebnis, die B- und C- und vor allem die sehr voluminösen D-Säulen behindern die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

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

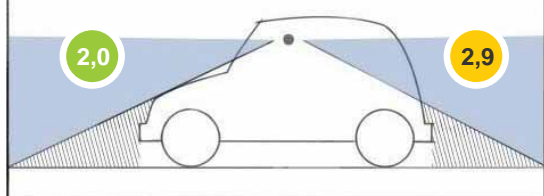
### Rundumsicht



### 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 Fahrzeug erkennt.

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 sie Frontscheibe großflächig mit sechs Strahlen. Durch das Tagfahrlicht wird der Panda auch auf schwierigen Strecken rechtzeitig erkannt.

⊖ Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn unzureichend aus.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

2,7

## 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. 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. 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. Nur für den Beifahrer gibt es einen Haltegriff am Dachhimmel, der vor allem beim Aussteigen unterstützt. Bei geöffneter Heckklappe kann das Fahrzeug verriegelt werden, wodurch die Gefahr des Aussperrens besteht.

1,9

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Mit einem Volumen von 220 Litern ist der Kofferraum großzügig bemessen. Bei umgeklappter Rücksitzbank stehen 440 Liter zur Verfügung. Durch das steile Heck kann der Panda auch gut bis zum Dach beladen werden. Serienmäßig ist die Rücksitzbank nur im Ganzen umklappbar. Gegen Aufpreis kann sie auch geteilt bestellt werden.



Mit 220 l Volumen bietet der Kofferraum ausreichend Platz für den Einkauf oder das Gepäck.

2,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Einladen muss eine Ladekante von 68 cm überwunden werden, beim Ausladen ist sie 17 cm hoch. Sowohl die Breite der Ladeöffnung als auch den Gepäckraums sind Mittelmaß.

⊕ Die Heckklappe wird per Taste am Schlüssel oder an der Heckklappe entriegelt und lässt sich leicht öffnen. Sie schwingt 1,86 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 Vorschieben des Gepäcks.

## 3,7 Kofferraum-Variabilität

Der Mechanismus zum Entriegeln der Rücksitzlehne ist einfach zu bedienen, muss aber bei der einteiligen Lehne links und rechts gleichzeitig bedient werden.

⊖ Serienmäßig ist die Rücksitzbank nur im Ganzen klappbar. Eine geteilte Bank kostet Aufpreis. Kleine Utensilien können allenfalls unter den Kofferraumboden untergebracht werden.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,9 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. Wie beim Vorgänger sind die Instrumente 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. Der serienmäßige Bordcomputer stellt alle wichtigen Funktionen zur Verfügung, ist aber nicht besonders übersichtlich.



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 serienmäßige Klimaanlage ist gut platziert, übersichtlich und einfach zu bedienen. Wählt man einen der vorderen Gänge, so sind aber nicht alle Tasten gut zu erreichen. Das Klavierlackimitat spiegelt sehr. Mit der Heckscheibenheizung wird auch eine elektrische Frontscheibenheizung aktiviert. 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. 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 Fensterschalter in der Mittelkonsole und nicht in den Türen, ebenso der Schalter für die Nebelschlussleuchte, 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 Handbremshebel kann nicht komplett umfasst werden und erlaubt somit keine großen Zugkräfte.



---

## 2,3 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 1,95 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Für diese Fahrzeugklasse ist die Innenbreite großzügig.
- ⊖ 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 1,61 m Größe haben Kontakt zur Vordersitzlehne (Vordersitze für Personen mit 1,80 m Körpergröße eingestellt).



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,61 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,5 Innenraum-Variabilität

- ⊖ Der Innenraum des Panda erlaubt keine großen Variationsmöglichkeiten. Selbst die Rücksitzlehne ist nur im Ganzen klappbar.

---

## 3,1 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 rauem Fahrbahnbelag 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 deutlich.

## 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 ordentlich konturiert. Die weiche Polsterung ist im Fond nicht so bequem. Die Passagiere sitzen hinten sehr aufrecht im Fahrzeug.

⊕ Der Fahrersitz ist im neuen Panda nun 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.

## 3,3 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist durchschnittlich. Bei 130 km/h werden 71 dB(A) gemessen.

⊕ Der Motor hält sich dezent im Hintergrund, auch sonstige Fahrgeräusche treten kaum auf.

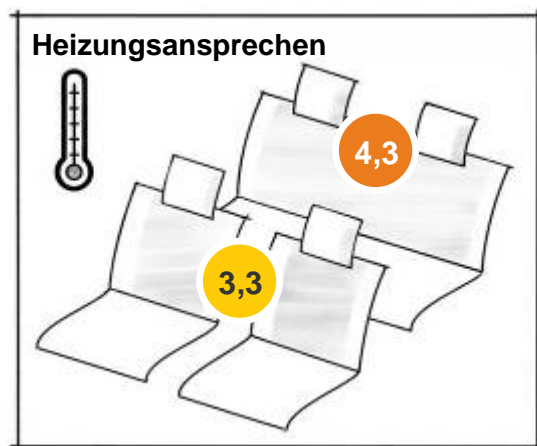
⊖ Windgeräusche werden vor allem bei höheren Geschwindigkeiten im Innenraum deutlich wahrgenommen.

## 3,8 Klimatisierung

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

In der Ausstattungsvariante Lounge ist eine Klimaanlage serienmäßig verbaut. Gegen einen Aufpreis von 400 € gibt es auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik (im Testwagen nicht verbaut). 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.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

## 3,5 Fahrleistungen\*

Subjektiv zeigt sich der kleine 1,2 Liter-Benziner mit 69 PS (51 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 9,6 Sekunden. Mittelwert in seiner Klasse.

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

2,3

## Laufkultur

⊕ Der Motor läuft im gesamten Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert. Es treten zwar immer wieder leichte Vibrationen auf und er ist nicht absolut frei von Brummfrequenzen. Für einen kleinen Vierzylinder arbeitet er aber vorbildlich.

2,5

## Schaltung

Erfreulich präzise zeigt sich das Schaltgetriebe des neuen 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.

2,5

## 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 3.750 Umdrehungen pro Minute. Eine längere Übersetzung würde ihm aber Agilität rauben.

2,7

## FAHREIGENSCHAFTEN

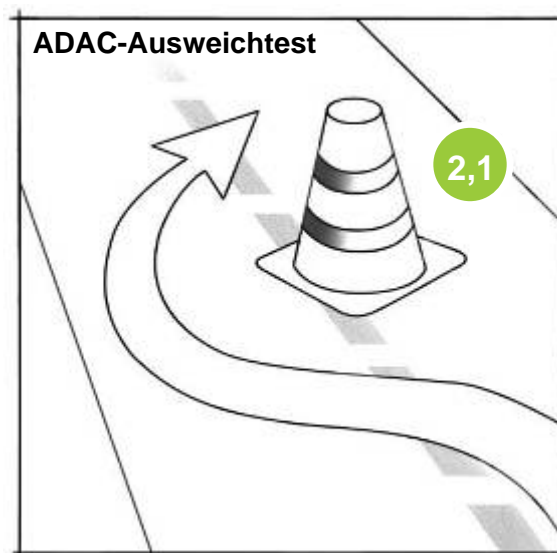
2,4

### 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 im Lieferumfang des ESP enthalten.

⊕ 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 über 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 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, Reifen: Goodyear Efficient Grip der Größe 185/55 R15 82H, 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 nur bei der Ausstattungs-Variante Lounge serienmäßig angeboten. Bei allen anderen Varianten kostet es Aufpreis.

- ⊕ Gegen Aufpreis kann der Panda mit dem City-Notbremsassistent LSCM geordert werden. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.
- ⊖ 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.

- ⊕ 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.



## 2,1 Kindersicherheit

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

- + Auf den Rücksitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitz-Systeme aller Klassen unkompliziert mit den vorhandenen Gurten oder auch mit dem Isofix-System befestigen. 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.

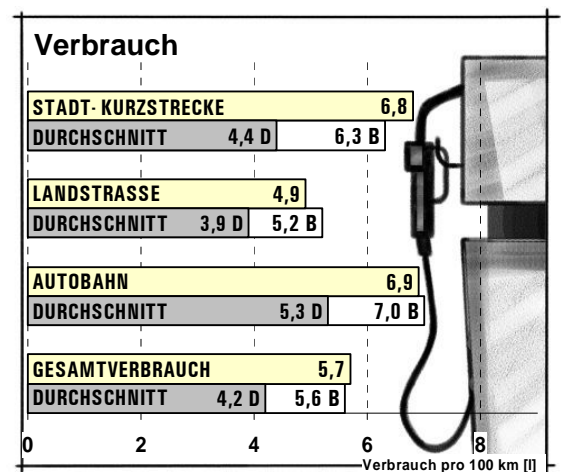
## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO2\*

- Für einen Kleinwagen nicht mehr günstig zeigt sich der Kraftstoffverbrauch; innerorts benötigt der Panda 6,8 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,9 l Super alle 100 km. So errechnet sich der Durchschnittsverbrauch von 5,7 l pro 100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt 156 g/km. Im ADAC-EcoTest reicht das nur für 20 Punkte.

### 1,5 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind, typisch für einen Ottomotor, sehr gering. Im ADAC-EcoTest erhält der Panda hierfür 45 Punkte, addiert mit den Punkten für den Verbrauch 65 Punkte und somit nur drei Sterne.



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

## 3,5 AUTOKOSTEN

### 4,9 Betriebskosten\*

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

### 3,9 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.

### 3,4 Wertstabilität\*

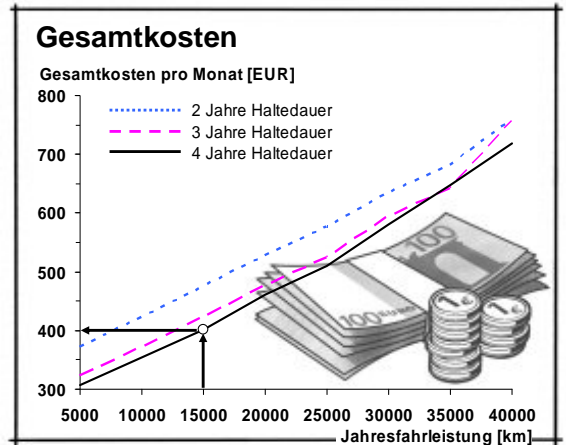
Trotzdem dass der Panda ganz neu auf dem Markt ist, wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 2,6 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis von 11.490 € ist in Ordnung. Die Ausstattung ist bereits in Grundausrüstung ordentlich.

### 3,3 Fixkosten\*

Auch die Fixkosten halten sich in erträglichem Rahmen. Die Haftpflichtversicherung ist zwar relativ teuer, aber die Kfz-Steuer erweist sich mit 46 € jährlich sehr erschwinglich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 402 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

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

## DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	0.9 8V Twinair	1.3 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	SR/5	SR/3	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	2/875	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	62(85)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	145/1900	190/1500
0-100 km/h[s]	14,2	11,2	12,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	177	168
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,2 S	3,9 D
CO2 [g/km]	120	99	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/14/16	16/16/16	19/16/19
Steuer pro Jahr [Euro]	46	18	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	379	400	415
Preis [Euro]	9.990	12.890	13.790

#### 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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder B	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)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,05/9,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>9,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,8/ 4,9/ 6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	120g/km / <b>156g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,5dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3653/1643/1551 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1885 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1015 kg/405 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>220 l/440 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	55 kg
Tankinhalt	37 l
Reichweite	<b>645 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>47 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>64 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>166 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>402 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/14/16
Grundpreis	11.490 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 2012 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 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	300 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	250 Euro <sup>o</sup> /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

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

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

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