



## Fiat Panda 1.3 JTD Multijet 16V Start&Stopp Rock 4x4 (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(55 kW / 75 PS)

**M**öchte man sich einen Kleinwagen mit Allradantrieb anschaffen, kommt man am Panda nicht vorbei. Das 4WD-Antriebssystem ist in dieser Klasse einzigartig und sorgt für hervorragende Geländegängigkeit. Echte Differenzialsperren hat der kleine Fiat nicht. Ein elektronisches Geländeprogramm bremst aber rutschende Räder kontrolliert ab und sorgt für steten Vortrieb, auch auf losem Untergrund. Serienmäßig wird der Panda 4x4 auf Winterrädern ausgeliefert. Diese mögen die Geländetauglichkeit noch erhöhen. Wird der Allrad-Panda aber viel auf der Straße betrieben, so sollte man die kostenlose Option Sommerräder wählen. Mit ihnen würde der Bremsweg deutlich kürzer und das Fahrverhalten stabiler und sicherer ausfallen. Erfreulicherweise werden die Allrad-Modelle serienmäßig mit ESP ausgeliefert, was bei den frontgetriebenen Pandas alles andere als selbstverständlich ist. Seitenairbags und das City-Notbremssystem LSCM kosten extra. Der 1,3-Liter-Dieselmotor mit 55 kW/75 PS erfreut mit seiner Durchzugskraft. Der durchschnittliche Verbrauch von 5,4 l/100 km im ADAC EcoTest liegt aber sehr hoch. Ab 15.590 Euro kann man Panda 4x4 fahren. Soll es aber ein Diesel-Panda in Rock-Ausstattung sein, ist man über 17.000 Euro los.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine.

- +** sehr gute Traktion durch Allradantrieb, für Kleinwagen ordentliches Kofferraum-Volumen
- sehr hohe Unterhaltskosten, hoher Verbrauch/CO<sub>2</sub>-Ausstoß, geringes Raumangebot hinten, sehr hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

**3,0** AUTOTEST

**5,1** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,0** Familie

**2,0** Stadtverkehr

**2,6** Senioren

**3,1** Langstrecke

**3,6** Transport

**3,2** Fahrspaß

**4,1** Preis/Leistung

Stand: Oktober 2013  
Text: Stefan Giuliani

## Verarbeitung

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 an den Karosseriefanken das Beschädigungsrisiko durch fremde Autotüren. Der Tankstutzen ist mit einem Fehlbetankungsschutz ausgerüstet, welcher verhindert, dass irrtümlich Ottokraftstoff eingefüllt wird. Für den Notfall liegt dem Bordwerkzeug ein Adapter bei, der eine Kanister-Betankung ermöglicht.
- ⊖ Die Spaltmaße sind groß und nicht überall gleichmäßig. Die Schweißnähte sind zum Teil unzureichend abgedichtet. Im Innenraum dominieren Kunststoffe, die zum Großteil etwas billig wirken. Die Teile sind teilweise ungenau geformt und scharfe Kanten von der Bearbeitung findet man an allen Ecken. Der Motorraum wird zwar durch einen massiven Unterfahrschutz vor Beschädigungen geschützt, der restliche Unterboden ist aber 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. Die Motorhaube wird von einem einfachen Haltestab offen gehalten. Gasfedern wären hier eine elegantere Lösung.

## Alltagstauglichkeit

Mit dem kleinen 35-Liter-Tank lassen sich Reichweiten von nur knapp 650 Kilometern realisieren. Auf der Dachreling sind Lasten bis zu 55 kg erlaubt. Serienmäßig wird er als Viersitzer ausgeliefert. Optional kann ein dritter Platz auf der Rücksitzbank bestellt werden (im Testwagen nicht vorhanden).

- ⊕ Durch die geringen Außenmaße zeigt sich der Panda vor allem im Stadtverkehr sehr handlich. Er wird serienmäßig als Fünftürer ausgeliefert.
- ⊖ Zugeladen werden dürfen insgesamt nur 385 kg. Im Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset vorhanden. Gegen Aufpreis wäre zumindest ein Notrad erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel gibt es nicht.

## Sicht

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. Gegen Aufpreis gibt es hinten akustische Parksensoren (im Testwagen nicht verbaut).



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Die Sicht nach vorn ist gut, die Haube fällt steil ab, entzieht sich aber dem Sichtfeld des Fahrers. Die Außenspiegel sind ausreichend dimensioniert und bieten gute Rücksicht. Das Wischfeld ist vorn und hinten sehr großzügig und sorgt auch bei Regen für einwandfreie Sicht. Nur der Blick nach rechts oben (z. B. zur Ampel) ist geringfügig behindert. Die Scheibenwaschanlage beregnet die Frontscheibe großflächig mit sechs Strahlen. Serienmäßiges Tagfahrlicht erhöht die Erkennbarkeit am Tag.

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

## 2,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Besonders vorn steigt man bequem ein und aus, dank der weit öffnenden Türen und der hohen Sitze. Auch wenn die Schweller beim 4x4 Modell nicht gerade niedrig sind, sie sind 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. Vorn gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die vor allem beim Aussteigen unterstützen. Gegen Aufpreis gibt es auch Griffe über den hinteren Türen (im Testwagen nicht vorhanden). Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

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

## 2,0 Kofferraum-Volumen\*

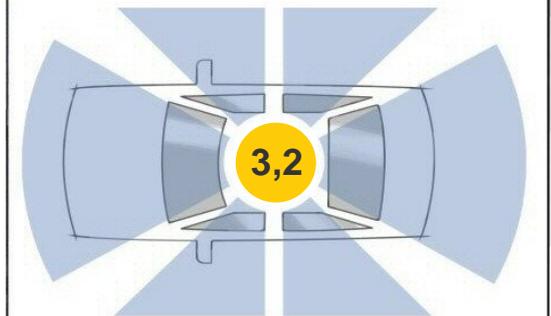
Für den kleinen Panda fällt das Kofferraum-Volumen großzügig aus.

⊕ Bei aufgerichteten Rücklehnen stehen unterhalb der Kofferraumabdeckung 220 Liter Ladevolumen zur Verfügung. Hinter den Rücksitzen lassen sich bis zu sechs Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitze um, so erweitert sich das Volumen auf 440 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man das komplette Ladevolumen und stapelt bis zum Dach, so können knapp 950 Liter zugeladen werden.

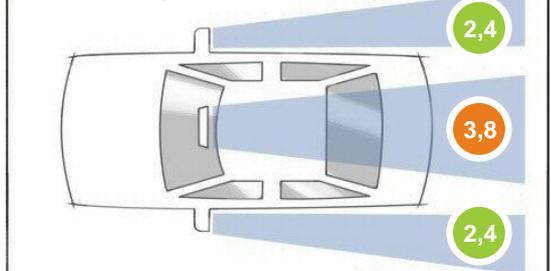
## 2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Ladeöffnung, Höhe der Ladekante und Format des Kofferraums machen den Gepäckraum nur durchschnittlich gut nutzbar. Beim Einladen muss eine Ladekante von 75 cm überwunden werden, beim Ausladen ist sie 17 cm hoch.

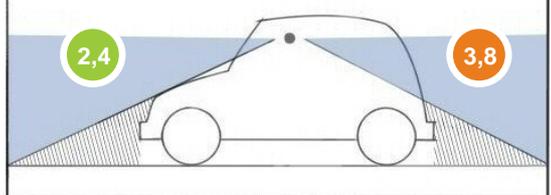
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Mit 220 l Kofferraumvolumen bietet der Panda für einen Kleinwagen erstaunlich viel Platz für das Gepäck.

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

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

## 4,1 Kofferraum-Variabilität

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

⊖ Das Umklappen der Rücksitzlehne gestaltet sich mühsam, dass auf beiden Seiten gleichzeitig entriegelt werden muss. Kleine Utensilien können allenfalls unter den Kofferraumboden untergebracht werden.

## 3,0 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. Die Instrumente sind nicht optimal aufgebaut: Die Skalierung ist ungeschickt gewählt, die rote Hintergrundbeleuchtung erschwert bei Dunkelheit zusätzlich die Übersicht. Das Wischintervall wird in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit geregelt. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt, der Knopf dazu liegt aber nicht optimal zur Hand. Der serienmäßige Bordcomputer stellt alle wichtigen Routeninformationen zur Verfügung.



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. Mit der Heckscheibenheizung wird auch eine elektrische Frontscheibenheizung aktiviert. Optimal platziert ist das Radio. Durch seine hohe Einbaulage wird der Fahrer beim Bedienen kaum vom Verkehr abgelenkt. Es ist sehr einfach aufgebaut und bis auf den schlecht greifbaren Lautstärkenregler simpel zu bedienen. Typisch für Fiat: Man kann ab Werk ein Tom Tom Navigationsgerät bestellen, welches über einen Ladesockel auf das Armaturenbrett gesteckt wird (im Testwagen nicht vorhanden).

⊖ Es gibt jedoch auch weniger praktische Details. So befinden sich die Fensterheberschalter 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.

---

## 2,7 Raumangebot vorne\*

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

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

---

## 4,1 Raumangebot hinten\*

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

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



Auf den hinteren Sitzplätzen finden aufgrund des eingeschränkten Knieraums lediglich Personen bis 1,56 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 3,5 Innenraum-Variabilität

Der Panda kann als Vier- oder Fünfsitzer bestellt werden. Ebenso kann sich der Käufer entscheiden, ob die Rücksitzbank im ganzen oder asymmetrisch geteilt geklappt werden kann. Die symmetrisch geteilte Rücksitzbank ist auch längs verschiebbar.

---

## 3,1 KOMFORT

---

### 3,0 Federung

Das Fahrwerk des Panda 4x4 ist nicht so komfortabel ausgelegt, wie das des frontgetriebenen Modells. Vor allem kurze Wellen bringen deutliche Unruhe ins Fahrzeug. Die ruppige Auslegung ist für lange Fahrten nur durchschnittlich geeignet. Die Karosseriebewegungen beim Kurvenfahren und beim Bremsen bzw. Beschleunigen sind deutlich ausgeprägt. Einzelhindernisse und Querfugen werden im Innenraum gut wahrgenommen, die Stöße werden von den Insassen aber toleriert. Auf rauem Fahrbahnbelag ist die Vorderachse etwas nervös.

- + Lange Wellen werden vom Fahrwerk ordentlich geschluckt.
- 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 Panda auch in der Höhe einstellbar. Die Polsterung der Vordersitze ist komfortabel. Auch für große Personen sind die Lehnen vorn wie hinten ausreichend hoch. Aufgrund der Stoffbezüge ist die Atmungsaktivität der Sitze einwandfrei.

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

## 3,6 Innengeräusch

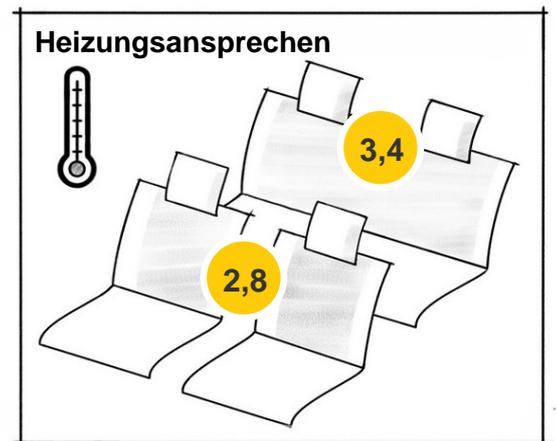
Der Geräuschpegel im Innenraum ist durchschnittlich. Bei 130 km/h werden 72,4 dB(A) gemessen.

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

## 3,5 Klimatisierung

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

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können kaum mehr als halb geöffnet werden und behindern eine zügige Durchlüftung des Fahrzeugs.



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

## 3,0 MOTOR/ANTRIEB

## 2,6 Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungen verpasst der Diesel-Panda mit seinen 55 kW/75 PS nur knapp eine gute Bewertung. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert er in 9,8 Sekunden. Subjektiv bringt er aber seine ordentlichen Fahrleistungen nicht richtig herüber.

⊕ Bei den Elastizitätsmessungen zeigt sich der kleine Italiener erfreulich durchzugsstark.

## 3,7 Laufkultur

Laufruhe zählt nicht zu seinen Stärken. Der Motor ist zu wenig von der Karosserie entkoppelt. Dadurch nimmt man im Innenraum deutliche Vibrationen wahr.

– Akustisch macht der Diesel kein Geheimnis aus seinem Verbrennungsverfahren. Er läuft laut und rau und nagelt in jedem Betriebszustand. Auf langen Strecken eine echte Belastung.

## 2,9 Schaltung

Recht präzise zeigt sich das Schaltgetriebe des Panda, wenn in der Schaltmechanik auch etwas viel Spiel vorhanden ist.

+ Das Fünfgang-Schaltgetriebe ist gut geführt, die Gangwechsel gehen ordentlich von der Hand. Nur beim Hochschalten in den fünften Gang tritt gelegentlich leichtes Haken auf. Die Schaltwege dürften etwas kürzer sein. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer beim Kraftstoffsparen.

– Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Sehr oft tritt beim Einlegen etwas Rasseln auf. Ebenso kommt es oft zu einer Zahn-auf-Zahn-Paarung, wodurch der Gang nicht eingelegt werden kann, ohne dass man ein zweites Mal kuppelt.

## 3,0 Getriebeabstufung

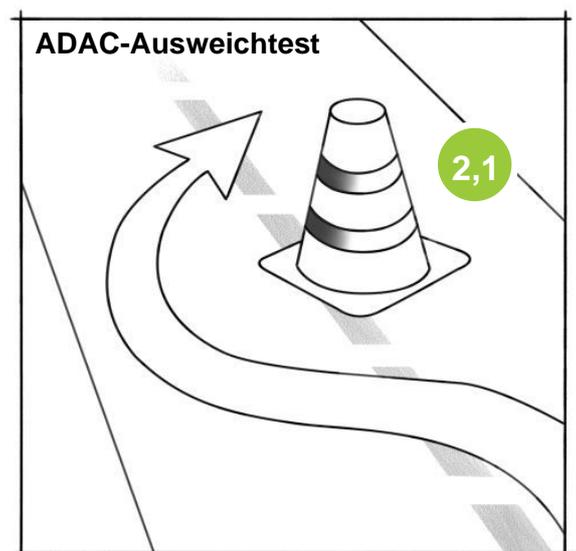
Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, bis 100 km/h steht für jeden Geschwindigkeitsbereich die geeignete Übersetzung zur Verfügung, um den Kompromiss zwischen Vorwärtskommen und Sparen zu verwirklichen. Ab 100 km/h ist die Gesamtübersetzung zu kurz, das Drehzahlniveau liegt hoch, das hektische Motorengeräusch verstärkt zusätzlich den Wunsch nach einer weiteren Schaltstufe. Man ertappt sich immer wieder dabei, dass man in den (nicht vorhandenen) sechsten Gang schalten will.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Der Panda 4x4 läuft nicht so stabil wie seine frontgetriebenen Brüder. Auch die serienmäßigen Winterreifen werden daran Mitschuld haben. Dem Fiat fehlt es etwas an Geradeauslauf. Einen plötzlichen Spurwechsel quittiert der Panda mit heftigen Karosseriebewegungen. Arbeitet man nicht rechtzeitig gegen tendiert die Karosserie zum Aufschaukeln. Im Grenzbereich stabilisiert ESP.

+ Auch wenn sich der kleine Italiener beim ADAC Ausweichtest gelegentlich leicht übersteuernd präsentiert, es besteht zu keiner Zeit die Gefahr, dass das Fahrzeug schleudert oder sogar kippt. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Kleinwagen stark über die Vorderräder nach außen - ein Fahrverhalten, dass vor allem ungeübten Fahrern entgegenkommt. Lastwechselreaktionen können provoziert werden, überfordern den Fahrer aber nicht. Der Allradantrieb sorgt für vorbildliche Traktion. Echte Differenzialsperren hat der Panda nicht, ein Geländeprogramm bremst aber gezielt einzelne Räder ab und sorgt für sicheres Vorankommen.



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.

---

### 3,3 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, die Seitenführung ist Mittelmaß. Bei größeren Winkeln dreht er brutal in die Kurve.

- + Zum leichteren Einparken gibt es den City-Modus der Servolenkung, der die erforderlichen Kräfte am Lenkrad auf ein Minimum reduziert.
- Die Lenkung ist insgesamt wenig zielgenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist auch ohne City-Modus zu leichtgängig. Ein Wendekreis von zehn Meter ist für einen Kleinstwagen zu viel.

---

### 3,2 Bremse

Der Bremsweg bis zum Stillstand aus Tempo 100 km/h beträgt im Durchschnitt 39,5 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, Reifen: Continental Cross Contact Winter der Größe 175/65 R15 84T M&S, halbe Zuladung). Auch hier wirken sich die serienmäßigen Winterreifen nachteilig aus. 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 zumindest bei den Allradversionen serienmäßig angeboten. Bei den frontgetriebenen Modellen ist ESP erst ab der Ausstattungsvariante Lounge serienmäßig an Bord. 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.

## 2,2 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.

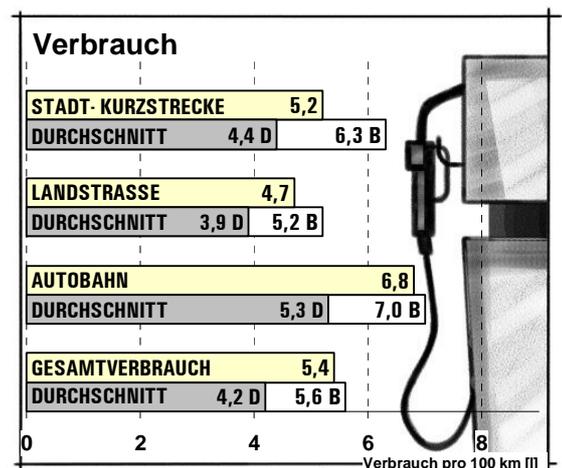
## 3,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊖ Beim ADAC EcoTest enttäuscht der Allrad-Panda mit dem 1,3-Liter-Dieselmotor mit einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 134 Gramm pro Kilometer und erhält dafür nur 15 Punkte. Daraus errechnet sich ein Testverbrauch von 5,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser teilt sich auf in 5,2 Liter in der Stadt, 4,7 l über Land und 6,8 l auf der Autobahn.

### 2,6 Schadstoffe

Bei den Schadstoffen reicht es nur zu einem durchschnittlichen Ergebnis. Beim ADAC EcoTest erhält der Panda 34 von 50 Punkten. Insgesamt addieren sich somit die Punkte auf 49, was zu einem mageren Zwei-Sterne-Ergebnis führt.



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

## 5,1 AUTOKOSTEN

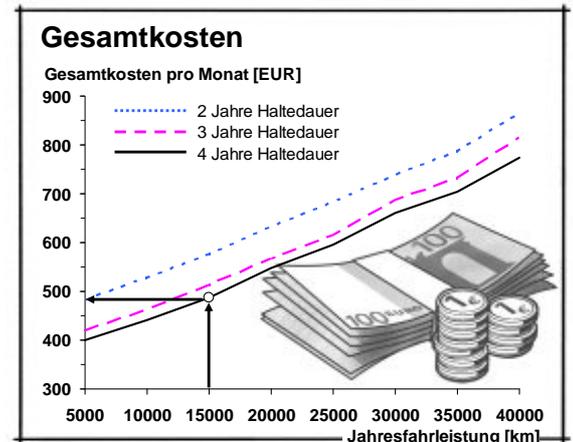
### 3,9 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Durch den hohen Verbrauch liegen die Betriebskosten, trotz günstigem Dieselmotorkraftstoff, nur im hinteren Mittelfeld der Klasse.

### 5,1 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 486 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 4,0 Wertstabilität\*

- Der Panda kommt in die Jahre, ein Modellwechsel rückt näher. Zudem wird das Allrad-Modell ein Nischenprodukt für Jäger oder ländliche Bewohner bleiben. Dem Panda 4x4 wird deswegen im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

### 5,4 Kosten für Anschaffung\*

- Ein Grundpreis von über 17.000 Euro kann für ein Auto der Kleinwagen-Klasse nicht akzeptiert werden. Daran ändert auch die reichhaltige Grundausstattung nichts.

### 5,5 Fixkosten\*

Auch die Fixkosten liegen unerträglich hoch.

- In allen Versicherungsklassen ist der Panda sehr hoch eingestuft (KH/VK/TK: 19/16/19). 153 Euro werden jährlich für die Kfz-Steuer fällig.

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

- Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen sehr hoch. In jeder Einzeldisziplin der Wirtschaftlichkeit liefert der Panda ein mäßiges Ergebnis ab.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	0.9 8V Twinair Start&Stopp 4x4	1.3 JTD Multijet 16V Start&Stopp 4x4 (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	2/875	4/1248
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	55 (75)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	145/1900	190/1500
0-100 km/h[s]	12,1	14,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	166	159
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	4,7 D
CO2 [g/km]	114	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/16	19/16/19
Steuer pro Jahr [Euro]	26	153
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	458	474
Preis [Euro]	15.590	16.490

### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,4/10 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. + 4. Gang)	<b>9,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,2/4,7/6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>171 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3686/1672/1605 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1885 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1210 kg/385 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>220 l/440 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/900 kg
Dachlast	55 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>645 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>53 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>99 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>224 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>486 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/16/19
Grundpreis	17.490 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

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

### INNEN

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

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro <sup>°</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>°</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**3,0**

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

### AUTOKOSTEN

**5,1**

Betriebskosten*	3,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,1
Wertstabilität*	4,0
Kosten für Anschaffung*	5,4
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

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