



Fiat Panda 0.9 8V Twinair Natural Power Easy

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (59 kW / 80 PS)

Der Panda von Fiat ist auf seine Weise ein eigenes Statement: Ein praktisches Auto, das alles nötige bietet, sich aus Luxus aber nichts macht. Er ist weniger ein modernes Fahrzeug für den automobilen Alltag als ein pragmatisches Fahrzeug für den Alltag mit Automobil als Nebensache. Sieht man sich den Panda genauer an, ist er im Vergleich zu seinen direkten Konkurrenten schon etwas in die Jahre gekommen. Vor allem merkt man das bei Komfort- und bei Assistenzsystemen. Unbestritten hat er aber auch seine praktischen Eigenschaften: das angesichts der kompakten Ausmaße gute Platzangebot, der bequeme Ein- und Ausstieg, die gute Übersichtlichkeit dank höherer Sitzposition und großen Scheiben. Fiat bietet erstaunlich viele Varianten vom Panda an, von einer besonders günstigen Einstiegsversion mit einfacher Technik für niedrige Unterhaltskosten über Allradversionen - eine Seltenheit in dieser Klasse - bis hin zu Motorisierungen für Autogas- und Erdgasbetrieb.

Die Erdgas-Variante (CNG) hat sich im ADAC Autotest insgesamt nicht schlecht geschlagen. Natürlich darf man nicht die gleichen Ansprüche wie an die neuesten Konkurrenten stellen, hier kann der kleine Fiat nicht mithalten. Aber der Panda ist für ein Auto mit CNG-Antrieb günstig und erfüllt die Grundansprüche an die individuelle Mobilität. Dank des 0,8-l-Motors mit Turboaufladung ist der Panda unter den kleinsten Erdgas-Autos sogar ein erstaunlich flotter Geselle. Allerdings verfügt er über nur zwei Zylinder, die das Thema Laufkultur lediglich rudimentär abhandeln. In den beiden Brennräumen lässt sich gleichmäßigen Erdgas wie Benzin verfeuern, allerdings sollte man wann immer möglich mit dem deutlich günstigeren Erdgas fahren, damit sich der hohe Aufpreis gegenüber der reinen Benzin-Variante lohnt. Dafür ist häufiges Tanken angesagt, weil die CNG-Reichweite bei unter 300 km liegt; trotz dünnem CNG-Tankstellennetz muss man aber nicht stranden, denn der Panda bietet zusätzlich einen 35 Liter Benzintank, der für weitere gut 550 km reichen sollte.

Konkurrenten: Seat Mii Ecofuel, Skoda Citigo G-Tec, VW eco-up!.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn, übersichtliche Karosserie, niedrige Unterhaltskosten
- ⊖ wenig Platz hinten, kaum Assistenzsysteme, langer Bremsweg, karge Ausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **0,9**

Zielgruppencheck

	Familie	3,9
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	2,3
	Langstrecke	4,0
	Transport	4,0
	Fahrspaß	4,6
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Panda hat Fiat ordentlich verarbeitet, beispielsweise sind die Türrahmen aus einem Stück gefertigt und nicht aus mehreren Teilen zusammenschweißt. Leider fehlen doppelte Dichtgummis für die Türen - mit ein Grund, warum es während der Fahrt im Innenraum so laut ist. Innen bemüht sich Fiat um peppiges Design, das helfen soll, über die Wahl einfacher Materialien hinwegzusehen. Geschäumte Kunststoffe sind im Innenraum nicht vorhanden, und auch unter den Verkleidungen wurden offenbar keine große Bemühungen unternommen, Klapper- oder Knarrgeräusche bei Fahrten über schlechte Straßen zu verhindern. Bei aller Kritik ein nettes Detail: Große Teile

3,5 Alltagstauglichkeit

Legt man den EcoTest-Verbrauch von 4,3 kg Erdgas (CNG) pro 100 km zugrunde, kommt der kleine Fiat mit einer Tankfüllung CNG (12 kg) etwa 275 km weit. Dann kann man mit dem 35-Liter-Benzintank noch weiterfahren. Die Gesamtreichweite liegt bei etwa 800 bis 850 km. Der Aufpreis für die verbaute CNG-Technik lohnt sich aber nur, wenn man möglichst viel mit dem steuerlich begünstigten Erdgas fährt, was häufiges Tanken nach sich zieht. Die CNG-Variante des Panda hat serienmäßig fünf Sitzplätze, angesichts der schmalen Rückbank sitzen mehr als zwei Erwachsene aber arg beengt auf der Rückbank. Die Zuladung im Falle des Testwagens darf bis zu 410 kg betragen - für vier Erwachsene samt Gepäck sollte diese Kapazität reichen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 55 kg befördert werden; eine praktische Dachreling ist bei den Cross- bzw. Allrad-Varianten Serie, für alle anderen kann sie für moderate 150 Euro dazu bestellt werden. Da in der Reserveradmulde

3,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante der Motorhaube nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man noch gut sehen, hinten fällt das schon schwerer; die Erdgasvariante ist um etwa fünf Zentimeter höhergelegt, um die Gastanks am Fahrzeugboden besser zu schützen - das wirkt sich negativ auf den Bodenblick vor allem hinten aus. Eine Rückfahrkamera gibt es auch optional nicht. Lediglich Parksensoren für das Heck sind gegen Aufpreis erhältlich, für die Front gibt es keine. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen ist dank der erhöhten Sitzposition gut, durch die großen Fensterflächen hat man eine gute Sicht nach draußen.

der Kunststoffe zieren zahlreich "Panda"-Schriftzüge.

⊖ Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffüberzug sind in dieser Klasse normal, ein weicherer Dachhimmel aus Stoff wäre aber wünschenswert und könnte besser dämmen. Die offene Motorhaube kann nur durch einen kleinen Haltestab gehalten werden, der zudem umständlich ein- und ausgefädelt werden muss. Der Unterboden zeigt sich wenig verkleidet und auch mit Unterbodenschutz wurde sparsam umgegangen; lediglich unter den Gasflaschen ist ein Unterfahrschutz angebracht, um sie effektiv zu schützen.

einer der Erdgas-Tanks Platz finden muss, ist ein Notrad nicht lieferbar, bei einer Reifenpanne muss man auf das serienmäßige Reifenreparaturset vertrauen, das aber nur kleine Beschädigungen flicken kann.

⊕ Mit seinen kompakten Ausmaßen und seinem kleinen Wendekreis von um die zehn Meter ist der Panda sehr wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite. Der laut Fiat etwas größere Wendekreis beim CNG-Modell konnte im Test nicht nachvollzogen werden, es ergab sich der gleiche wie beim LPG-Modell auch.

⊖ Eine Anhängerkupplung ist nicht verfügbar, eine Anhängelast nicht eingetragen. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen, einen separaten Tankverschluss für Benzin gibt es nicht.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Panda ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt (durch die dritte Kopfstütze hinten in der Mitte etwas schlechter als beim Viersitzer). Die Sicht im Innenspiegel ist ausreichend, die in den Außenspiegeln zufriedenstellend; leider verfügt keiner der äußeren Spiegel über einen asphärischen Abschnitt, um den Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Immerhin sind die Außenspiegel serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, es bleibt nur der Bereich oben rechts der Frontscheibe ungewischt. Bei den Scheinwerfern setzt Fiat auf einfache Reflektorlichter, so dass die Nacht nur ausreichend erhellt wird; das Licht ist damit leicht fleckig und hat eine mäßige Reichweite. Schnell ansprechende LED-Bremslichter gibt es nicht.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Panda gelingt leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher nicht. Die Sitzfläche befindet sich knapp 58 cm über der Straße (höher als beim Standard-Panda wegen Fahrwerkshöherlegung der CNG-Variante sowie fehlender Höheneinstellung für Fahrersitz). Insgesamt eine günstige Konstellation. Die großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß genug und lassen sich haptisch unterscheiden. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet über die Fahrzeuglichter das Umfeld nach dem

4,1 Kofferraum-Volumen

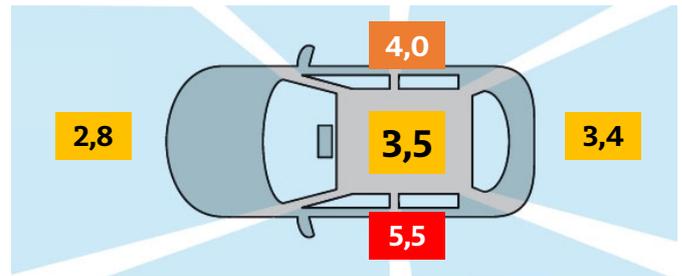
⊖ In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 180 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 305 l zur Verfügung. Aufgrund des geschickten Formats kann man sogar fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 400 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 905 l Volumen verfügbar.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe einfach öffnen. Sie schwingt hoch genug, so dass sich bis knapp 1,95 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen. Zum Schließen der Klappe gibt

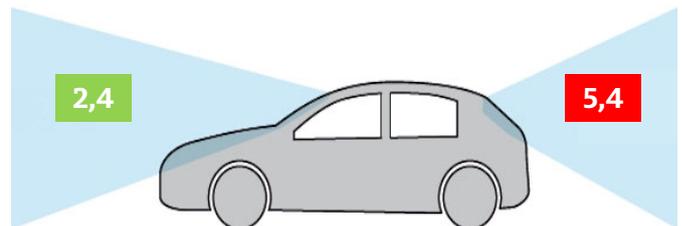
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Ab- und Aufschließen. Am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer einen Haltegriffe, die Haltegriffe für die hinteren Plätze kosten Aufpreis (nicht im Testwagen).

⊖ Die Türrasten haben zwar nur eine Fixierstellung (nämlich ganz offen) - in der Ebene bleiben die Türen aber auch dazwischen stehen. Trotzdem ist das nicht ideal, weil an Steigungen die Türen trotz ihres vergleichsweise geringen Gewichts ganz auf oder zu fallen, wenn man sie nicht hält.



Aufgrund der zusätzlich verbauten Gastanks bietet der Kofferraum mit 180 l Volumen um 40 l weniger Platz fürs Gepäck als Modelle ohne Erdgasanlage.

es nur eine kleine Schlaufe in der Verkleidung innen - nicht gerade bedienungsfreundlich. Die Ladekante befindet sich für einen Kleinwagen recht hohe 75 cm über der

Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Die Stufe innen fällt mit neun Zentimetern aber niedrig aus, so tut man sich beim Ausladen leicht. Einen doppelten Gepäckraumboden gibt es nicht.

3,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne gibt es für die Easy-Ausstattung serienmäßig einteilig, d.h. sie kann nicht geteilt umgeklappt werden. Gegen Aufpreis gibt es auch eine asymmetrisch geteilt klappbare Variante (nicht im Testwagen). Das Umlegen der Lehne ist etwas umständlich, weil beide Seiten gleichzeitig entriegelt werden müssen. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden, allerdings muss man beim Fünfsitzer den mittleren Gurt hinten aushängen und

⊖ Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren. Bei umgeklappter Rückbank hat man am Kofferraumboden eine störende Stufe, Gepäck lässt sich nicht einfach von hinten nach vorne schieben.

im Dachhimmel verstauen. Beim Zurückklappen sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt nur einen Haken oben rechts in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich. Gegen Aufpreis kann man eine umklappbare Beifahrersitzlehne ordern - allerdings nicht in Kombination mit Seitenairbags.

3,6 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Die Bedienung des Panda gelingt recht einfach, der Gewöhnungsaufwand ist überschaubar; man muss sich nur ein paar unkonventionell angeordnete Tasten wie die der elektrischen Fensterheber und ganz eigene Bedienlogiken einprägen - Bordcomputer-Einstellungen werden beispielsweise über die Tasten der Leuchtweitenregulierung vorgenommen. Es gibt auch nicht allzu viele Funktionen zu steuern und Fiat setzt auf vergleichsweise große und klare Tasten. Die Standard-Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Die Anzeige des Radios befindet sich in günstiger Höhe, das Bedienteil der Klimaanlage ist auch nicht zu tief platziert und insgesamt übersichtlich aufgebaut. Die meisten Tasten und Schalter sind beleuchtet und damit nachts gut zu finden. Die durchaus sinnvollen Lenkradtasten sind erst bei den aufpreispflichtigen "Multimediasystemen" enthalten (nicht im Testwagen). Die Instrumente sind etwas verspielt, worunter die Ablesbarkeit leidet; die nötigsten Infos werden jedoch angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei den Gas-Varianten entfällt die Kühlmitteltemperaturanzeige, an ihre Stelle rückt die zweite Tankanzeige für CNG. Bei geöffneten Türen und Heckklappe wird der Fahrer gewarnt, eine entriegelte Motorhaube wird jedoch nicht angezeigt.

⊖ Als Innenraumbeleuchtung gibt es vorn nur eine zentrale Leuchte, jedoch keine Leseleuchten; hinten fehlt die Beleuchtung komplett. Nur das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, das Beifahrerfenster immerhin noch mit einer Abwärtsautomatik; hinten muss man mit Fensterkurbeln auskommen. Es sind weder Licht- noch Regensensor erhältlich.



Übersichtlich und weitgehend funktionell präsentiert sich der Fahrerplatz des Panda.

3,8 Multimedia/Konnektivität

In der Easy-Ausstattung bringt der Panda nur ein Standard-Radio mit FM/AM Empfang und CD-Laufwerk mit. Immerhin kann der CD-Player auch MP3-CDs abspielen. Weitere Multimediafunktionen kosten Aufpreis - ein wenig scheint er inzwischen aber schon aus der Zeit gefallen, wenn man ihn beispielsweise mit einem aktuellen Fiat 500 vergleicht. Als Optionen gibt es neben DAB-Empfang einen USB- sowie einen AUX-Anschluss im Handschuhfach. Über die optionale Blue&Me Funktion, basierend auf Microsoft Auto, hat man eine einfache Sprachsteuerung

zur Hand, die neben einigen Sprachbefehlen auch beispielsweise SMS eines gekoppelten Handys vorlesen kann. Die Bluetooth-Freisprecheinrichtung gehört zum aufpreispflichtigen Uconnect. Ein Navigationssystem gibt es nicht, es ist allerdings eine Smartphone-Halterung oben auf dem Armaturenbrett verfügbar, über die dann die Navi-App lotsen kann. Mit den höherwertigen Audiosystemen muss man auf das CD-Laufwerk aus der Basiskonfiguration verzichten.

2,7 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich mehr. Die Innenbreite ist aufgrund der geringen Fahrzeugbreite eingeschränkt, allgemein betrachtet ist sie folglich

nur ausreichend. Das Raumempfinden im Panda ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit und der großen Fensterflächen insgesamt gut.

4,5 Raumangebot hinten

⊖ Auf der Rückbank zeigt sich, dass auch Fiat nicht zaubern kann: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, wird es hinten schon ab einer Größe von knapp 1,60 m für die Knie eng. Der Raum über den Köpfen würde auch für deutlich größere Menschen reichen. Auf der Rückbank geht es also eng zu wie in praktisch jedem Kleinwagen - gemessen mehr als gefühlt, weil verhältnismäßig viel Raum über den Köpfen zur Verfügung steht und die Seitenscheiben schön groß sind.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis knapp 1,60 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich als Ganzes umklappen (geteilt umklappbar gegen Aufpreis, nicht im Testwagen). Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Gegen Aufpreis kann man die Beifahrersitzlehne nach vorn klappen und dann lange Gegenstände transportieren. Vorne gibt es Ablagen in der Mittelkonsole, zwischen den Vordersitzen und über dem Handschuhfach; die Türfächer vorne sind schmal, nur kleinere Flaschen passen hinein. Die beiden Becherhalter

vorne sind ziemlich flach, so halten sie hohe Getränkebehälter nur schwer. Hinten gibt es ebenfalls zwei Becherhalter, die etwas höhere Ränder haben und so etwas mehr Halt bieten können. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht beleuchtet oder abschließbar und nicht klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

3,7 KOMFORT

3,4 Federung

Das Fahrwerk ist für einen Kleinwagen insgesamt zufriedenstellend abgestimmt. Die eher weiche und kommode Auslegung wirkt passend für die Zielgruppe, zeigt dabei

keine fahrdynamischen Ambitionen. Auf schlechten Straßen kommt die Karosserie damit nicht richtig zur Ruhe, andererseits werden die Insassen auch nicht so unsanft

"durchgeschüttelt". Im Stadtverkehr werden Einzelhinder-nisse und Temposchwellen passabel pariert, ebenso we-lige Fahrbahn, wenn die Unebenheiten nicht zu hoch sind. Die Fahrwerkshöherlegung der CNG-Variante macht sich jedoch durch etwas unwilligeres Ansprechen auf Uneben-heiten bemerkbar. Auf der Landstraße ist der Panda or-dentlich gefedert unterwegs, nur ab und zu tritt eine

leichte Stuckerneigung. Die zeigt sich auch hier und da auf der Autobahn, wo der kleine Fiat ansonsten einen an-nehmbaren Federungskomfort bietet. Die Fahrten auf Kopfsteinpflaster sind eine Tortur - während die Uneben-heiten ausreichend weggefedert werden, ist das Dröhnen, Brummen und Scheppern akustisch eine hohe Belastung für die Insassen.

4,1 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind noch zu-friedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht be-quem, hat aber bei Kurvenfahrten wenig Seitenhalt, weil zwar die Sitzflächen ordentliche Konturen aufweisen, die Lehnen aber nur wenig Seitenhalt bieten. Die Gurthöhen-einstellung für die Vordersitze kostet Aufpreis (im Testwa-gen nicht vorhanden), sie sollte dringend mitbestellt wer-den, damit die Gurte unterschiedlichen Personengrößen besser angepasst werden können, insbesondere da der Bei-fahrersitz nicht in der Höhe justiert werden kann.

⊖ Eine Sitzhöhen-einstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten - vorausgesetzt, man ordert dieses Extra; der Beifahrersitz muss ohne auskommen. Große Erwachsene auf der Beifahrerseite kommen dem Dachhimmel schon recht nahe. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Eine Mittelarmlehne gibt es weder vorn noch hinten. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

4,1 Innengeräusch

⊖ Ist man mit 130 km/h unterwegs, liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,9 dB(A) - ein recht hoher Wert, der die deutlichen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Der Motor selbst brummt, dröhnt und schnattert vor sich hin, der weniger

kräftige Vierzylinder bietet hier deutlich mehr Laufkultur im Panda. Der Zweizylinder ist stets präsent, beim ruhigen Dahinrollen aber nicht über Gebühr. Windgeräusche sind nicht explizit auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter.

3,6 Klimatisierung

In der getesteten Easy-Ausstattung besitzt der Panda se-rienmäßig eine Klimaanlage. Gegen Aufpreis bekommt man eine Einzonen-Klimaautomatik. Ebenfalls optional gibt es eine Sitzheizung für die Vordersitze und sogar eine Frontscheibenheizung. Diese arbeitet mit feinen Heiz-drähten - es empfiehlt sich daher eine Probefahrt, um fest-

zustellen, ob diese Drähte, die nachts zu kleinen Reflexio-nen durch entgegenkommende Lichter führen können, als störend empfunden werden oder nicht. Während der vor-dere Innenraum dank zahlreicher Luftdüsen gut klimati-siert wird, müssen die hinteren Sitze ganz ohne Luftdüsen auskommen, auch im Fußraum.

3,6 MOTOR/ANTRIEB

3,9 Fahrleistungen

Der Panda ist ein kleines und leichtes Auto, aber auch da-mit hat der Zweizylinder mit nur 0,8 Liter Hubraum trotz Turboaufladung durchaus viel zu tun. Er leistet maximal 80 PS mit Erdgas und 85 PS mit Benzin, seine 140 Nm Dreh-moment (Erdgas) liegen bei 2.500 U/min an; ist man im Benzinbetrieb unterwegs, stehen 145 Nm schon bei 1.900 1/min zur Verfügung. Gerade im CNG-Betrieb braucht der

kleine Motor eher mittlere Drehzahlen, wenn es einiger-maßen flott vorangehen soll. Den "Sprint" von 60 auf 100 km/h absolviert er in 9,9 Sekunden, Überholvorgänge soll-ten also gut geplant sein. Gleicher Tempozuwachs, aber ohne Schalten geht noch gemächlicher, im 4. Gang in 12,2 Sekunden und im 5. Gang in 17,6 Sekunden (alle Fahrlei-stungen wurden im Erdgas-Betrieb gemessen).

3,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Fiat setzt beim 0,8-l-Twinair auf nur zwei Zylinder - hiermit eine gute Laufkultur zu erzielen, ist wahrlich schwierig. Daher wundert es auch nicht, dass das kleine Aggregat gerade unter Last vernehmlich vibriert und schnattert, bei niedrigen Drehzahlen brummig unterwegs ist und beim Ausdrehen laut wird. Auch wenn der Motor für einen Zwei-

zylinder eine respektable Laufkultur abliefert, mit dem 1,2-l-Vierzylinder im Panda kann er nicht mithalten. Zudem das Aggregat etwas träge anspricht, bis bei Leistungsabforderung der Turbolader den benötigten Druck aufgebaut hat, und beim Durchbeschleunigen immer wieder Ruckeln auftritt, das an kurze Zündaussetzer erinnert.

3,2 Schaltung/Getriebe

Die fünf Vorwärtsgänge des Getriebes sind ordentlich, aber nicht besonders präzise geführt - trotzdem lassen sie sich im Alltag gut schalten. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts im Schaltschema, eine klassische Anordnung in dieser Klasse. Er ist über einen Ring am Schaltknopf gesichert, den man zum Einlegen hochziehen muss - damit werden Schaltfehler unterbunden. Beim Einlegen sollte der Panda aber stehen, sonst kracht es vernehmlich im Getriebe. Unterwegs erweisen sich die fünf Gänge als ausreichend, es ergeben sich keine zu großen Drehzahl-

sprünge beim Schalten. Trotzdem quittiert die Abstimmung von Motor, Kupplung und Getriebe unsauberes Schalten mit leichten Schaltschlägen - etwas Gefühl sollte man für geschmeidige Schaltvorgänge also walten lassen. Das Getriebe ist insgesamt kurz übersetzt, alles andere wäre für den kleinen Motor auch nicht sinnvoll. Bei 130 km/h dreht der Zweizylinder mit 3.600 1/min. Eine Schaltempfehlung und eine Berganfahrhilfe sind serienmäßig an Bord. Ein Start-Stopp-System gibt es für die CNG-Variante nicht.

3,7 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der Panda liegt insgesamt sicher auf der Straße, auch wenn die ausgeprägten Karosserieneigungen ihn weniger souverän wirken lassen. Der Geradeauslauf ist gut, Lenkbefehle quittiert der Kleinwagen dagegen mit deutlicher Seitenneigung, die in Kombination mit der gefühllosen Lenkung das Gefühl der Stabilität beeinträchtigen. Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Fiat dagegen kaum aus der Ruhe. Das serienmäßige ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch Gaswegnehmen oder ausgeprägter noch durch eine Bremsung, bleibt der Panda letztlich noch gut

beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz durchdrehende Antriebsräder - in diese Situation bringt einen der kleine Motor aber selten. Beim ADAC Ausweichtest führt ein hoher Lenkwinkel zu Untersteuern und beim Lastwechsel zu deutlichem Übersteuern, ESP verhindert aber ein Schleudern oder ein Kippen. Mit geringen Lenkeinschlägen durchfahren, kommt der Panda souveräner und einfacher beherrschbar durch den Parcours, weil das ESP sinnvoll und bedarfsgerecht regelt - zum Dynamiker wird der Kleine aber aufgrund seiner erheblichen Karosseriebewegungen freilich nicht.

3,2 Lenkung

Die Lenkung zentriert ordentlich und bietet eine zufriedenstellende Zielgenauigkeit. Sie liefert aber nur eine ausreichende Rückmeldung von der Straße und vermittelt dadurch ein entkoppeltes und synthetisches Lenkgefühl -

im City-Modus noch ausgeprägter als in Normal-Stellung. Von Anschlag zu Anschlag braucht es über drei Lenkradumdrehungen, beim Rangieren ist also etwas mehr Kurblei notwendig.

4,5 Bremse

⊖ Die Bremse spricht passabel an und lässt sich angemessen dosieren. Das hilft aber wenig mit Blick auf die schlechte Bremsleistung: Der durchschnittliche

Anhalteweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei langen 40,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen).

3,9 SICHERHEIT

4,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Bei den Assistenzsystemen merkt man dem kleinen Fiat sein Alter an - es gibt kaum welche. Serienmäßig bringt der Panda nur das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und eine indirekt messende Reifendruckkontrolle mit. Auf eine Notbremsung macht der Warnblinker aufmerksam, der dann mit erhöhter Frequenz blinkt. Optional ist ein City-Notbremsassistent erhältlich, der über einen Lidar-Sensor den Bereich vor dem Auto scannt und bis 30 km/h bei Kollisionsgefahr eine Notbremsung auslöst. Tempomat oder Geschwindigkeitsbegrenzer sind nicht verfügbar.

3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Der Panda verfügt serienmäßig nur über Frontairbags, vordere Seitenairbags kosten extra, weitere Airbags sind nicht verfügbar. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielte der kleine Italiener immerhin 82 Prozent der möglichen Punkte (11/2011). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis über 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen nur bis knapp 1,70 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel nicht so groß, so dass auch für größere Menschen ein gewisser Schutz gewährleistet ist. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt sich anzugurten, hinten wird der Anschnallstatus angezeigt. Löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Platz, sind im Notfall daher schwieriger zu finden. Es fehlen stabile Verzurrösen.

3,7 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit kann der Panda kein besonderes Ergebnis erzielen, im Crashtest nach Euro NCAP Norm erhält er nur 63 Prozent der möglichen Punkte. Das Angurten von Kindersitzen gelingt einfach, weil die Gurtschlösser fixiert sind und die Gurte eine ausreichende Länge aufweisen. Es gibt Isofixhalterungen und Ankerhaken auf den beiden Rücksitzen. Für den Beifahrersitz ist diese Fixiermöglichkeit nicht verfügbar. Über das Bordmenü kann man die Airbags auf der Beifahrerseite deaktivieren, dann dürfen dort auch Rückwärts gerichtete Babyschalen eingebaut werden. iSize-Freigaben gibt es keine. Auf allen Plätzen finden auch hohe Kindersitze genug Platz.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	nicht erhältlich
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsassistent	Option
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/ nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Für Kindersitze mit einer Base ist der Panda im Fond eigentlich zu klein, der Vordersitz davor muss dafür so weit nach vorne geschoben werden, dass ein Erwachsener darauf kaum noch Platz findet. Für die hinteren Gurte gibt es keine Gurtstraffer oder Gurtkraftbegrenzer. Beim Fünfsitzer sind die Isofixhalterungen der Rückbank schlechter erreichbar als beim Viersitzer, weil die Halterungen teilweise von den Gurtschlössern verdeckt werden und damit das "Einfädeln" erschweren.

5,1 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgänger-Crashtest schneidet der Panda schlecht ab, hier kann er nur 49 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Ein besonders hohes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenprall besteht im Bereich der Vorderkante und der Seiten der Motorhaube sowie im Bereich der A-Säulen. Einen vorausschauenden

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂

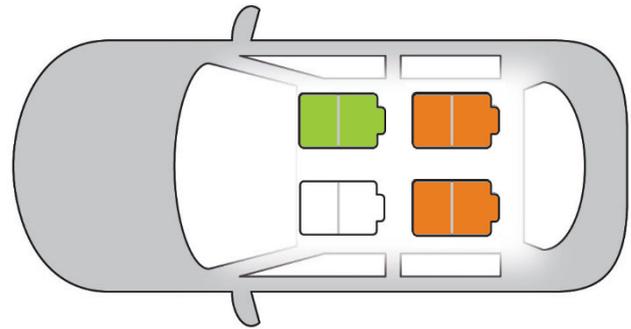
⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Fiat Panda im Erdgas-Betrieb liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 4,3 kg CNG pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von niedrigen 125 g pro km, das ergibt 42 Punkte im Bereich CO₂. Der EcoTest wird mit tatsächlichem Testwagen-gewicht samt 200 kg Zuladung und inklusive Autobahn-

1,1 Schadstoffe

⊕ Obwohl der kleine aufgeladene Motor im EcoTest häufig bei Volllast arbeiten, um die geforderten Geschwindigkeiten zu erzielen, bleiben seine Schadstoff-emissionen gering. Keine der Schadstoffgruppen fällt aus dem Rahmen, und so gibt es für den kleinen Erdgas-Panda 49 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



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)

Notbremsassistenten mit Personenerkennung gibt es für den Panda nicht.

anteil auch etwas flotter als der Prüfzyklus gefahren, daher kann die Werksangabe von optimistischen 3,1 kg/100 km nicht erreicht werden. Innerorts ergibt sich ein EcoTest-Verbrauch von 4,5 kg, außerorts von 3,7 kg und auf der Autobahn von 5,0 kg alle 100 km.

Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich insgesamt 91 Punkte und damit volle fünf Sterne - ein vorbildliches Ergebnis, im aktuellen ADAC EcoTest ist der Panda CNG damit der bisher beste Fiat.

0,9 AUTOKOSTEN

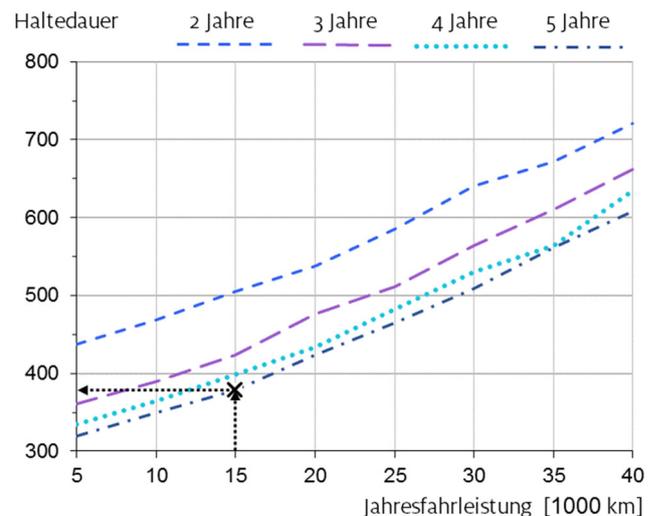
0,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei etwas über 14.190 Euro - das ist recht viel Geld für einen Kleinwagen, der zudem kaum Komfort- und Sicherheitsextras hat. Allerdings hat diese Panda-Variante die Erdgas-Anlage schon eingebaut und zudem wurde die Motortechnik für den Erdgasbetrieb modifiziert. Der Kunde hat die volle Fiat-Garantie für das gesamte Fahrzeug. Bei der Ausstattung merkt man dem Panda sein hohes Alter allerdings an. Waren vor zehn Jahren einige Details wie der Notbremsassistent oder die Klimaautomatik in einem so kleinen Auto noch hochmodern, sind sie inzwischen weit verbreitet. Der absolute Wertverlust hält sich in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank günstigem Kraftstoff und moderaten Werkstattkosten. Zur Inspektion möchte der Fiat alle 15.000 km oder einmal im Jahr. Als Nockenwellenantrieb ist eine langlebige Steuerkette verbaut. Die zweijährige Garantie kann man gegen Aufpreis auf bis zu fünf Jahre und 200.000 km erweitern. Insgesamt sprechen für den Panda die niedrigen Unterhaltskosten, die sehr geringe Steuer von nur 18 Euro

pro Jahr sowie günstige Einstufungen bei der Versicherung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 378 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 8V Pop	0.9 8V Twinair Turbo Start&Stopp Wild 4x4	1.2 8V LPG Easy	0.9 8V Twinair Natural Power Easy
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	2/875	4/1242	2/875
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	63 (85)	51 (69)	59 (80)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	102/3000	145/1900	102/3000	140/2500
0-100 km/h [s]	14,2	12,1	14,2	12,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	166	164	168
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	125	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/15/16	16/16/16	16/15/16	16/16/16
Steuer pro Jahr [Euro]	86	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	407	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	9.840	16.240	12.140	14.440

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

2-Zylinder Gasmotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	875 ccm
Leistung	59 kW/80 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	140 Nm bei 2.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Verbrauch pro 100 km	3,1 kg
CO ₂ -Ausstoß	85 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	175/65 R14
Länge/Breite/Höhe	3.653/1.643/1.551 mm
Leergewicht/Zuladung	1.155/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200/870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/55 kg
Tankinhalt	12 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Italien, Pomigliano d'Arco

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	9,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	12,2/17,6/- s
Drehzahl bei 130 km/h	3.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	40,8 m
Reifengröße Testwagen	175/65 R15 84T
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Duragrip
Wendekreis links/rechts	10,1/9,8 m
EcoTest-Verbrauch	4,3 kg/100km
Stadt/Land/BAB	4,5/3,7/5,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	117 g/km (WTW* 125 g/km)
Reichweite	275 km
Innengeräusch 130 km/h	71,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.140/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	180/400/905 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	65 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	81 Euro	Wertverlust	175 Euro
Monatliche Gesamtkosten	378 Euro		
Steuer pro Jahr	18 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/16		
Basispreis Panda 0.9 8V Twinair Natural Power Easy (Erdgasbe-			

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	14.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.146 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	-/350 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	250 Euro/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/190 Euro°
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/250 Euro/150 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	250 Euro
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/400 Euro
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	450 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	140 Euro/
Rücksitzlehne umklappbar	190 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,2

AUTOKOSTEN

0,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	3,6
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	3,9
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,9
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	3,2
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	3,7
Kofferraum-Volumen	4,1	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	3,8	Bremse	4,5
Innenraum	3,6	Sicherheit	3,9
Bedienung	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,3
Multimedia/Konnektivität	3,8	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Raumangebot vorn	2,7	Kindersicherheit	3,7
Raumangebot hinten	4,5	Fußgängerschutz	5,1
Innenraum-Variabilität	4,5	Umwelt/EcoTest	1,5
Komfort	3,7	Verbrauch/CO ₂	1,8
Federung	3,4	Schadstoffe	1,1
Sitze	4,1		
Innengeräusch	4,1		
Klimatisierung	3,6		

Stand: Juli 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer