



## Fiat Panda 1.2 8V LPG Lounge

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse  
(51 kW / 69 PS)

Den ersten Panda aus den achtziger Jahren hat Fiat damals mit "Eine tolle Kiste" beworben. Und irgendwie ist er das bis heute geblieben, wenn auch in viel modernerer Form, und deutlich sicherer - zum Glück! Schaut man sich den heutigen Panda an, ist er im Vergleich zu seinen direkten Konkurrenten schon etwas in die Jahre gekommen, das merkt man vor allem bei Komfort- und bei Assistenzsystemen. Seine praktischen Eigenschaften sind aber unbestritten: das angesichts der kompakten Ausmaße gute Platzangebot, der bequeme Ein- und Ausstieg, die gute Übersichtlichkeit auch dank höherer Sitzposition. 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 mit Erdgas- und Autogasbefuerung.

Letztere Variante hat sich dem ADAC Autotest gestellt und insgesamt nicht schlecht geschlagen. Klar darf man nicht die gleichen Ansprüche wie an die neuesten Konkurrenten stellen, hier kann der kleine Fiat nicht mithalten. Aber der Panda ist günstig und erfüllt die Grundansprüche an die individuelle Mobilität. Der 1,2-l-Vierzylinder ist ein gemütlicher Geselle und lässt sich gleichermaßen mit LPG und mit Superbenzin füttern. Dank der zwei Tanks mit 38 und 37 Litern hat der Panda LPG eine ansehnliche Gesamtreichweite von rund 1.000 km, wobei man möglichst mit dem günstigeren LPG fahren sollte, damit sich der Aufpreis gegenüber der reinen Benzinversion lohnt.

**Konkurrenten:** u.a. Opel Adam LPG.

- + gutes Platzangebot vorn, übersichtliche Karosserie, moderater Anschaffungspreis, niedrige Unterhaltskosten
- wenig Platz hinten, kaum Assistenzsysteme, langer Bremsweg, karge Ausstattung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,8

AUTOKOSTEN 1,0

### Zielgruppencheck

 Familie 3,9

 Stadtverkehr 2,4

 Senioren 2,3

 Langstrecke 4,0

 Transport 4,0

 Fahrspaß 4,1

 Preis/Leistung 2,4

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 4,1 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 großen Bemühungen unternommen, Klapper- oder Knarzgeräusche bei Fahrten über schlechte Straßen zu verhindern. Bei aller Kritik ein nettes Detail:

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Legt man den EcoTest-Verbrauch von 8,3 l LPG pro 100 km zugrunde, kommt der kleine Fiat mit einer Tankfüllung LPG (38 l) über 455 km weit. Dann kann man mit dem 37-Liter-Benzintank noch weiterfahren, wobei der Verbrauch dabei deutlich niedriger ausfällt, weil Benzin pro Liter einen höheren Energiegehalt als Flüssiggas hat. Die LPG-Variante des Panda hat nur vier Sitzplätze, angesichts der schmalen Rückbank auch sinnvoll. Die Zuladung im Falle des Testwagens darf bis zu 390 kg betragen - für vier Erwachsene samt etwas Gepäck reicht die Kapazität. 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 der LPG-Tank

### 3,2 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 gut sehen, hinten fällt das nur geringfügig schwerer; 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. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Panda ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. 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

Große Teile der Kunststoffe zieren zahlreiche "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.

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 etwa zehn Metern ist der Panda sehr wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite.

⊖ Eine Anhängerkupplung ist nicht verfügbar, eine Anhängelast nicht eingetragen. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen, der Tankverschluss für Benzin muss mit dem Zündschlüssel separat geöffnet werden.



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

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.

## 2,2 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 50 cm über der Straße. 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 Ab- und Aufschließen. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.

⊖ Die Türrasten haben zwar nur eine Fixierstellung (nämlich ganz offen) - in der Ebene bleiben die Türen aber

## 4,1 Kofferraum-Volumen

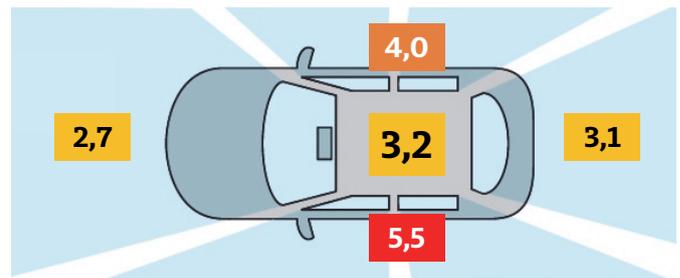
⊖ In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 180 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 305 l zur Verfügung. Aufgrund des geschickten Formats kann man sogar fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf 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.

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe einfach öffnen. Sie schwingt geradeso hoch genug, so dass sich bis 1,85 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen. Zum Schließen der Klappe gibt es nur eine kleine Schlaufe in der Verkleidung innen - nicht gerade bedienungsfreundlich. Die Ladekante befindet sich für einen Kleinwagen zufriedenstellende 68 cm über der Straße, entsprechend muss das Gepäck beim Einladen nicht zu weit angehoben werden. Die Stufe innen fällt mit neun Zentimetern niedrig aus, so tut man sich

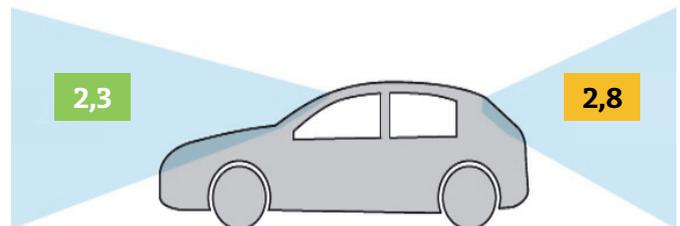
## Rundumsicht

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.



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 angebrachten Gastanks bietet der Kofferraum mit 180 l Volumen um 40 l weniger Platz fürs Gepäck als Modelle ohne Autogasanlage.

beim Ausladen leicht. Einen doppelten Gepäckraumboden gibt es nicht.

⊖ 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.

### 3,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne gibt es für die LPG-Version nur einteilig, d.h. sie kann nicht geteilt umgeklappt werden. Das Umliegen der Lehne ist etwas umständlich, weil beide Seiten gleichzeitig entriegelt werden müssen. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht ein-

zuklemmen 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.

## 3,5 INNENRAUM

### 3,2 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 Klimaautomatik ist auch nicht zu tief platziert und insgesamt übersichtlich aufgebaut. Die meisten Tasten und Schalter sind beleuchtet und damit nachts gut zu finden, auch die Lenkradtasten. Diese sind gut bedienbar und nach gewisser Lernphase auch gut verständlich. 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 LPG. 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.

### 3,6 Multimedia/Konnektivität

In der Lounge-Ausstattung bringt der Panda wenigstens ein paar Multifunktionsfunktionen mit - ein wenig scheint er inzwischen aber schon aus der Zeit gefallen, wenn man ihn beispielsweise mit einem aktuellen Fiat 500 vergleicht. Radio mit FM und AM Frequenzbereich sind Serie, gegen Aufpreis gibt es auch DAB-Empfang. Ein USB- sowie ein AUX-Anschluss sind im Handschuhfach vorhanden. Über die Blue&Me Funktion, basierend auf Microsoft Auto, hat man eine einfache Sprachsteuerung zur Hand, die neben eini-

gen Sprachbefehlen auch beispielsweise SMS eines gekoppelten Handys vorlesen kann. Denn eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung ist bei Lounge ebenso serienmäßig an Bord. Ein Navigationssystem gibt es nicht, es ist allerdings eine Smartphone-Halterung oben auf dem Armaturenbrett verfügbar, über die dann die Navi-App lotsen kann. Auf ein CD-Laufwerk muss man jedoch so oder so 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

## 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.

## 4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich als Ganzes umklappen. 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

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



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

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

### 3,3 Federung

Das Fahrwerk ist für einen Kleinwagen insgesamt angemessen 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 Einzelhindernisse und Temposchwellen recht gut pariert, ebenso wellige Fahrbahn, wenn die Unebenheiten nicht zu hoch sind. Auf

der Landstraße ist der Panda passabel gefedert unterwegs, nur ab und zu tritt eine leichte Stuckerneigung. Die zeigt sich auch ab und an auf der Autobahn, wo der kleine Fiat ansonsten einen annehmbaren Federungskomfort bietet. Die Fahrten auf Kopfsteinpflaster sind eine Tortur - während die Unebenheiten ausreichend weggefedert werden, ist das Dröhnen, Brummen und Scheppern akustisch eine hohe Belastung für die Insassen.

### 4,0 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind noch zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, 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, sie sollte dringend mitbestellt werden, damit die Gurte unterschiedlichen Personengrößen besser angepasst werden können,

insbesondere da der Beifahrersitz nicht in der Höhe justiert werden kann.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung 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.

### 3,9 Innengeräusch

Ist man mit 130 km/h unterwegs, liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,7 dB(A) - ein recht hoher Wert, der die deutlichen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Der Motor selbst klingt leicht dröhnig beim Ausdrehen, es gibt aber deutlich

schlechtere Vierzylinder in dieser Klasse. Ansonsten ist er stets präsent, aber nicht über Gebühr; Brummen verkneift er sich selbst in den hohen Gängen bei niedrigen Drehzahlen weitgehend. Windgeräusche sind nicht explizit auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter.

### 3,6 Klimatisierung

In der getesteten Lounge-Ausstattung besitzt der Panda serienmäßig 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 Heizdrähten - es empfiehlt sich daher eine Probefahrt, ob diese

Drähte, die nachts zu kleinen Reflexionen durch entgegenkommende Lichter führen können, als störend empfunden werden oder nicht. Während der vordere Innenraum dank zahlreicher Luftdüsen gut klimatisiert wird, müssen die hinteren Sitze ganz ohne Luftdüsen auskommen, auch im Fußraum.

## 3,5 MOTOR/ANTRIEB

### 4,3 Fahrleistungen

⊖ Der Panda ist ein kleines und leichtes Auto, aber auch damit hat der Vierzylinder mit seinen 1,2 Liter Hubraum ziemlich zu kämpfen. Er leistet maximal 69 PS, seine 102 Nm Drehmoment liegen bei 3.000 U/min an; d.h. soll es einigermaßen vorangehen, muss man mittlere und hohe

Drehzahlen bemühen. Den "Sprint" von 60 auf 100 km/h absolviert er in 10,3 Sekunden, Überholvorgänge sollten also gut geplant sein. Gleicher Tempozuwachs, aber ohne Schalten geht noch gemächlicher, im 4. Gang in knapp 17 Sekunden und im 5. Gang in langen 24 Sekunden.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Motorvibrationen fallen moderat aus - der Vorteil, wenn man auf vier statt nur auf drei oder gar zwei Zylinder setzt. Für einen Kleinstwagen heutzutage ist die Laufkultur sogar vergleichsweise gut. Brummen verkneift sich der Benziner selbst bei ganz niedrigen Drehzahlen in Kombination mit den hohen Gängen weitgehend und empfiehlt sich als angenehmer Geselle. Erst beim Ausdrehen oberhalb von

3.500 1/min neigt er etwas zum Dröhnen, ohne dabei aber über Gebühr laut zu werden. Die Leistung entfaltet sich Sauger-typisch gleichmäßig, bei mittleren Drehzahlen fühlt er sich am wohlsten zum Mitschwimmen im Verkehr.

### 3,0 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 Anord-

nung in dieser Klasse. Er ist über einen Ring am Schaltknopf gesichert, den man zum Einlegen hochziehen muss - damit werden Schaltfehler unterbunden. Unterwegs erweisen sich die fünf Gänge als ausreichend, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten.

Das Getriebe ist insgesamt kurz übersetzt, alles andere wäre für den Basismotor auch nicht sinnvoll. Bei 130 km/h

dreht der Vierzylinder mit 3.800 1/min. Eine Schaltempfehlung und eine Berganfahrhilfe sind serienmäßig an Bord. Ein Start-Stopp-System gibt es für die LPG-Variante nicht.

## 4,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,0 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 Seiteneigung, 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 (elektronische 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 zum Übersteuern, ESP verhindert aber ein Schleudern oder ein Kippen. Mit geringen Lenkeinschlägen durchfahren, kommt der Panda sogar erstaunlich schnell 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.

### 4,9 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 42 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 etwas. 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 (Stand 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsassistent	Option
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung 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 (indirekt messend)

### 3,6 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.

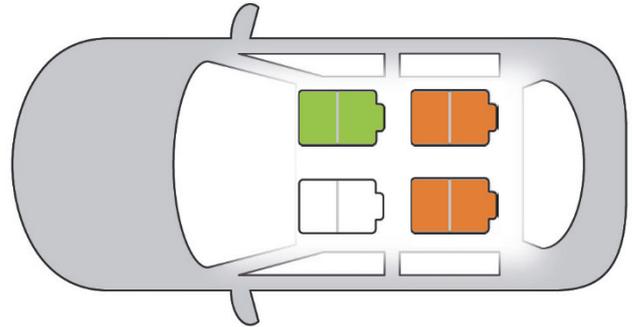
⊖ Für Kindersitze mit einer Base ist der Panda im Fond eigentlich zu klein, der Vordersitz davor muss dafür so weit nach vorne geschoben werden, dass ein Erwachsener darauf kaum noch Platz findet. Für die hinteren Gurte gibt es keine Gurtstraffer oder Gurtkraftbegrenzer.

### 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

### 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)

Vorderkante und der Seiten der Motorhaube sowie im Bereich der A-Säulen. Einen vorausschauenden Notbremsassistenten mit Personenerkennung gibt es für den Panda nicht.

## 4,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Fiat Panda im Flüssiggas-Betrieb liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 8,3 l LPG pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 144 g pro km, das reicht für 35 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Der EcoTest wird mit tatsächlichem Testwagengewicht samt 200 kg Zuladung und inklusive Autobahnanteil auch etwas flotter

als der Prüfzyklus gefahren, daher kann die Werksangabe von optimistischen 6,5 l/100 km nicht erreicht werden. Innerorts ergibt sich ein EcoTest-Verbrauch von 8,4 l, außerorts von 7,3 l und auf der Autobahn von 9,7 l alle 100 km.

### 5,5 Schadstoffe

⊖ Der kleine Motor muss im EcoTest häufig bei Volllast arbeiten, um die geforderten Geschwindigkeiten zu erzielen. Offensichtlich ist der Dreiwegekat nicht ausreichend dimensioniert, denn in allen Zyklen zeigt der Panda einen erhöhten Kohlenmonoxid-Ausstoß. Bei den Partikelwerten dagegen bleibt er weitgehend unauffällig -

der Vierzylinder ist kein Direkteinspritzer und daher konzeptionell weniger problematisch. Am Ende kann er aufgrund seines hohen CO-Ausstoßes leider keine Punkte erzielen. Die 35 CO<sub>2</sub>-Punkte bleiben das Endergebnis, der kleine Fiat erzielt somit nur zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

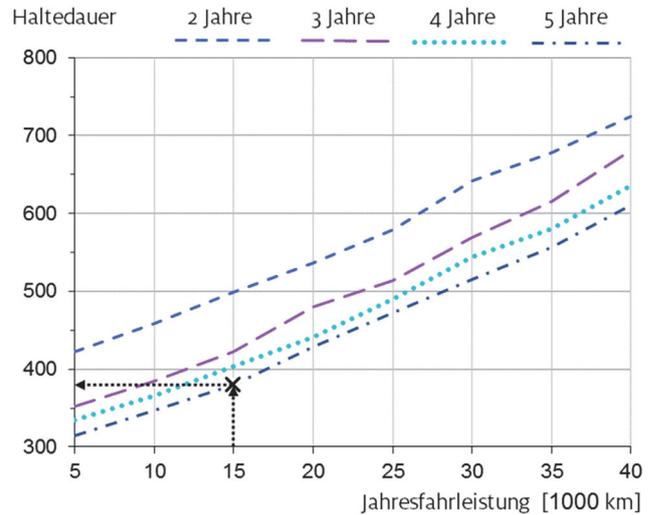
# 1,0 AUTOKOSTEN

## 1,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei etwas über 13.000 Euro - das ist nicht wenig Geld für einen Kleinwagen, allerdings hat der Panda die Autogas-Anlage schon eingebaut und zudem wurde die Motortechnik für den Autogasbetrieb modifiziert. Überdies hat der Kunde die volle Fiat-Garantie für das gesamte Fahrzeug. Bei der Ausstattung merkt man dem Panda sein hohes Alter 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. Der Zahnriemenwechsel ist alle 120.000 km oder nach sechs Jahren vorgesehen. 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 geringe Steuer von 48 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: 380 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.
CO <sub>2</sub> [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  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Gasmotor (Reihe), Euro 6b (NEFZ), geregelt	
Hubraum	1.242 ccm
Leistung	51 kW/69 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	102 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,2 s
Verbrauch pro 100 km	6,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	106 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.653/1.643/1.551 mm
Leergewicht/Zuladung	1.055/395 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	225/870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/55 kg
Tankinhalt	38 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Italien, Pomigliano d'Arco

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	10,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	16,7/23,9/,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	42 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R15 82H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	10,1/9,8 m
EcoTest-Verbrauch	8,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,4/7,3/9,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 144 g/km)
Reichweite	455 km
Innengeräusch 130 km/h	71,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.060/390 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	180/400/905 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>76 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>56 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>81 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>167 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	380 Euro		
Steuer pro Jahr	48 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/15/16		
Basispreis Panda 1.2 8V LPG Lounge (Autogasbetrieb)	13.390 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	15.510 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.650 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](http://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 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.

## 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	-/350 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,8**

### AUTOKOSTEN

**1,0**

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

Stand: Juli 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer