



Fiat Panda Cross 1.0 Hybrid GSE Launch Edition

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(51 kW/70 PS)

Bereits seit neun Jahren ist der aktuelle Fiat Panda auf dem Markt und basiert technisch auf der zweiten Panda-Generation, die 2003 den kultigen Ur-Panda beerbte. Optisch merkt man dem gerade einmal 3,69 m langen Kleinwagen das Alter nicht an. Besonders als Cross-Modell, das mit seinen Kunststoffbeplankungen und den rustikalen Stoßfängern einen auf Offroader macht, sieht der hochgewachsene Viertürer alles Andere als altbacken aus. Mit dem jüngsten Facelift hat sich nun antriebsseitig einiges getan. Erstmals ist der Panda hybridisiert unterwegs, wenn auch in einer sehr milden Form. Wie die inzwischen weitverbreiteten Mildhybride besitzt der Panda Hybrid ebenfalls ein zweites Spannungssystem, das allerdings nicht wie üblich auf 48-Volt-, sondern wie das Bordnetz auf 12-Volt-Basis. Die zusätzliche Lithium-Ionen-Batterie befindet sich unterhalb der Rücksitzbank. Ein Riemen-Starter-Generator unterstützt den neu entwickelten Dreizylinder-Sauger beim Beschleunigen und gewinnt beim Bremsen und Dahinrollen Energie zurück. Der 70 PS starke Benziner geht recht kultiviert zu Werke, die Durchzugskraft ist allerdings überschaubar und der Testverbrauch im ADAC Ecotest trotz des Mildhybridsystems mit 5,5 l/100 km nicht sonderlich niedrig. Immerhin liegen die Schadstoffwerte auf einem niedrigen Niveau. An anderer Stelle merkt man dem Panda die lange Bauzeit deutlich an. Bei der Konnektivität etwa lässt sich dies noch verschmerzen, auf dem Gebiet der Sicherheitsausstattung hingegen nicht. Beim Crashtest gemäß Euro NCAP bekommt der Panda inzwischen keinen Stern mehr, was nicht nur an der großen Verletzungsgefahr für die Insassen, sondern auch an der sehr lückenhaften Sicherheitsausstattung liegt. Dass der getestete Panda Cross Hybrid dabei nur knapp unter 15.000 Euro (16 % MwSt.) bleibt, ist in Anbetracht dessen zu viel Geld. Da bieten moderne Konkurrenten für ähnlich viel Geld deutlich mehr. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai i10, Kia Picanto, Renault Twingo, Suzuki Ignis, VW up!

- + gutes Platzangebot vorn, übersichtliche Karosserie, niedrige Unterhaltskosten
- Sicherheitsniveau nicht mehr zeitgemäß, wenig Platz hinten, lauter Innenraum, karge Ausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,7
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	2,2
	Langstrecke	4,0
	Transport	3,8
	Fahrspaß	4,3
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,2 Verarbeitung

Die Karosserie des Panda ist recht ordentlich verarbeitet, beispielsweise sind die Türrahmen aus einem Stück gefertigt und nicht aus mehreren Teilen zusammengeschweißt. Leider fehlen doppelte Dichtgummis für die Türen – das ist mit ein Grund, warum es während der Fahrt im Innenraum so laut ist. Innen bemüht sich Fiat um peppiges Design, das über die einfachen Materialien etwas hinwegtäuschen soll. Geschäumte Kunststoffe sind jedenfalls nicht vorhanden, und auch unter den Verkleidungen wurden keine großen Anstrengungen unternommen, Klapper- oder Knarzgeräusche bei Fahrten über schlechte Straßen zu verhindern. Insgesamt merkt man dem

3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,5 l Super pro 100 km zugrunde, kommt der kleine Fiat mit einer Tankfüllung (38 l) rund 690 km weit. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis zu 400 kg betragen – für vier Erwachsene samt etwas Gepäck reicht dies in den meisten Fällen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 55 kg befördert werden, eine praktische Dachreling zählt bei der Cross-Variante zur Serienausstattung. Ein Reifenpannenset hat der Panda serienmäßig an Bord, ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

3,1 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 vorn kann man gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer. Eine Rückfahrkamera gibt es nicht einmal 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 wider, die dem Panda ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Die Außenspiegel haben keinen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Immerhin sind die Außenspiegel serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar.

⊖ Bei den Scheinwerfern setzt Fiat auf einfaches Halogenlicht, die nachts nur für eine mäßige Fahrbahnausleuchtung sorgen. Das Licht ist leicht fleckig und hat eine mäßige Reichweite. Auffallend: Geht man vom Gas und der Panda rekuperiert, wird das Licht etwas heller.

Panda den hohen Kostendruck in der Kleinwagenklasse deutlich an.

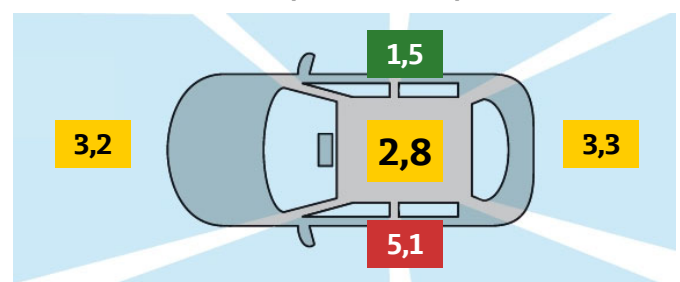
⊖ Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffüberzug sind in dieser Klasse normal, ein weicherer Dachhimmel aus Stoff wäre allerdings wünschenswert und würde besser dämmen. Die offene Motorhaube kann nur durch einen kleinen Haltestab gehalten werden, der zudem umständlich ein- und ausgefädelt werden muss. Der Unterboden zeigt sich wenig verkleidet, selbst mit Unterbodenschutz wurde sparsam umgegangen.

⊕ Mit seinen kompakten Ausmaßen und dem kleinen Wendekreis von etwa zehn Metern ist der Panda sehr wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite (1,88 m von Spiegel zu Spiegel).

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

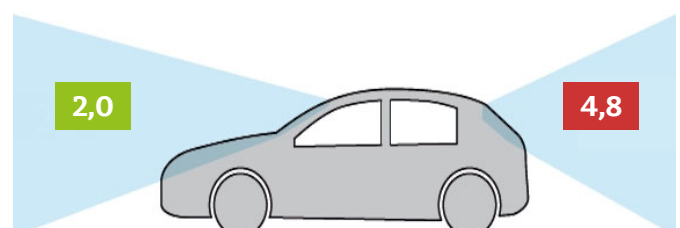
Rundumsicht

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.



Beim anschließenden Gasgeben fällt die Bordspannung ab und das Scheinwerferlicht wird etwas dunkler. Lichtfunktionen wie Abbieglicht oder Fernlichtassistent hat der Panda nicht zu bieten. Nicht einmal ein Lichtsensor oder LED-Bremslichter sind für den Kleinwagen zu haben.

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 53 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in angenehmer Höhe. Die großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Hinten beeinträchtigen der enge Fußraum hinter den Vordersitzen sowie der in den Türausschnitt ragende Radlauf das Ein- und Aussteigen. 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.

3,8 Kofferraum-Volumen

⊖ In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 225 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 350 l zur Verfügung. Aufgrund des praktischen Formats kann man sogar sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 445 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 950 l Volumen verfügbar.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit lässt sich die Klappe einfach öffnen. Sie schwingt gerade hoch genug, sodass sich bis knapp 1,90 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen, und gibt eine große Öffnung frei. 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 72 cm über der Straße, entsprechend muss das Gepäck beim Einladen nicht zu weit angehoben werden. Die Stufe innen fällt mit 18

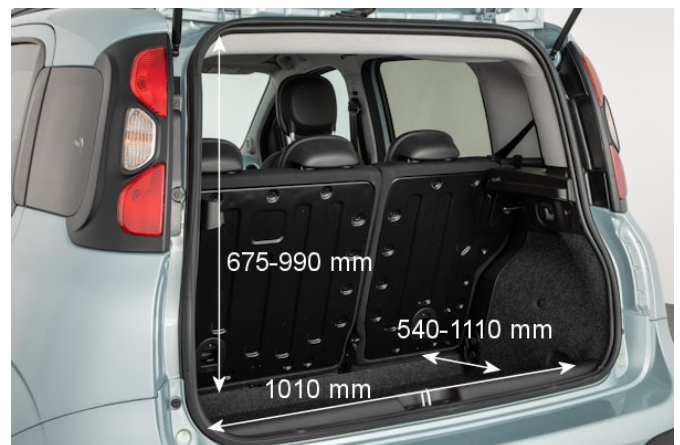
2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar, die Handhabung geht leicht von der Hand. Die Kopfstützen



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

⊖ Die Türen arretieren lediglich in der Endposition, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Trotzdem ist das nicht ideal, weil die Türen bei Gefälle trotz ihres vergleichsweise geringen Gewichts ganz auf oder zu fallen, wenn man sie nicht festhält.



Mit 225 l Kofferraumvolumen bietet der Panda für einen Kleinwagen noch relativ viel Platz für das Gepäck.

cm recht hoch aus, so gestaltet sich das Ein- und Ausladen mitunter recht schwer. Einen doppelten Gepäckraumboden gibt es nicht.

⊖ Es gibt lediglich eine kleine Lampe im Kofferraum, was für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig ist. Bei umgeklappter Rückbank entsteht am Kofferraumboden eine störende Stufe, wodurch sich Gepäck nicht einfach von hinten nach vorn schieben lässt.

müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen sollte man aber auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht

einzuklemmen und zu beschädigen. Als Ablagemöglichkeiten findet man im Kofferraum lediglich einen Taschenhaken rechts in der Kofferraumverkleidung vor.

⊖ Ehe man die Rücksitzlehnen umklappt, muss man den am Dachhimmel fixierten Mittelgurt aushängen. Seitenfächer oder Stauraum unter dem Laderaum vermisst man ebenso wie ein Kofferraumtrennnetz, um den Gepäck- vom Fahrgastraum abzutrennen.

3,5 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Die Bedienung des Panda gelingt recht einfach, der Gewöhnungsaufwand ist überschaubar; man muss sich allerdings ein paar unkonventionell angeordnete Tasten wie die der elektrischen Fensterheber links und rechts vom Schalthebel und ganz eigene Bedienlogiken einprägen. Beispielsweise werden die Bordcomputer-Einstellungen über die Tasten der Leuchtweitenregulierung vorgenommen. Es gibt auch nicht allzu viele Funktionen zu steuern und Fiat setzt auf vergleichsweise große 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 nicht zu tief platziert und insgesamt übersichtlich aufgebaut. Die Instrumente sind etwas verspielt, worunter die Ablesbarkeit leidet. Bei geöffneten Türen oder der 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. Zwar sind die meisten Tasten beleuchtet, die Fensterheberschalter, die Lüftungsrädchen sowie die Tasten der Deckenkonsole sind wie in dieser Fahrzeugklasse üblich unbeleuchtet. Die Helligkeit des

Kombiinstrumentes wird nicht automatisch angepasst, wenn man beispielsweise in einen Tunnel fährt. 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 – nicht einmal die Frequenz der Intervallschaltung lässt sich einstellen. Die Wischerfrequenz wird lediglich an die Fahrzeuggeschwindigkeit angepasst.



Übersichtlich und weitgehend funktionell präsentiert sich der Fahrerplatz des Panda.

3,7 Multimedia/Konnektivität

Bei der Konnektivität kann der Panda mit modernen Kleinstwagen nicht mithalten – ein wenig scheint er inzwischen aus der Zeit gefallen. Serienmäßig ist der kleine Italiener lediglich mit einem Radio samt vier Lautsprechern vorn, FM- und AM-Frequenzbereich sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Audiostreaming ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es immerhin

DAB-Empfang. Ein USB-Anschluss findet sich neben der Smartphonehalterung oben auf dem Armaturenbrett. Ein selbst in dieser Fahrzeugklasse inzwischen übliches Zentraldisplay, auf dem sich Apple CarPlay, Android Auto oder ein Navigationssystem darstellen lässt, ist für den Panda Cross in der Launch Edition nicht erhältlich.

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 lediglich nur ausreichend. Das Raumempfinden im Panda ist aufgrund der

vergleichsweise üppigen Kopffreiheit und der großen Fensterflächen insgesamt gut.

4,3 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 für deutlich größere Menschen reichen. Auf der Rückbank geht es also eng zu wie in praktisch jedem Kleinwagen. Für das subjektive Empfinden steht verhältnismäßig viel Raum über den Köpfen zur Verfügung und die Seitenscheiben sind angenehm groß.

4,3 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt, lediglich die Rückbank lässt sich umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorn gibt es Ablagen in der Mittelkonsole, zwischen den Vordersitzen und über dem Handschuhfach. Die Türfächer sind schmal, nur kleinere Flaschen passen hinein. Die beiden



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

vorderen Becherhalter sind ziemlich flach und für hohe Getränkebehälter weniger geeignet. Hinten gibt es ebenfalls zwei Becherhalter, die etwas höhere Ränder haben und etwas mehr Halt bieten. Das Handschuhfach ist recht klein, weder beleuchtet noch abschließbar und oder klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

3,6 KOMFORT

3,3 Federung

Das Fahrwerk bietet für einen Kleinwagen insgesamt einen ordentlichen Federungskomfort. Die eher weiche Abstimmung passt zu einem Kleinwagen, der ohnehin keine sportlichen Ambitionen beim Fahrer weckt. Im Stadtverkehr werden Einzelhindernisse und Temposchwellen recht gut pariert. Auf der Landstraße ist der Panda passabel gefedert unterwegs,

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

3,9 Sitze

Der Sitzkomfort in Reihe eins fällt allenfalls durchschnittlich aus. Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind mäßig konturiert. Sie geizen bei Kurvenfahrten mit Seitenhalt, weil zwar die Sitzflächen ordentliche Konturen aufweisen, die Lehnen im Schulterbereich jedoch keine Unterstützung bieten. Der Beifahrersitz muss ohne Höhenverstellung auskommen. Große Erwachsene kommen auf der Beifahrerseite dem Dachhimmel recht nahe. Die Seitenverkleidungen in allen Türen

sind hart, stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Gleiches gilt für die hart gepolsterten Kopfstützen aus Kunststoff. Eine Mittelarmlehne gibt es weder vorn noch hinten.

⊖ Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

4,3 Innengeräusch

⊖ Ist man mit 130 km/h unterwegs, liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 73,3 dB(A) – das ist selbst für einen Kleinwagen ein hoher Wert. Die Windgeräusche und allgemeine Umgebungs- und Abrollgeräusche summieren sich

zu einer kräftigen Geräuschkulisse. Der Dreizylinder hält sich akustisch meist zurück, man muss ihn schon unter hoher Last ausdrehen, damit er lauter wird. Ein unangenehmes Dröhnen verkneift er sich aber auch dann.

3,3 Klimatisierung

In der getesteten Launch Edition-Ausstattung besitzt der Panda serienmäßig eine Ein-Zonen-Klimaautomatik. Optional gibt es eine Sitzheizung für die Vordersitze und sogar eine Frontscheibenheizung. Diese arbeitet mit feinen Heizdrähten, die nachts zu störenden Reflexionen bei entgegenkommendem Scheinwerferlicht führen können. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind bei der Launch Edition Serie.

⊕ Während selbst viele Kompakt- und Mittelklasse-Modelle inzwischen keine Drehregler zur Justierung des Luftmenge mehr bieten, kann der Panda damit punkten.

⊖ Während der vordere Innenraum dank zahlreicher Luftdüsen gut klimatisiert wird, müssen die hinteren Sitze ganz ohne Luftdüsen auskommen – sogar im Fußraum. Hinzu kommt, dass sich die hinteren Seitenscheiben nicht vollständig herunterkurbeln lassen.

3,6 MOTOR/ANTRIEB

4,2 Fahrleistungen

⊖ Der Panda ist ein kleines und mit einem Leergewicht von etwas über einer Tonne auch leichtes Auto, aber selbst damit hat der 1,0-Liter-Dreizylinder ziemlich zu kämpfen. Er leistet maximal 70 PS, seine 92 Nm Drehmoment liegen erst bei 3.500 U/min an. Dies hat zur Folge, dass man mittlere und hohe Drehzahlen bemühen muss, soll es einigermaßen vorangehen.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er in 10,7 Sekunden, Überholvorgänge auf der Landstraße sollten also gut geplant sein. Bleibt man in einem der oberen Gänge, geht der Tempozuwachs nur sehr langsam von statten. Im 4. Gang benötigt der Panda 14,8 s, im 5. Gang 23,2 s und im 6. Gang schier endlose 36,6 s.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Fiat hat dem Dreizylinder seine kernigen Vibrationen ziemlich erfolgreich abtrainiert beziehungsweise hält sie gut vom Innenraum fern. Natürlich ist der Verbrenner stets präsent, störend ist der Motorlauf jedoch nicht. Den Extraschubs durch den E-Motor spürt man, der Fiat kommt zunächst spontan aus

den Puschen. Ist die kleine Batterie jedoch leer, fehlt es deutlich am Durchzugsvermögen. Zudem ackert sich der Benziner dann auch nicht komplett homogen durchs Drehzahlband, sondern gönnt sich mitunter eine kleine Verschnaufpause auf dem Weg Richtung Drehzahlbegrenzer.

3,2 Schaltung/Getriebe

Die sechs Vorwärtsgänge des Getriebes sind ordentlich, aber nicht besonders präzise geführt – trotzdem lassen sie sich im Alltag einwandfrei einlegen. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts im Schaltschema, eine klassische Anordnung in dieser Klasse. Er ist über einen Ring am Schaltknauf gesichert, den man zum Einlegen hochziehen muss. Die sechs Gänge sind eng gestuft, die Übersetzung ist insgesamt recht kurz. Dies kommt dem Spurtvermögen des durchzugsschwachen Motors entgegen. Bei 130 km/h im höchsten Gang dreht die Kurbelwelle bereits mit rund 3.500 Umdrehungen pro Minute. Der Hybrid bietet eine Sonderfunktion: Er kann bis 30 km/h „segeln“, also den Motor in Neutralstellung des Getriebes abstellen. Eine Anzeige im Cockpit informiert darüber, dass man jetzt den Gang herausnehmen und ins Segeln übergehen kann.

Ist der Motor dann aus, zeigt der Fiat abhängig von der Geschwindigkeit an, welchen Gang man jetzt einlegen sollte, um möglichst geschmeidig wieder einzukuppeln und den Motor automatisch zu starten.

⊕ Dank des Riemen-Starter-Generators arbeitet das Start-Stopp-System nicht nur sehr schnell, sondern auch nahezu ruckfrei. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Sekunden fest und erleichtert somit das Anfahren.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unsynchronisiert. Wird er eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

3,2 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 Seitenneigung, die in Kombination mit der gefühllosen Lenkung den Eindruck 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, bleibt der Panda letztlich noch gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu großem Leistungseinsatz durchdrehende Antriebsräder – in diese Situation bringt einen der kleine Motor aber selten. Im ADAC Ausweichtest neigt der Panda bei großen Lenkwinkeln zu deutlichem Untersteuern und beim Lastwechsel zum Übersteuern. Das ESP verhindert aber ein Schleudern oder ein Kippen. Mit geringen Lenkeinschlägen kommt der Panda sogar erstaunlich schnell durch den Parcours, da das ESP sinnvoll und bedarfsgerecht regelt – zum Dynamiker wird der Kleine aber aufgrund seiner erheblichen Karosseriebewegungen und der gefühllosen Lenkung jedoch 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 der Normalstellung. Von Anschlag zu Anschlag sind über drei Lenkradumdrehungen erforderlich, beim Rangieren ist daher etwas mehr Kurbelei notwendig.

3,4 Bremse

37,4 m Bremsweg aus 100 km/h (Mittel aus zehn Einzelmessungen) sind im Umfeld der Kleinwagen ordentlich, absolut gesehen aber kein Ruhmesblatt. Die Dosierbarkeit der Bremsanlage geht trotz der teilweisen Rekuperation in Ordnung.

4,3 SICHERHEIT

4,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Bei den Assistenzsystemen merkt man dem kleinen Fiat sein Alter an, denn es gibt nur sehr wenige Systeme. Moderne Konkurrenten erreichen hier inzwischen einen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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)

bemerkenswert hohen Standard. Serienmäßig bringt der Panda lediglich das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie ein City-Notbremssystem mit, das bis 30 km/h bei

4,3 Passive Sicherheit - Insassen

Der Panda Cross verfügt als Launch Edition serienmäßig nur über Frontairbags, vordere Seitenairbags und durchgehende Kopfairbags. Vorsicht: Bei einigen Ausstattungsvarianten kosten die Seitenairbags Aufpreis – das ist nicht mehr zeitgemäß. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 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, sodass auch für größere Menschen eine gewisse Schutzwirkung besteht. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt sich anzugurten, für die hinten Sitzenden wird der Anschnallstatus angezeigt. Löst jemand

Kollisionsgefahr eine Notbremsung auslöst. Bei einer aktiviert sich der Warnblinker in erhöhter Frequenz.

während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielte der kleine Italiener lediglich 45 Prozent der möglichen Punkte (Stand 12/2018) und insgesamt nicht einmal einen von fünf möglichen Sternen.

Für die hinteren Gurte gibt es keine Gurtstraffer oder Gurtkraftbegrenzer. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind im Notfall daher schwieriger zu erreichen. Zudem fehlen stabile Verzurrösen im Gepäckraum.

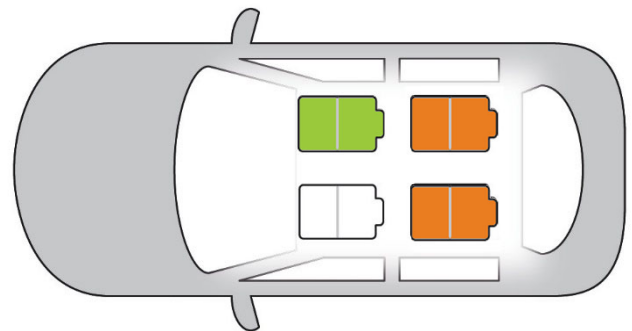
4,0 Kindersicherheit

Das Angurten von Kindersitzen gelingt einfach, weil die Gurt-schlösser 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.

Kindersitzen zugelassen. Die vorderen Fensterheber haben keinen wirksamen Einklemmschutz.

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)

⊖ Im Bereich Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Panda mit 16 Prozent der erreichbaren ein sehr schlechtes Ergebnis (Stand 12/2018). Für Kindersitze mit einer Basis ist das Platzangebot im Panda zu klein, der jeweilige Vordersitz muss so weit nach vorn geschoben werden, dass ein Erwachsener kaum noch Platz findet. Eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kindersitzkauf ist daher zu empfehlen. Der mittlere Fondplatz ist nicht für die Montag von

im Bereich der A-Säulen. Einen vorausschauenden Notbremsassistenten mit Personenerkennung gibt es für den Panda nicht.

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgänger-Crashtest gemäß Euro NCAP schneidet der Panda schlecht ab, hier kann er nur 47 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Ein besonders hohes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenprall besteht im Bereich der Vorderkante und der Seiten der Motorhaube sowie

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Der Fiat Panda Hybrid erhält mit einer CO₂-Bilanz von 154 g/km 32 von 60 Punkten in diesem Teil des ADAC Ecotest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km und ist damit gerade trotz des Hybridsystems im Vergleich mit der Kleinstwagenkonkurrenz nicht entscheidend niedriger. Innerorts verbraucht der Fiat 4,9 Liter, außerorts 5,1 Liter und auf der Autobahn 6,6 Liter pro 100 Kilometer.

1,2 Schadstoffe

⊕ In der Schadstoffbewertung des ADAC Ecotest erreicht der Panda Hybrid 48 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt reichen die erzielten 80 Punkte für vier Sterne – damit erhält der mildhybridisierte Fiat unter Ecotest-Gesichtspunkten das Prädikat empfehlenswert. Auf einer Runde im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS) bestätigte der Italiener den niedrigen Schadstoffausstoß.

1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei etwas über 14.807 Euro (bei 16 % MwSt.) – das ist nicht wenig Geld für einen Kleinstwagen, der zwar mehrfach überarbeitet wurde, aber in dieser Form bereits seit neun Jahren auf dem Markt ist. Besonders hinsichtlich der Konnektivitäts- und Sicherheitsausstattung merkt man dem Panda sein mittlerweile hohes Alter an. Der absolute Wertverlust hält sich in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank günstigem Kraftstoffverbrauch und moderaten Werkstattkosten. Zur Inspektion möchte der Fiat alle 15.000 km oder einmal im Jahr.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Die zweijährige Garantie kann man gegen Aufpreis auf bis zu fünf Jahre und 200.000 km erweitern. Auf den Lack geben die Italiener drei, gegen Durchrostung acht Jahre Garantie und in den ersten beiden Jahren zudem eine europaweite Mobilitätsgarantie. Insgesamt sprechen für den Panda die niedrigen Unterhaltskosten, die geringe Steuer von 20 Euro pro Jahr sowie günstige Einstufungen bei der Versicherung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Hybrid GSE City	0.9 8V Twinair Turbo City 4x4
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	2/875
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	63 (85)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	92/3500	145/1900
0-100 km/h [s]	14,7	12,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	164
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	3,9/5,4 S	5,7/6,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	89/122	131/156
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/15	15/15/15
Steuer pro Jahr [Euro]	75	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	426	513
Preis [Euro]	14.240	18.240

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	999 ccm
Leistung	51 kW/70 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	92 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	3,9/5,4 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	89/122 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.686/1.662/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	1.055/440 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. Gang)	10,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	14,8/23,2/36,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße Testwagen	175/65 R15 84H
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	10,1/9,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/5,1/6,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	131 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	73,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.880 mm
Leergewicht/Zuladung	1.040/400 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/445/950 l

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

Betriebskosten	92 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	72 Euro	Wertverlust	182 Euro
Monatliche Gesamtkosten	402 Euro		
Steuer pro Jahr	20 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/13/16		
Basispreis Panda Cross 1.0 Hybrid GSE Launch Edition	14.807 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	15.672 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.327 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,3

AUTOKOSTEN

1,3

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

Stand: Februar 2021
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH)
 Alexander Werner