



## Fiat Panda 1.0 GSE Hybrid

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse  
(51 kW/70 PS)

Seit inzwischen elf Jahren ist der Fiat Panda auf dem Markt und zählt damit zu den absoluten Dauerbrennern. Der von seinen Anhängern liebevoll "tolle Kiste" genannte Kleinwagen ist einer der letzten Vertreter dieser vom Aussterben bedrohten Fahrzeuggattung. Zum ADAC Autotest tritt die Basisversion des kleinen Fünftürers an, der mit einem Grundpreis von 14.990 Euro zu den günstigsten Autos hierzulande gehört. Dafür erhält man ein wendiges und dank der Fahrzeuglänge von lediglich 3,65 m sehr handliches Stadtauto, das optional fünf Sitzplätze bietet. Unter der Haube des kleinen Italieners steckt ein Einliter-Benziner, der es auf 70 PS bringt und die lediglich rund 1 t Lebendgewicht munter vorantreibt. Der Saugmotor ist zudem mit einem 12-V-Mildhybridsystem ausgerüstet, das beim Beschleunigen mit maximal 5 PS unterstützen kann und zudem den Verbrauch senken soll. Im ADAC Ecotest kommt der Panda 1.0 HSE Hybrid auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,5 l/100 km - ein ordentlicher Wert, den jedoch mancher Konkurrent auch ohne diese Technik sogar unterbieten kann. Während das Platzangebot in der ersten Reihe durchaus in Ordnung geht, ist die geringe Fahrzeuglänge im Fond und Kofferraum spür- und messbar - hier wie dort geht es ziemlich beengt zu. Kann man mit dem in dieser Klasse bescheidenen Fahrkomfort noch leben, ist das aktive und passive Sicherheitsniveau für einen aktuellen Kleinwagen nicht mehr akzeptabel. Skandallos dabei: Fiat hat inzwischen die zuvor serienmäßigen Seitenairbags und das City-Notbremssystem eingespart. In der Folge wird die tolle Kiste auf die Gesamtnote 4,4 abgewertet - in Anbetracht dessen verliert der Grundpreis von weniger als 15.000 Euro das Prädikat "preiswert". **Konkurrenten:** u. a. Hyundai i10, KIA Picanto, Renault Twingo, Suzuki Ignis, Toyota Aygo X.

- + übersichtliche Karosserie, geringe Fahrzeuglänge, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen, niedrige Fahrzeugkosten
- Vordersitze nicht höhenverstellbar, beengter Fond und kleiner Kofferraum, eingeschränkter Komfort, mangelhaftes Sicherheitsniveau (keine Seitenairbags)

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 4,4

AUTOKOSTEN 1,7

### Zielgruppencheck

|  |                |     |
|--|----------------|-----|
|  | Familie        | 3,7 |
|  | Stadtverkehr   | 2,4 |
|  | Senioren       | 2,3 |
|  | Langstrecke    | 4,5 |
|  | Transport      | 3,8 |
|  | Fahrspaß       | 4,3 |
|  | Preis/Leistung | 3,1 |

Ecotest ★★★★★☆

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 4,2 Verarbeitung

Die Karosserie ist 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 wie in dieser Fahrzeugklasse üblich nicht vorhanden. Zudem sind beispielsweise die Rückseiten der Rücksitzlehnen nicht mit Filz bezogen, das schwarzlackierte Metall verkratzt schnell.

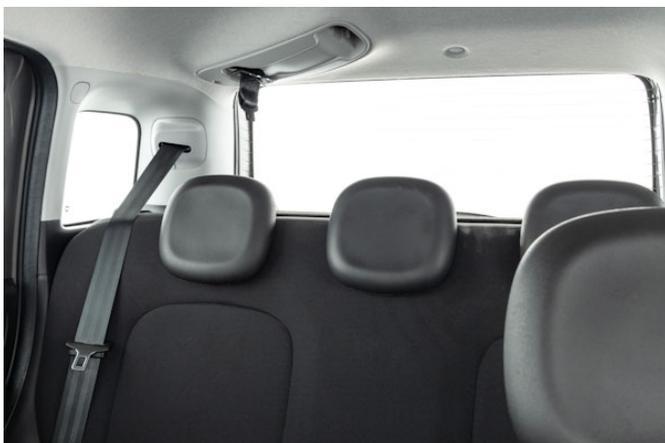
### 3,1 Alltagstauglichkeit

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 426 kg betragen – für vier Erwachsene samt etwas Gepäck reicht dies in den meisten Fällen. Ab Werk verfügt der Panda lediglich über vier Sitzplätze, der fünfte ist Bestandteil des optionalen Komfort-Pakets für 800 Euro. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 55 kg befördert werden, eine praktische Dachreling ist gegen Aufpreis erhältlich.

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. Lediglich Parksensoren für das Heck sind gegen Aufpreis erhältlich, für die Front gibt es



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

Insgesamt merkt man dem Panda den hohen Kostendruck in der Kleinwagenklasse deutlich an.

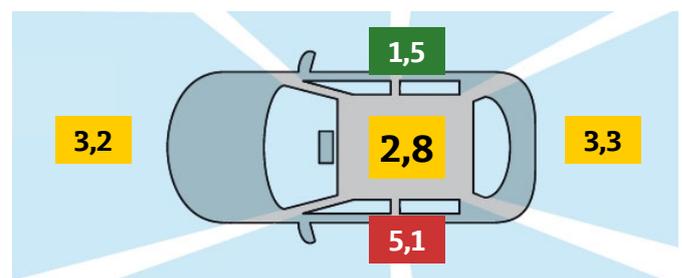
⊖ Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffüberzug sind in dieser Klasse normal, ein weicherer Dachhimmel aus Stoff wäre allerdings wünschenswert und würde besser dämmen. Die offene Motorhaube kann nur durch einen kleinen Haltestab gehalten werden, der zudem umständlich ein- und ausgefädelt werden muss. Der 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.

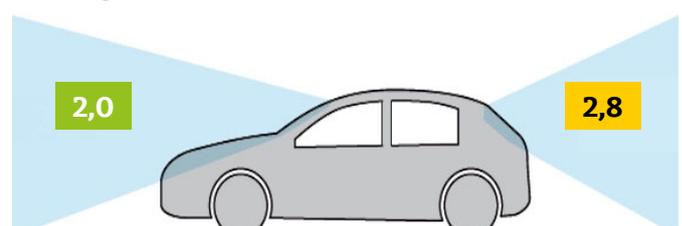
### Rundumsicht

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.



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 sind lediglich manuell einstellbar und nicht beheizbar. Zudem fehlt ihnen ein asphärischer Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

⊖ Bei den Scheinwerfern setzt Fiat auf einfaches Halogenlicht, die nachts nur für eine mäßige Fahrbahnausleuchtung

## 2,5 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 48 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 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. Die Haltegriffe am Dachhimmel hat Fiat inzwischen eingespart.

## 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.

## 3,4 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 1,85 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

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. 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 Kleinstwagen zu haben.



Mit 225 l Kofferraumvolumen bietet der Panda für einen Kleinstwagen doch relativ viel Platz für das Gepäck.



Mit ca. 69 cm ist die Ladekante auf einem vernünftigen Niveau.

sich für einen Kleinwagen zufriedenstellende 69 cm über der Straße, entsprechend muss das Gepäck beim Einladen nicht zu weit angehoben werden. Die Stufe innen fällt mit 17 cm recht hoch aus, so gestaltet sich das Ein- und Ausladen mitunter recht schwer. Einen doppelten Gepäckraumboden gibt es nicht.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

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

## 3,6 INNENRAUM

### 3,3 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. 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 Klimatisierung 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 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

### 4,0 Multimedia/Konnektivität

Bei der Konnektivität kann der Panda mit modernen Kleinwagen nicht mithalten – ein wenig scheint er inzwischen aus der Zeit gefallen. Serienmäßig ist der kleine Italiener lediglich mit einem DAB-Radio und zwei Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming ausgestattet. Ein

⊖ 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.

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

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. Licht- und Regensensor sowie ein Multifunktionslenkrad sind ebenfalls nur gegen Aufpreis erhältlich.



Übersichtlich und weitgehend funktionell präsentiert sich der Fahrerplatz des Panda.

USB-Anschluss findet sich neben der Smartphone-Halterung oben auf dem Armaturenbrett. Ein Touchscreen-Display, auf dem sich die Smartphone-Inhalte per Apple CarPlay und Android Auto darstellen lassen, ist Bestandteil des optionalen Komfort-Pakets.

## 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 aus-

reichend. 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.

## 4,5 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 vorderen Becherhalter sind ziemlich flach und für hohe Getränkebehälter weniger geeignet. Hinten gibt es ebenfalls zwei



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

Becherhalter. Das Handschuhfach ist recht klein, weder beleuchtet noch abschließbar und oder klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

## 3,8 KOMFORT

### 3,4 Federung

Das tendenziell weich abgestimmte Fahrwerk sorgt für insgesamt einen ordentlichen Federungskomfort - besonders für einen Kleinwagen. 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 weggefedert werden, ist das Dröhnen, Brummen und Scheppern akustisch eine große Belastung.

### 4,0 Sitze

Der Sitzkomfort in Reihe eins fällt allenfalls durchschnittlich aus. Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind mäßig konturiert. Sie zeigen 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. Eine Mittelarmlehne gibt es weder vorn noch hinten.

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

## 4,5 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.

## 3,9 Klimatisierung

In der Basis-Variante besitzt der Panda serienmäßig eine manuelle Klimaanlage, gegen Aufpreis gibt es Einzonen-Klimaautomatik. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind ebenfalls optional erhältlich.

⊕ 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

### 4,0 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. Auch wenn der integrierte Riemenstartergenerator den Saugmotor beim Beschleunigen kurzzeitig mit bis 5 PS unterstützen kann, muss man mittlere und hohe Drehzahlen bemühen, soll es einigermaßen vorangehen. Den Zwischen-

spurt von 60 auf 100 km/h absolviert er in 10,3 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 13,9 s, im 5. Gang 18,9 s und im 6. Gang lange 27,4 s. Fiat gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 13,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 164 km/h.

### 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.

### 3,4 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 Schaltknäuf 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 3.700 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.

## 4,9 SICHERHEIT

### 5,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Bei den Assistenzsystemen merkt man dem Fiat sein Alter an, denn es gibt nur sehr wenige Systeme. Moderne Konkurrenten erreichen hier inzwischen einen bemerkenswert hohen Standard. Serienmäßig bringt der Panda im Wesentlichen lediglich das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem mit - beides wird vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Bei einer Vollbremsung aktiviert sich der Warnblinker in erhöhter Frequenz und warnt nachfolgende Verkehrsteilnehmer.

### 5,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Panda verfügt serienmäßig über Frontairbags und durchgehende Kopfairbags.

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 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.

Skandalös: Fiat hat inzwischen die Seitenairbags, die zuvor serienmäßig waren, gestrichen. 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.

### 3,9 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.

⊖ Im Bereich Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Panda mit 16 Prozent der erreichbaren

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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.

Die vorderen Fensterheber haben keinen wirksamen Einklemmschutz.

## 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 im Bereich der A-Säulen. Einen vorausschauenden

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

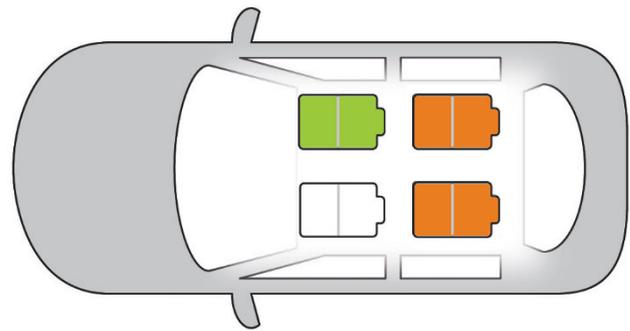
Der Fiat Panda Hybrid erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 154 g/km 32 von 60 Punkten in diesem Teil des ADAC Ecotest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km und ist damit gerade trotz des Hybridsystems im Vergleich mit der Kleinwagenkonkurrenz nicht entscheidend niedriger. 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.

## 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.

## Verbrauch

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

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 4,9   |       |
| Durchschnitt      | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße        | 5,1   |       |
| Durchschnitt      | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn          | 6,6   |       |
| Durchschnitt      | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch   | 5,5   |       |
| Durchschnitt      | 5,5 D | 6,5 B |

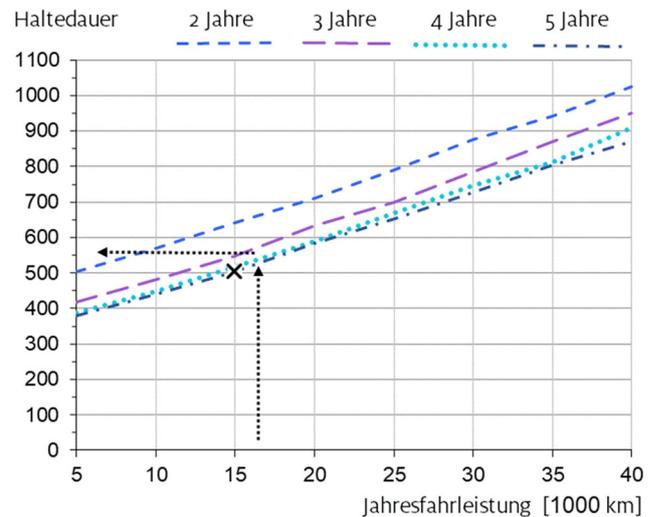
## 1,7 AUTOKOSTEN

### 1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis für den Basis-Panda liegt bei 14.990 Euro – das ist nicht wenig Geld für einen Kleinwagen, der zwar mehrfach überarbeitet wurde, aber in dieser Form bereits seit 2011 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. Die zweijährige Garantie kann man gegen Aufpreis auf bis zu fünf Jahre und 200.000 km erweitern. Auf den Lack geben die Italiener zwei, 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 90 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: 502 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## HERSTELLERANGABEN

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| 3-Zylinder-Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM |                             |
| 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                               | 164 km/h                    |
| Beschleunigung 0-100 km/h                           | 13,9 s                      |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP)                         | 5,7 l                       |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß                            | n.b.                        |
| Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert                    | n.b.                        |
| Klimaanlage Kältemittel                             | R1234yf                     |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)                         | 175/65 R14                  |
| Länge/Breite/Höhe                                   | 3.653/1.643/1.551 mm        |
| Leergewicht/Zuladung                                | 1.055/365 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 (3. Gang)    | 10,3 s                              |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang) | 13,9/18,9/27,4 s                    |
| Drehzahl bei 130 km/h                   | 3.700 1/min                         |
| Bremsweg aus 100 km/h                   | 37,4 m                              |
| Reifengröße Testwagen                   | 175/65 R14 86T                      |
| Reifenmarke Testwagen                   | GoodYear Efficient Grip Performance |
| 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 <sub>2</sub> -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                    | 1.014/426 kg                        |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch     | 225/445/950 l                       |

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

|                                   |                 |                        |                 |
|-----------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| <b>Betriebskosten</b>             | <b>154 Euro</b> | <b>Werkstattkosten</b> | <b>63 Euro</b>  |
| <b>Fixkosten</b>                  | <b>85 Euro</b>  | <b>Wertverlust</b>     | <b>200 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten           | 502 Euro        |                        |                 |
| Steuer pro Jahr                   | 90 Euro         |                        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/15/16        |                        |                 |
| Basispreis Panda 1.0 GSE Hybrid   | 14.990 Euro     |                        |                 |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 02.05.2023 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 15.490 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 2.271 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](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. \* 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-/Lichtsensoren         | 800 Euro° (Paket)   |
| Fernlichtassistent           | -                   |
| Tempomat/Limiter/ACC         | -                   |
| Einparkhilfe vorn/hinten     | -/800 Euro° (Paket) |
| Parklenkassistent            | -                   |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera   | -                   |
| Head-up-Display              | -                   |
| Verkehrszeichenerkennung     | -                   |
| Schlüsselloses Zugangssystem | -                   |

### SICHERHEIT

|                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| Seitenairbag vorn/hinten         | -     |
| Kopfairbag vorn/hinten           | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer      | -     |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | -     |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | -     |
| Spurassistent                    | -     |
| Spurwechselsassistent            | -     |

### INNEN

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB                         | Serie/-/Serie/Serie     |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung          | Serie                   |
| Navigationssystem                        | -                       |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten     | Serie/-                 |
| Klimaanlage manuell/automatisch          | Serie/800 Euro° (Paket) |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel      | -                       |
| Sitzheizung vorn/hinten                  | -                       |
| Lenkradheizung                           | -                       |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | 800 Euro° (Paket)/-     |
| Rücksitzlehne umklappbar                 | Serie                   |

### AUSSEN

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| Anhängerkupplung             | -         |
| Metalllackierung             | 500 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -         |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

4,4

### AUTOKOSTEN

1,7

| KATEGORIE                    | NOTE       | KATEGORIE                            | NOTE       |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| <b>Karosserie/Kofferraum</b> | <b>3,3</b> | <b>Motor/Antrieb</b>                 | <b>3,6</b> |
| Verarbeitung                 | 4,2        | Fahrleistungen                       | 4,0        |
| Alltagstauglichkeit          | 3,1        | Laufkultur/Leistungsentfaltung       | 3,3        |
| Licht und Sicht              | 3,1        | Schaltung/Getriebe                   | 3,4        |
| Ein-/Ausstieg                | 2,5        | <b>Fahreigenschaften</b>             | <b>3,2</b> |
| Kofferraum-Volumen           | 3,8        | Fahrstabilität                       | 3,0        |
| Kofferraum-Nutzbarkeit       | 3,4        | Lenkung                              | 3,2        |
| Kofferraum-Variabilität      | 2,8        | Bremse                               | 3,4        |
| <b>Innenraum</b>             | <b>3,6</b> | <b>Sicherheit</b>                    | <b>4,9</b> |
| Bedienung                    | 3,3        | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 5,0        |
| Multimedia/Konnektivität     | 4,0        | Passive Sicherheit - Insassen        | 5,1        |
| Raumangebot vorn             | 2,7        | Kindersicherheit                     | 3,9        |
| Raumangebot hinten           | 4,3        | Fußgängerschutz                      | 5,5        |
| Innenraum-Variabilität       | 4,5        | <b>Umwelt/EcoTest</b>                | <b>2,0</b> |
| <b>Komfort</b>               | <b>3,8</b> | Verbrauch/CO2                        | 2,8        |
| Federung                     | 3,4        | Schadstoffe                          | 1,2        |
| Sitze                        | 4,0        |                                      |            |
| Innengeräusch                | 4,5        |                                      |            |
| Klimatisierung               | 3,9        |                                      |            |

Stand: Juli 2023

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