



Fiat Grande Panda Electric La Prima

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (83 kW/113 PS)

Der neue Fiat Grande Panda gehört zu den spannendsten Neuerscheinungen des Jahres. Dabei stellt sich die Frage: Wie gelingt es den Italienern, den kultigen Kleinwagen in das Elektrozeitalter zu überführen? Fiat ist inzwischen Teil des Stellantis-Konzerns, weshalb sich der Grande Panda die Plattform unter anderem mit dem Citroen C3 (Aircross) sowie den Opel-Modellen Corsa und Frontera teilt. Zum ADAC-Autotest tritt der kantige Fünftürer, der weiterhin auch als Benziner zu haben ist, als Stromer an. Der E-Antrieb leistet 83 kW/113 PS und wird von einer 44-kWh-Batterie gespeist. Mit knapp 20 kWh/100 km ist der Verbrauch im ADAC Ecotest relativ hoch, was eine Reichweite von etwa 250 km ergibt. Obwohl im Stadtverkehr auch deutlich über 300 km machbar sind, muss man auf der Autobahn unter Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit von 132 km/h bereits nach rund 150 km einen Ladestopp einlegen – insbesondere bei niedrigen Temperaturen. Wer also häufig längere Strecken fahren muss, sollte lieber zum Verbrenner greifen. Der Grande Panda überzeugt uns unabhängig von der Antriebsart mit seiner einfachen Bedienung sowie seinen sicheren und komfortablen Fahreigenschaften. Auch das Platzangebot geht für einen Kleinwagen vollkommen in Ordnung. Kritikwürdig sind hingegen die schlecht erreichbaren Isofix-Haken auf der Rückbank, der fehlende Einklemmschutz für die Fensterheber sowie die Klimatisierung für die Fondinsassen, die ohne eigene Luftausströmer auskommen müssen. In der Topausführung La Prima kostet der Grande Panda Electric happige 27.990 Euro, entschädigt dafür aber mit einer ordentlichen Serienausstattung. **Konkurrenten:** u. a. Mini Cooper Electric, Opel Corsa Electric, Peugeot e-208.

- ⊕ ordentliches Platzangebot für Insassen und Gepäck, einfache Bedienung, ausgewogenes Fahrwerk
- ⊖ recht hoher Verbrauch und eingeschränkte Autobahnreichweite, keine Luftausströmer im Fond, schlecht erreichbare Isofix-Haken, mäßige Sicherheitsausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,3
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Der Fiat Grande Panda Electric ist insgesamt ordentlich verarbeitet und erfüllt hier die Erwartungen an einen Kleinwagen weitgehend. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Abstriche gibt es für die unverkleidete innere Ladekante sowie das blanke Blech unter dem Ladeboden - Citroen hat im technisch weitgehend baugleichen e-C3 zumindest eine schwarze Lackschicht aufgebracht. Auch der Ladeboden wirkt billig und wenig haltbar. Bei genauer Betrachtung entpuppt er sich lediglich als ein mit einer Einlage verstärkter Teppich. Beim Unterboden dürften die Italiener ebenfalls mehr Sorgfalt walten lassen. Zwar ist der Motorraum verkleidet und der mittlere Bereich durch den Akku glattflächig, allerdings ist dieser nicht eigens verkleidet und damit anfällig für Beschädigungen. Der hintere Bereich ist

offen, hier liegt das blanke Unterbodenblech im Freien. Zudem wurde nur wenig Unterbodenschutz aufgetragen. Der Innenraum zeigt sich sorgfältig verarbeitet, hier gibt es wenig zu kritisieren. Das Interieur überzeugt mit exakten Passungen im Sichtbereich, selbst auf schlechten Straßen sind dem Grande Panda keine Knarz- oder gar Klappergeräusche zu entlocken. Die Materialqualität ist wie in dieser Fahrzeug- und Preisklasse üblich jedoch sehr einfach gehalten. Sämtliche Kunststoffe sind hart und kratzempfindlich. Dennoch wirkt das Ambiente durch die farbenfrohe Gestaltung und pfiffige Designelemente wie die Cockpitemrandung im Stile der geschichtsträchtigen Einfahrtstrecke des Turiner Stammwerks oder den Einsatz von gefärbtem Bambusmaterial oberhalb des Handschuhfachs keinesfalls billig, sondern wohnlich und schick.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 44-kWh-Batterie (brutto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis, ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei. Leider findet das Kabel weder unter der Fronthaube noch unter dem Ladeboden Platz, weshalb es im Kofferraum untergebracht werden muss und dort unnötig Stauraum kostet. Ungewöhnlich: Für 200 Euro Aufpreis besitzt der Fiat ein fest verbautes Spiralkabel, das sich hinter einer Klappe in der Frontschürze verbirgt. Das umständliche Hantieren mit dem Ladekabel entfällt damit, allerdings wird die Ladeleistung dadurch von 11 auf 7,4 kW reduziert. Das Laden über die Haushaltssteckdose dauert bei 10 A (2,3 kW) etwa 22 Stunden und ergibt wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden mit 11 kW. An einer geeigneten Wallbox benötigt der Italiener für die Vollladung 4,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom via CCS. Der Ladehub von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen rund 35 Minuten - damit liegt der Grande Panda Electric auf Klassenniveau. Die maximale Ladeleistung liegt bei bis zu 87,5 kW, womit er die Herstellerangabe von 100 kW deutlich verfehlt. Bei höherem Ladestand fällt die Ladeleistung stark ab und beträgt bei 80 Prozent nur noch knapp 25 kW. Eine Akkukonditionierung gibt es nicht, dank des serienmäßigen

Navigationssystem verfügt der Stromer über eine automatische Laderoutenplanung. Alternativ kann man auch die e-Routes-App zur Routenplanung inklusive Berücksichtigung von Ladesäulen nutzen und den Bildschirm des Smartphones auf das Display des Infotainments übertragen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 250 km. Bei Innerorts-Fahrten sind auch Reichweiten von deutlich über 300 km möglich. Bei Autobahnfahrten nahe der Höchstgeschwindigkeit von 132 km/h und niedrigen Temperaturen kommt man allerdings nur rund 150 km weit. Um die Transportqualitäten ist es - wie bei einem elektrischen Kleinwagen zu erwarten - nur mäßig bestellt. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 424 kg, was für vier Personen samt deren Gepäck ausreicht. Davon dürfen auf dem Dach bis zu 70 kg transportiert werden, eine Dachreling ist bei der Ausstattungsvariante La Prima serienmäßig. Eine Anhängerkupplung ist über das Zubehörangebot des Herstellers zu haben. Die Stützlast beträgt 61 kg, die Anhängelast für gebremste wie ungebremste Anhänger ist auf dürftige 550 kg begrenzt. Die Außenlänge von vier Metern ist für die Stadt sehr praktisch, der Wendekreis von 10,8 m angenehm klein. Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenpannenset zur Verfügung, ein Notrad oder Reifen mit Notlauf Eigenschaften sind hingegen nicht erhältlich.

3,7 Licht und Sicht

Bereits ab Werk stattet Fiat den Grande Panda mit LED-Scheinwerfern aus. Das Reflektorsystem sorgt für eine für Kleinwagenverhältnisse gute Fahrbahnausleuchtung, auch wenn der Lichtteppich etwas inhomogen ist und störendes Streulicht oberhalb der Hell-Dunkel-Grenze erzeugt wird. Bei den Lichtfunktionen schneidet der Fiat hingegen schlecht ab: Er bietet lediglich eine Fahrlichtautomatik, eine Fernlichtautomatik gibt es trotz der verbauten Frontkamera nicht. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage ist wie inzwischen leider üblich nicht vorhanden. Da der Lichtstrom des Abblendlichts den gesetzlichen Grenzwert unterschreiten, ist zudem keine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut. Allerdings muss man den Fiat-Ingenieuren zugutehalten, dass sie für die Einstellung einen separaten, gut erreichbaren Drehregler links vom Lenkrad verbauen und die Funktion nicht in den Untiefen des Fahrzeugmenüs verstecken.

⊕ Die Fahrzeugenden der kantig gestalteten Karosserie lassen sich gut abschätzen, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Auch die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist gut, hier wirkt sich die leicht erhöhte Sitzposition positiv aus.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Grande Panda schlecht ab. Vorn beeinträchtigt das Gehäuse der Frontkamera die Sicht durch die Windschutzscheibe, während hinten die sehr breiten C-Säulen die Sicht nach draußen erschweren. Immerhin lassen sich die Fondkopfstützen versenken und stören dadurch kaum. Durch den hohen Heckabschluss sind Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung zu erkennen. Immerhin wird der Fahrer dabei ab Werk durch die Parksensoren rundum sowie die Rückfahrkamera unterstützt. Der Heckwischer fällt klein aus und kann dadurch bei Niederschlag nur bedingt für freie Sicht nach hinten sorgen. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, wohingegen für die Außenspiegel eine automatische Abblendfunktion nicht erhältlich ist. Gleiches gilt für den asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel reduzieren kann. Ist der Warnlinker eingeschaltet, lässt sich die Fahrtrichtung mit dem Blinker nicht mehr anzeigen. Die Nebelschlussleuchte wird über drei einzelne LEDs realisiert und sorgt bei

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn recht bequem, auch wenn die Schweller schlanker ausfallen dürften. Die Sitzfläche befindet sich mit 54 cm über der Straße in angenehmer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Türen öffnen weit und geben für Kleinwagenverhältnisse angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten - vorn und hinten in drei Positionen.

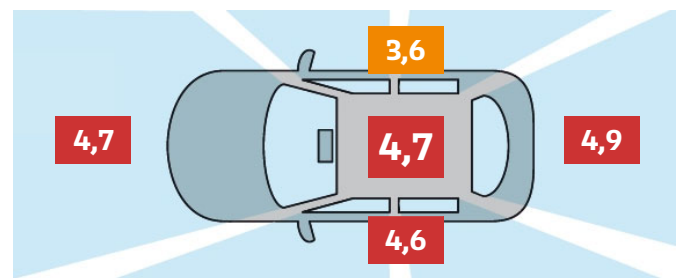
hinterherfahrenden Verkehrsteilnehmern für starke Blendung.



Die Rundumsicht wird besonders durch die breiten C-Säulen und das große Gehäuse der Frontkamera beeinträchtigt.

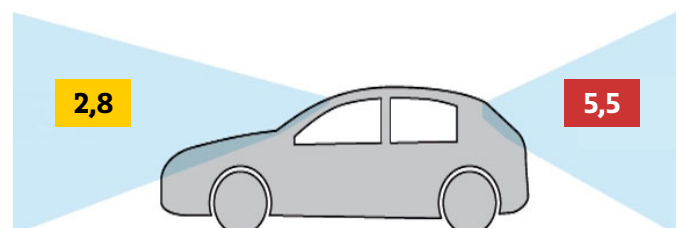
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Im Fond ist der beengte Fußbereich etwas hinderlich, insgesamt steigt man aber auch hier problemlos ein und aus. Der Mitteltunnel im Fond fällt sehr flach aus und stört somit kaum. Ab Werk ist der Grande Panda mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den Italiener generell nicht zu haben.

⊖ Am Dachhimmel finden sich keine Haltegriffe, die besonders beim Aussteigen hilfreich sein können.

3,1 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt erstaunlich groß aus. Unter der Laderaumabdeckung passen 310 l hinein. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 680 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.100 l Volumen vorhanden. Unter dem Ladeboden gibt es keinen weiteren nennenswerten Stauraum, in dem sich zumindest kleinere Utensilien verstauen ließen.

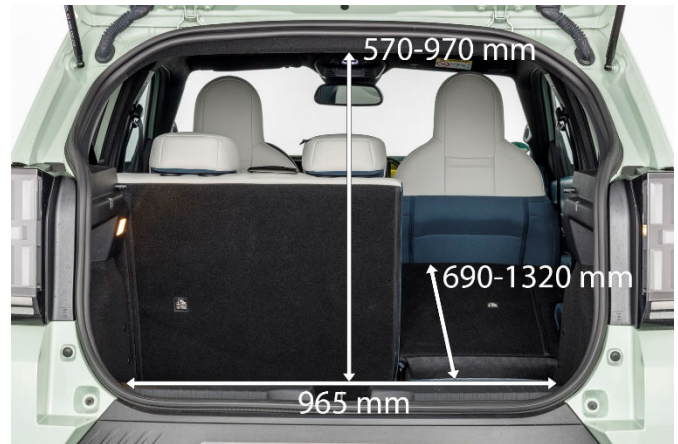
3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die beiden Griffmulden an der Innenseite der Klappe erleichtern das Schließen. Die Klappe schwingt mit einer Öffnungshöhe von 1,90 m weit auf. Eine elektrische Betätigung ist wie in dieser Fahrzeugklasse üblich nicht zu haben.

⊖ Die Ladekante liegt mit 78 cm ziemlich hoch über der Straße, zudem muss man beim Ausladen eine 21 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante überwinden. Klappt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine unpraktische Stufe zwischen Ladeboden und der Lehne. In der Ausführung La Prima besitzt der Grande Panda im Gegensatz zum Basismodell Red eine Kofferraumbeleuchtung. Auch ein 12-V-Anschluss, mit dem man beispielsweise eine Kühlbox betreiben könnte, ist für den Fiat nicht erhältlich.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 60:40 asymmetrisch geteilt umklappen. Per Zug oben an der Lasche werden die Lehnen entriegelt und lassen sich mit geringem Kraftaufwand umlegen. Dabei sollte man die äußeren Gurte im Auge haben, da sie bei Unachtsamkeit eingeklemmt werden können. Selbst wenn die Vordersitze ganz zurückgefahren sind, müssen die Kopfstützen vor dem Umklappen nicht ausgebaut werden. Mit Ausnahme der beiden Taschenhaken und des Styroporeinsatzes in der Reserveradmulde, in der beispielsweise das Reifenpannenset oder die Verbandtasche Platz finden, gibt es keine weiteren Staumöglichkeiten im Kofferraum. Auch einen



Für einen Kleinwagen bietet der Grande Panda Electric mit einem Ladevolumen von 310 bis 1.100 l einen bemerkenswert großen Kofferraum.



Die manuell zu bedienende Heckklappe öffnet auf 1,90 m, jedoch liegt die Ladekante bei 78 cm und weist eine Stufe von 21 cm zum Ladeboden auf.

Fronk (Stauraum unter der Fronthaube) gibt es für den Stromer nicht, das Ladekabel muss man daher im Kofferraum verstauen.

2,9 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der Grande Panda überzeugt mit einer sehr intuitiven Bedienbarkeit. Dies liegt neben der übersichtlichen Cockpitgestaltung und dem Einsatz von konventionellen Tasten und Reglern auch an den überschaubaren Fahrzeugfunktionen. Gleichzeitig wirkt das Armaturenbrett für einen Kleinwagen attraktiv und modern, was vor allem an den beiden Displays für die Instrumentenanzeige und den Zentralbildschirm liegt, die bereits in der Basisausführung serienmäßig an Bord sind. Das 10 Zoll große Kombiinstrument lässt sich sehr gut ablesen und ist ansprechend gestaltet, bietet aber vergleichsweise wenig Informationsgehalt und Einstellmöglichkeiten. Störend ist, dass das Display bei eingeschaltetem Fahrlicht automatisch abgedunkelt wird, was tagsüber - etwa bei Regen - die Ablesbarkeit unnötig verschlechtert. Der mit einer Diagonale von 10,25 Zoll ähnlich dimensionierte Touchscreen lässt sich dank der ausreichend großen berührungsempfindlichen Bedienflächen, der guten Responsivität und der guten Erreichbarkeit problemlos bedienen. Wünschenswert wären hingegen Drehregler zum Zoomen/Scrollen sowie für die Lautstärkeregelung anstelle der dafür vorgesehenen Touchflächen. Die Menüstruktur ist übersichtlich und aufgrund der überschaubaren Einstellmöglichkeiten schnell verinnerlicht. Lob gebührt den Italienern zudem für die separate Klimabedieneinheit anstelle die Klimafunktionen in den Touchscreen zu integrieren. Außergewöhnlich: Unterhalb davon finden sich zwei separate Tasten, mit denen

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Grande Panda La Prima bringt eine gute Multimediaausstattung mit. Ab Werk ist der Italiener mit einem Audiosystem samt sechs Lautsprechern (vier vorn, zwei hinten), FM- und DAB-Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming ausgestattet. Smartphone-Inhalte lassen sich via Apple CarPlay und Android Auto kabellos auf dem 10,25 Zoll großen Touchscreen darstellen. Im Gegensatz zur Basisvariante Red ist der Grande Panda La Prima mit einem werksseitig verbauten

2,7 Raumangebot vorn

Auf den Vordersitzen findet man ein ordentliches Platzangebot vor. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m zurückschieben, die üppige Kopffreiheit würde theoretisch sogar für Menschen bis zu einer



Die Bedienung des Grande Panda wird durch die Kombination aus konventionellen Bedienelementen, einer separaten Klimasteuerung und zwei serienmäßigen Displays mit einfacher Menüstruktur erleichtert.

man den Spurhalteassistenten sowie den Geschwindigkeitswarner (ISA) mit einem Tastendruck ausschalten kann - das ist vorbildlich und erleichtert "das Leben" im Alltag ungemein. Die Taste für den Warnblinker ist ebenfalls als konventionelle Taste ausgeführt und zwischen den Lüftungsdüsen einwandfrei zu erkennen - sowie erreichbar. Das zweispeichige Multifunktionslenkrad lässt sich ebenfalls sicher bedienen und ist mit gut erkennbaren Symbolen eindeutig gekennzeichnet.

Navigationssystem inklusive Laderoutenplanung und Echtzeitverkehrsinformationen ausgestattet. Auch eine induktive Ladeschale ist hier an Bord, zusätzlich stehen vorn zwei USB-C-Anschlüsse zur Verfügung. Mit der Fiat-App kann man mithilfe des Smartphones nicht nur Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand und Fahrzeugstandort) abrufen, sondern auch ausgewählte Funktionen (u. a. Ladevorgang starten/beenden, Fahrzeug verriegeln) steuern.

Körpergröße von 2,10 m ausreichen. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Seitenlinie, den geringen Abstand zur Windschutzscheibe sowie den dunklen Dachhimmel beeinträchtigt.

3,3 Raumangebot hinten

Auch im Fond bietet der Grande Panda für einen Kleinwagen ordentliche Platzverhältnisse. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden auf den Rücksitzen 1,85 m große Mitfahrer Platz. Limitierend ist dabei die Beinfreiheit, zumal sich die Füße kaum unter die Vordersitze schieben lassen. Für den Kopf würde es ab einer Größe von 1,90 m eng werden. Zwei Insassen finden auf der Rückbank trotz der bescheidenen Innenbreite problemlos Platz, zu dritt geht es jedoch recht beengt zu. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung und wird vorrangig durch den dunklen Dachhimmel, die nahe am Kopf befindliche C-Säule und die hohe Seitenlinie geschmälert.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität beschränkt sich auf das asymmetrische Umklappen der Rückbank. Eine Längsverstellung oder neigungsverstellbare Lehnen sind nicht erhältlich. Der Grande Panda wartet in der ersten Reihe mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten auf, darunter eine gut erreichbare Smartphone-Ablage, ausreichend große Türfächer sowie ein zusätzliches,



Der Grande Panda bietet im Fond für zwei 1,85 m große Personen hinter ebenso großen Vordermännern genug Platz.

3,1 KOMFORT

2,8 Federung

Der Fiat Grande Panda bietet trotz der simplen Fahrwerkstechnik (McPherson-Federbeine vorn, Verbundlenkerachse hinten) einen bemerkenswert guten Federungskomfort für ein Kleinwagenmodell. Die tendenziell weiche Fahrwerksabstimmung sorgt dafür, dass Fahrbahnunebenheiten gut gedämpft werden. Innerorts ist nur die Hinterachse negativ zu

geschlossenes Fach oberhalb des Handschuhfachs. Letzteres ist allerdings recht klein und weder beleuchtet noch klimatisier- oder abschließbar. Hinten gibt es nur wenig Verstaumöglichkeiten: Die Türfächer sind klein und Becherhalter sucht man vergebens, die geschlossene Lehnentaschen findet man bei einem Kleinwagen jedoch selten vor.

3,4 Sitze

Der Sitzkomfort in der ersten Reihe geht trotz der überschaubaren Anpassungsmöglichkeiten für einen Kleinwagen vollauf in Ordnung - immerhin lässt sich auch der Beifahrersitz in der Höhe verstellen. Die Vordersitze sind ausreichend groß und weit geschnitten, angenehm gepolstert und ordentlich konturiert. Die Sitzposition ist geht in Ordnung, zumal im La Prima serienmäßig eine Mittelarmlehne vorhanden ist und die Armauflagen in den vorderen Türen zumindest dünn gepolstert sind. Die integrierten Kopfstützen lassen sich nicht verstellen,

vermerken, da sie bei tieferliegenden Unebenheiten wie versenkten Kanaldeckeln recht bockig anspricht und Unruhe in den Innenraum bringt. Außerhalb geschlossener Ortschaften punktet der Fiat mit überschaubaren Aufbaubewegungen und bietet einen guten Autobahnkomfort.

zudem vermissen wir eine Gurthöhenverstellung. In der zweiten Reihe bietet der Grande Panda lediglich einen ausreichenden Sitzkomfort. Die Rückbank ist recht weich gepolstert und kaum konturiert. Zudem ist die Lehne recht steil, was eine ziemlich aufrechte Sitzposition zur Folge hat, und der Kniewinkel ist etwas zu spitz. Die Armauflagen in den Türen sind ungepolstert und somit unbequem, zudem vermissen wir hier eine Mittelarmlehne.

2,9 Innengeräusch

Besonders innerorts geht es E-Auto-typisch im Innenraum angenehm leise zu, antriebsseitig ist bis auf ein dezentes Surren beim Rekuprieren kaum etwas zu vernehmen. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Abroll- und

Windgeräusche deutlich vernehmbar an, doch selbst bei Tempo 130 bleibt der Geräuschpegel im Innenraum mit 68,3 dB(A) auf einem ordentlichen Niveau.

3,3 Klimatisierung

Der Grande Panda Electric La Prima bringt ab Werk eine Einzelnen-Klimaautomatik mit, während das Basismodell Red lediglich eine manuelle Klimaanlage hat. Der Stromer bietet die Möglichkeit, das Fahrzeug im Stand vorzuklimatisieren - sofern der Stromer am Ladekabel hängt oder der Akkustand mindestens 30 Prozent beträgt. Für die kalte Jahreszeit lässt sich der Kleinwagen mit dem optionalen Winterpaket für 500 Euro

Aufpreis weiter aufrüsten, dann sind neben Sitz- und Lenkradheizung auch eine beheizbare Windschutzscheibe an Bord.

⊖ Die Lüftungsdüsen bieten keine Möglichkeit, die Luftmenge unabhängig von der Richtung zu regulieren. Für die Fondinsassen sind keine separaten Luftausströmer vorhanden - entsprechend langsam und teils auch unzureichend wird der Fondgastraum erwärmt bzw. gekühlt.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der permanent erregte Synchronmotor an der Vorderachse leistet im Grande Panda 83 kW/113 PS. Trotz des stattlichen Leergewichts von knapp 1,5 t liefert der Kleinwagen damit gute Fahrleistungen ab, die für das bevorzugte Einsatzgebiet (innerorts und über Land) vollkommen ausreichend sind. Der Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde - das

ist flott. Auch außerorts geht der Stromer engagiert zu Werke: Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt er in 6,2 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,7 s. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h geben die Italiener mit 11,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird zugunsten der Reichweite bereits bei 132 km/h elektronisch abgeregelt.

1,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, sodass auch der Fiat Grande Panda Electric einen sehr guten Antriebskomfort bietet, auch wenn unter Vollast leichte Vibrationen aus dem Antriebsstrang zu spüren sind. Die

Dosierbarkeit und Leistungsentfaltung sind hingegen tadellos. Zwar hält sich der Motor beim Anfahren aus Gründen des Bauteilschutzes noch etwas zurück, zieht anschließend aber gut durch und gibt seine Leistung bestens dosierbar ab.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, ein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen ist daher nicht erforderlich. Vom Stand weg verläuft die Beschleunigung konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung des kleinen Hebels auf der Mittelkonsole ist intuitiv und einwandfrei zu bedienen. Der Fahrer hat lediglich die Wahl aus zwei Rekuperationsstufen: Im Fahrmodus "D" verzögert

der Stromer mittelstark, in "C" wird die Verzögerungsleistung nochmals reduziert. Ein automatischer Rekuperationsmodus, in dem die Verzögerung abhängig vom Verkehrsgeschehen und Streckenverlauf geregelt wird, hat der Fiat nicht zu bieten. Eine Berganfahrhilfe wird mittels der elektrischen Handbremse realisiert, eine Auto-hold-Funktion ist hingegen nicht erhältlich.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Fiat überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Er bietet einen stabilen Geradeauslauf und bleibt auch bei einem provozierten Lastwechsel spursicher. Im ADAC Ausweichtest kann der Stromer ebenfalls überzeugen: Dank der wirksamen ESP-Regelung wird der Grande Panda bei diesem herausfordernden Fahrmanöver bereits beim Anlenken deutlich verlangsamt und lässt sich anschließend problemlos

in die ursprüngliche Spur zurücklenken. Er zeigt dabei keine sportlichen Ambitionen, was bei einem elektrischen Kleinwagen jedoch nicht im Vordergrund stehen dürfte. Im Grenzbereich schiebt der Stromer sicher über die Vorderachse und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Traktionsprobleme sind dem Fronttriebler weitgehend fremd, lediglich auf rutschigem Untergrund können die Vorderräder kurzzeitig durchdrehen.

2,8 Lenkung

Die Lenkung punktet mit einem angenehmen Lenkgefühl und passabler Rückmeldung - im Vergleich zum Vorgängermodell hat der Panda hier einen großen Fortschritt gemacht. Das Lenkkräfteniveau ist im Stadtverkehr angenehm gering und steigt mit zunehmender Geschwindigkeit spürbar an. Auch die Zielgenauigkeit gibt kaum Grund zur Klage. Die Lenkung ist nicht sonderlich direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 3,2 Umdrehungen erforderlich.

2,9 Bremse

Der Grande Panda benötigt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 36,2 m (Durchschnitt aus zehn Bremsungen) – ein befriedigender Wert. Hier zahlt sich die für einen Kleinwagen recht breite Bereifung (205er-Breite) positiv aus. Auch das Bremsgefühl kann überzeugen. Die Ingenieure haben den Übergang von der Rekuperationsverzögerung zur Bremswirkung der Scheibenbremsen gut hinbekommen - der Übergang ist kaum zu spüren. Auch Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind im besten Sinne unauffällig.

3,0 SICHERHEIT













2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Fahrerassistenzausstattung des Grande Panda fällt übersichtlich aus. Zugutehalten muss man dem kleinen Italiener allerdings, dass alle verfügbaren Systeme bereits in der Basisausführung serienmäßig an Bord sind. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die meisten Assistenten gesetzlich vorgeschrieben sind. So sind ein Notbremssystem samt Kollisionswarner, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitswarnung an Bord. Zudem warnt der Italiener andere Verkehrsteilnehmer bei einer Notbremsung mit einer schnell blinkenden Warnblinkanlage. Ein Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung ist im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ebenso wenig erhältlich wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung steht kein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung. Daher ziehen wir das Ergebnis des Jeep Avenger als Bewertungsgrundlage heran, mit dem er sich die Plattform teilt. Der Grande Panda ist mit dem Mindestmaß an Airbags ausgestattet, das heute für

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

einen fünfsitzigen Pkw üblich ist. Dazu gehören Front und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehende Kopfairbags für die außersitzenden Insassen. Einen Zentralairbag zwischen den Vordersitzen gibt es aber ebenso wenig wie Seitenairbags hinten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe Schutz, hinten reichen sie bis zu einer Größe von 1,75 m. Vorn und hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Überdies verfügt der Fiat über die gesetzlich vorgeschriebene eCall-Funktion, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle

3,6 Kindersicherheit

Gemäß Bedienungsanleitung können auf dem Beifahrersitz lediglich universelle Kindersitze mit dem Gurt fixiert werden, Babyschalen oder Kindersitzerhöhungen sind nicht zugelassen. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Die Montage per Isofix ist infolge der fehlenden Isofix-Haken ebenfalls nicht möglich. Gleiches gilt für den mittleren Fondsitz, bei dem zudem die ungünstigen Gurtenlenkpunkte eine lagestabile Montage vereiteln. Hier sind ebenso wie auf den äußeren Fondplätzen die Gurtschlösser ungünstig im Sitzpolster platziert, was besonders für Kinder das Anschnallen erschwert. Zudem finden die Kindersitze wegen der ausgeprägten Konturierung an den äußeren Rändern keinen sicheren Halt. Auch die Platzierung der Isofix-Haken (inkl. i-Size-Kennzeichnung) ist sehr unpraktisch gewählt: Zunächst muss man einen Reißverschluss öffnen, um anschließend zu erahnen, wo sich die dahinter versteckten Haken befinden. Die Montage gestaltet sich dadurch unnötig mühsam und mitunter nervenaufreibend. Nutzt man auf den Außenplätzen im Fond eine platzzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kindersitzkauf ratsam. Die Kindersicherheit wird mit

4,1 Fußgängerschutz

Die Front ist nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungspotenzial reduziert wird. Allerdings ist zwischen der Motorhaube und den Komponenten im Motorraum vergleichsweise wenig Platz, die Verletzungsgefahr dadurch erhöht. Serienmäßig ist der Grande Panda stets mit einem

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

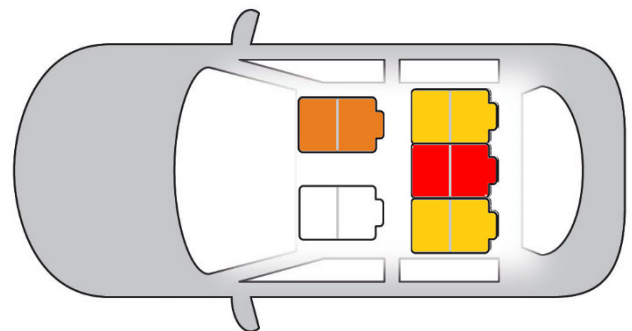
Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,8 kWh/100 km ermittelt, womit der Grande Panda Electric für einen

herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste starten.

Die Verbandtasche befindet sich unter dem Ladeboden und ist dort u. U. schlecht zu erreichen, während es für das Warndreieck keinen definierten Platz im Kofferraum gibt. Es sind lediglich zwei Zurrösen im Kofferraum vorhanden - eine sichere Fixierung von schwerem Transportgut mit Spanngurten ist damit nicht möglich. Ein Gepäcktrennnetz, mit dem man den Kofferraum vom Fahrgastraum trennen könnte, gibt es weder für Geld noch gute Worte.

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)

einem Schlüsselschalter in den Türen betätigt - eine zwar etwas umständliche, aber sichere Lösung.

Allen Fensterhebern fehlt ein wirksamer Einklemmschutz - die gemessenen Schließkräfte fallen mit rund 200 N deutlich zu hoch aus und stellen ein Verletzungspotenzial besonders für kleine Kinder dar.

Notbremssystem ausgestattet, das neben Passanten auch Fahrradfahrer erkennt.

elektrischen Kleinwagen nicht sonderlich sparsam ist. Der Hyundai Inster beispielsweise verbraucht knapp vier Kilowattstunden weniger und ist damit satte 20 Prozent

sparsamer. Die Verbrauchsangaben beinhalten die Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A. Um die netto 43,8 kWh große Batterie einmal komplett aufzuladen, werden 50,2 kWh benötigt, womit die Ladeverluste mit 13 Prozent nicht sonderlich niedrig ausfallen. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde,

ergibt sich für den Fiat eine Reichweite von etwa 250 km. Aus dem Verbrauch von 19,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 99 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 50 von maximal möglichen 60 Punkten.

1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am E-Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch der CO₂-Ausstoß durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto besser fällt die Gesamtbilanz aus. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,8 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 80 mg/km verbunden. Dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Stromer im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe schneidet der Fiat sehr gut ab und erreicht insgesamt 91 Punkte, wofür er knapp die Maximalausbeute von fünf Sternen im ADAC Ecotest erreicht.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Fiat Grande Panda Electric ist ab 24.990 Euro in der Basisausführung Red zu haben. Oberhalb davon ist der getestete Grande Panda La Prima angesiedelt, für den die Italiener 27.990 Euro aufrufen. Die Serienausstattung ist ordentlich, Annehmlichkeiten wie Lederlenkrad, Klimaautomatik, Navigationssystem, induktive Ladeschale oder LED-Scheinwerfer sind bereits an Bord. Allerdings gibt es abgesehen vom optionalen Winter-Paket und von der Wahl der Lackierung keinerlei Individualisierungsmöglichkeiten. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig. Von der Kfz-Steuer sind E-Autos bis zum Jahr 2030 befreit, solange sie bis Ende 2025 zugelassen werden. Zudem sind die Einstufungen für die Versicherung mit Ausnahme der Vollkaskoeinstufung nicht zu

hoch. Die Inspektionskosten sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust. Dieser lässt sich mangels ausreichender Erfahrungswerte nur bedingt berechnen. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Fiat gibt auf das Auto lediglich eine zweijährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung, auf die Batterie die üblichen acht Jahre bis 160.000 km. Der Garantiefall tritt allerdings erst ein, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von rund 250 km muss man daher einen Abfall der Reichweite auf rund 175 km akzeptieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Grande Panda Electric RED	Grande Panda Electric La Prima
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	83 (113)	83 (113)
Max. Drehmoment [Nm]	122	122
0-100 km/h [s]	11,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	132	132
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,8 kWh E	16,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/18	15/24/18
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	633	678
Preis [Euro]	24.990	27.990

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	13,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	209/458/740
• Dachlast/Anhängelast [kg]	47/370
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,05
Herstellungsland	Serbien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	48,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	99

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	83 kW(113 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	53 kW
maximales Drehmoment	122 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,8 kWh/100km/253 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	44 kWh/43,8 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	50,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlschalter D/C

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	24 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	aufsperrern

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	38,5 - 22 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	38,5 - 7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	12 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	34 min*

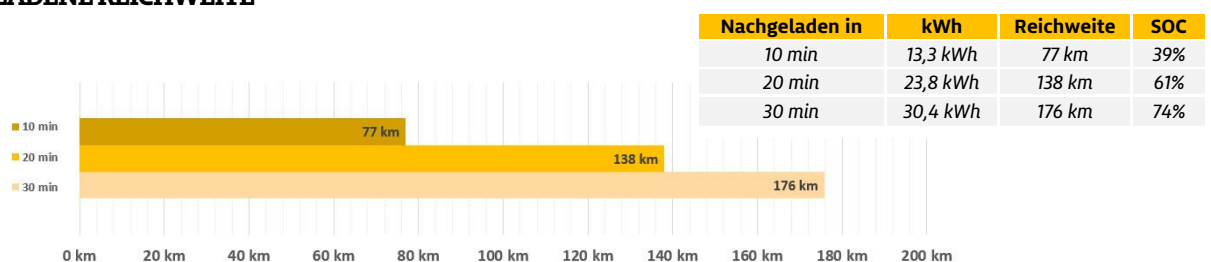
LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent



ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	83 kW/113 PS
Maximales Drehmoment	122 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	3.999/1.763/1.615 mm
Leergewicht/Zuladung	1.554/431 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	361/1.315 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550/550 kg
Stützlast/Dachlast	61/70 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	44/43,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre /8 Jahre
Produktion	Serbien, Kragujevac

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 93V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance 2
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	19,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 99 g/km)
Reichweite	250 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.486/424 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/680/1.100 l

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

Betriebskosten	129 Euro	Werkstattkosten	33 Euro
Fixkosten	158 Euro	Wertverlust	350 Euro
Monatliche Gesamtkosten	670 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/18		
Basispreis Grande Panda Electric La Prima	27.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.02.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.300 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	500 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung (gelb)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: September 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner