ADAC autotest

Fiat Grande Panda Electric RED

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (83 kW/113 PS)

Der neue Fiat Grande Panda zählt zweifellos zu den aufsehenerregendsten Neuerscheinungen des Jahres. Während das seit 2011 produzierte Vorgängermodell als Pandina parallel weiterhin am Markt bleibt, läuten die Italiener mit dem um 35 Zentimeter auf vier Meter angewachsenen Kleinwagen eine neue Ära ein. Inzwischen gehört Fiat zum Stellantis-Konzern, weshalb sich der Grande Panda die Plattform u. a. mit dem Citroen (e-)C3 (Aircross) sowie den Opel-Modellen Corsa und Frontera teilt. Erhältlich ist der in Serbien gefertigte Kleinwagen als mildhybridisierter Benziner oder als reinelektrischer Stromer. Zum ADAC Autotest tritt der kantige Fünftürer mit dem 83 kW/113 PS starken E-Antrieb an, der von einer 44 kWh großen Batterie gespeist wird. Der Verbrauch fällt im ADAC Ecotest mit knapp 20 kWh recht hoch aus, was eine überschaubare Reichweite von rund 250 km zur Folge hat. Während 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 - erst recht bei niedrigen Temperaturen. Wer daher öfters längere Etappen zurücklegen muss, sollte daher besser zum Benziner greifen. Überzeugen kann uns der Grande Panda mit der eingängigen Bedienung sowie den sicheren und komfortablen Fahreigenschaften. Auch das Platzangebot geht für einen Kleinwagen vollauf in Ordnung. Kritik gibt es hingegen für die schlecht erreichbaren Isofix-Haken auf der Rückbank und den fehlenden Einklemmschutz für die Fensterheber. Zudem fällt die Komfort- und Sicherheitsausstattung des 24.990 Euro Stromers vergleichsweise dürftig aus und lässt sich nicht einmal gegen Aufpreis aufrüsten - die Lackfarbe ist die einzig erhältliche Option. **Konkurrenten:** u. a. Mini Cooper Electric, Opel Corsa Electric, Peugeot e-208.

⊕ ordentliches Platzangebot für Insassen und Gepäck, einfache Bedienung, ausgewogenes Fahrwerk, sehr guter Antriebskomfort

⊖ kein Navigationssystem und somit nur eingeschränkte Laderoutenplanung, recht hoher Verbrauch und eingeschränkte Autobahnreichweite, schlecht erreichbare Isofix-Haken, dürftige Komfort- und Sicherheitsausstattung, bis auf Lackierung keine Individualisierungsmöglichkeiten

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,5
AUTOKOSTEN	2,2

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

3,4 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. Auch beim Unterboden dürften die Italiener 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 muss ohne jede Verkleidung auskommen, 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 Klappergeräusch zu entlocken. Die Materialqualität ist wie in dieser Fahrzeug- und Preisklasse üblich jedoch sehr einfach gehalten. Sämtliche Kunststoffe sind hart und kratzempfindlich, in der Basisausführung ist zudem der Lenkradkranz aus - zumindest weichem - Kunststoff. Dennoch wirkt das Ambiente durch die farbenfrohe Gestaltung und pfiffige Designelemente wie die Cockpitumrandung im Stile der geschichtsträchtigen Einfahrstrecke des Turiner Stammwerks oder den Einsatz gefärbten 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 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 35 Minuten - damit liegt der Grande Panda Electric auf Klassenniveau. Die maximale Ladeleistung liegt bei bis zu 66,9 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 22 kW. Eine Akkukonditionierung gibt es nicht, auch eine automatische Laderoutenplanung ist aufgrund des nicht erhältlichen Navigationssystem nicht möglich. Man kann aber beispielsweise 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 450 kg, was für vier Personen samt deren Gepäck ausreicht. Davon dürfen auf dem Dach bis zu 70 kg transportiert werden, eine Dachreling ist allerdings der Ausstattungsvariante La Prima vorbehalten. Eine Anhängerkupplung ist über das Zubehörangebot des Herstellers zu haben. Die Stützlast beträgt 61 kg, die Anhängelast für gebremste wie ungebremste Hänger 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 Notlaufeigenschaften sind hingegen nicht erhältlich.

© ADAC e.V.

3,9 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 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.

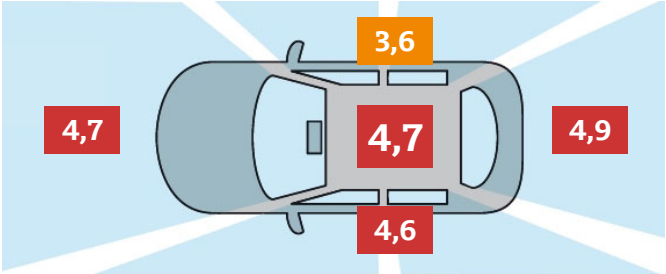
⊕ Die Fahrzeugenden der kantig gestalteten Karosserie lassen sich gut abschätzen, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Auch die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist gut, hier wirkt sich die leicht erhöhte Sitzposition aus.

⊖ 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. Dabei wird der Fahrer lediglich durch die Parksensoren in der Heckschürze unterstützt, Parksensoren vorn und eine Rückfahrkamera sind der Ausstattung La Prima vorbehalten. Der Heckwischer fällt klein aus und kann dadurch bei Niederschlag nur bedingt für freie Sicht nach hinten sorgen. Der Innenspiegel lässt sich lediglich manuell abblenden, eine Automatikfunktion ist wie bei den Außenspiegeln nicht erhältlich. Denen fehlt es zudem an asphärischen Bereichen, welche den toten Winkel reduzieren können. Ist der Warnblinker eingeschaltet, lässt sich die Fahrtrichtung mit dem Blinker nicht mehr anzeigen. Die Nebelschlussleuchte wird über drei einzelne LEDs realisiert und sorgt bei hinterherfahrenden Verkehrsteilnehmern für starke Blendung.

Sehr breite Dachsäulen und der hohe Heckabschluss erschweren die Sicht nach hinten.

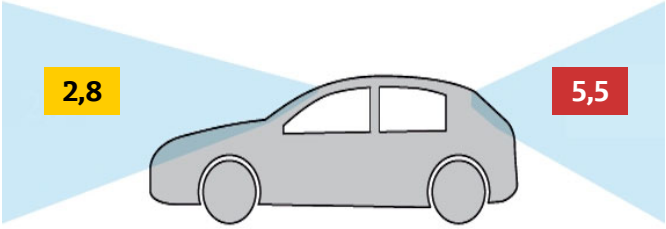
Rundumsicht

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.



2,5 Ein-/Ausstieg

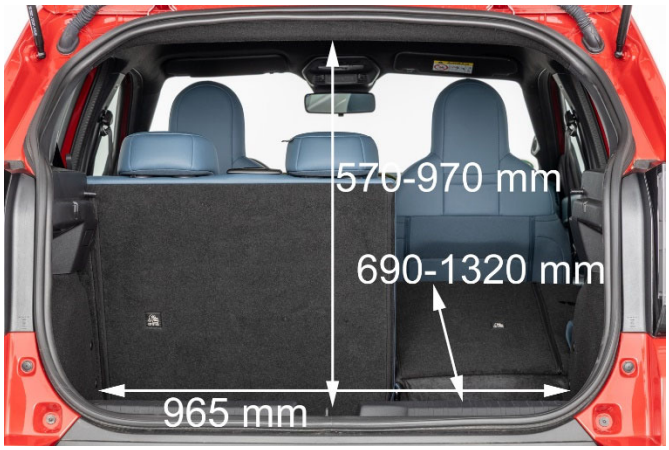
Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn recht bequem, auch wenn die Schweller schlanker ausfallen dürften. Die Sitzfläche befindet sich mit 53 cm über der Straße in angenehmer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Türen öffnen weit und geben für Kleinwagenverhältnisse angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten - vorn und hinten in drei Positionen. 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.

© ADAC e.V. | Seite 3

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.

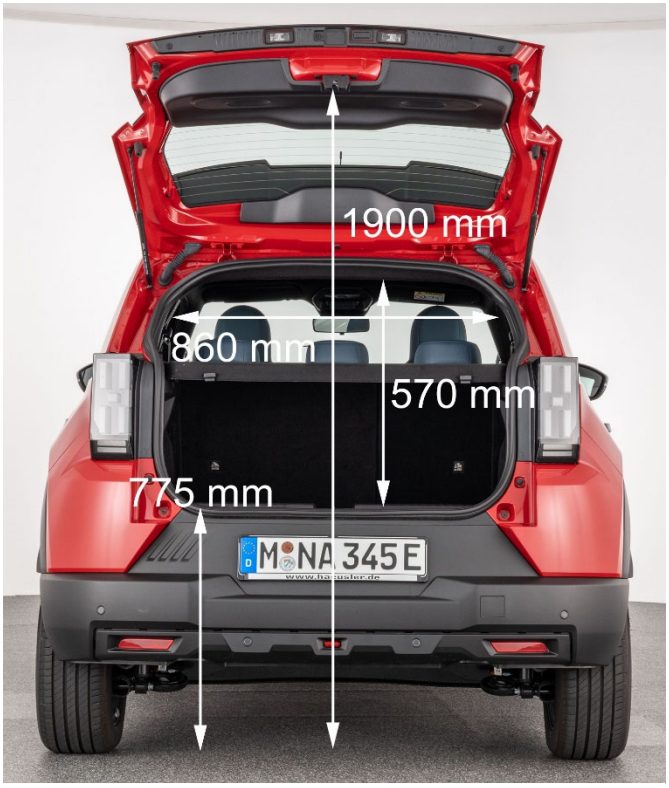


Mit 310 l Kofferraumvolumen bietet der Grande Panda für einen Kleinwagen doch relativ viel Platz für das Gepäck.

3,8 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.

⊖ 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 einteilige Rücksitzlehne um, entsteht eine unpraktische Stufe zwischen Ladeboden und der Lehne. Eine Kofferraumbeleuchtung sucht man leider vergebens, weshalb man nachts wortwörtlich im Dunkeln tappt. Auch einen 12-V-Anschluss, mit dem man beispielsweise eine Kühlbox betreiben könnte, ist für den Fiat nicht erhältlich.



Die Ladekante macht mit ca. 78 cm Höhe das Be- und Entladen zu einer mühsamen Tätigkeit.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 60:40 asymmetrisch umklappen. Per Zug oben an der Lasche werden die Lehnen entriegelt und lassen sich mit geringem Kraftaufwand umklappen. Dabei sollte man die äußeren Gurte im Auge habe, 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 Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) gibt es für den Stromer nicht, das Ladekabel muss man daher im Kofferraum verstauen.

© ADAC e.V.

3,0 INNENRAUM

2,7 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 Variationsmöglichkeiten. 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. Dabei muten die Drehregler für die Steuerung der Klimaanlage beinahe schon altmodisch an. In der höheren Ausstattungslinie La Prima samt Klimaautomatik kommen Tasten statt Drehregler zum Einsatz. Außergewöhnlich: Unterhalb davon finden zwei separate Tasten, mit denen 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 erkenn- sowie erreichbar. Das zweispeichige Multifunktionslenkrad lässt sich ebenfalls sicher bedienen und ist mit gut erkennbaren Symbolen eindeutig gekennzeichnet, was die Handhabung einfach gestaltet. Für die Funktionen Fahrlicht und Regenwischer findet man ebenfalls separate Bedienelemente (Lenkstockhebel) vor, allerdings bietet der Grande Panda als "Red" keinen Regensensor.

Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum gehen in dieser Fahrzeugklasse in Ordnung.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Die Multimediaausstattung fällt in der Basisausstattung überschaubar aus. Serienmäßig bringt der Grande Panda einen Audiosystem mit sechs Lautsprechern (vier vorn, zwei hinten), FM- und DAB-Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming mit. Smartphone-Inhalte lassen sich via Apple CarPlay und Android kabellos auf dem 10,25 Zoll großen Touchscreen darstellen. Im Gegensatz zur höheren Ausstattungsvariante La Prima ist für den Grande Panda Red kein werksseitig verbautes Navigationssystem erhältlich. Für die Routenführung kann man aber entweder auf die Navigationsapps des Smartphones zurückgreifen und auf das Infotainment spiegeln, oder die e-ROUTES-App nutzen und spiegeln, welche aktuelle Daten direkt aus dem Fahrzeug (u. a. Verbrauch und Batterieladestand) berücksichtigt. Auf eine induktive Ladeschale muss man in der Basisausführung jedoch verzichten, zum Laden stehen vorn jedoch 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.

2,7 Raumangebot vorn

Auf den Vordersitzen findet man ein ordentliches Platzanagebot 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 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.

© ADAC e.V.

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.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis knapp 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,8 Innenraum-Variabilität

Der 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, 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, geschlossene Lehnentaschen findet man bei einem Kleinwagen eher selten vor.

3,3 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 Abstimmung, die eher weich als hart ist, und die kleinen Räder mit einem hohen Reifenprofil (55er-Querschnitt) bewirken, dass Fahrbahnunebenheiten der Fahrbahn gut gedämpft werden. Innerhalb der Ortschaften ist nur die Hinterachse negativ zu 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.

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 ausreichend bequem, auch wenn man auf längeren Strecken die im La Prima serienmäßige Mittelarmlehne schmerzlich vermisst und die Armauflagen in den vorderen Türen in der Basisausstattung nicht gepolstert sind. Die integrierten Kopfstützen lassen sich nicht verstellen, 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. Auch im Fond sind die Armauflagen in den Türen hart und somit unbequem, zudem vermissen wir auch hier eine Mittelarmlehne.

© ADAC e.V.

3,0 Innengeräusch

Besonders innerorts geht es E-Auto typisch im Innenraum angenehm leise zu, antriebseitig ist bis auf ein dezentes Surren beim Rekuperieren 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 68,7 dB(A) auf einem ordentlichen Niveau.

4,0 Klimatisierung

⊖ In puncto Klimatisierung schneidet der Grande Panda Electric in der Ausstattung "RED" mäßig ab. Er besitzt lediglich eine manuelle Klimaanlage und die Möglichkeit, das Fahrzeug im Stand vorzuklimatisieren - sofern der Stromer am Ladekabel hängt oder der Akkustand mindestens 30 Prozent beträgt. Im Gegensatz zur Ausführung "La Prima" sind für den Grande Panda RED weder Sitz-, Lenkrad und Frontscheibenheizung erhältlich. 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 permanenterregte 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 8,8 s. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h geben die Italiener mit 11,5 s an. Die Höchstgeschwindigkeit wird 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 Volllast 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.

© ADAC e.V.

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 Ausweichmanöver 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 Fronttriebler sicher über die Vorderachse und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Traktionsprobleme sind dem Fronttriebler weitgehend fremd, lediglich auf rutschigem Untergrund können die Vorderräder kurzzeitig durchdrehen.

2,9 Lenkung

Die Lenkung punktet mit einem angenehmen Lenkgefühl und passabler Rückmeldung - im Vergleich zum Vorgängermodell hat der Panda hier einen großen Fortschritt gemacht. Das Lenkkraftniveau ist im Stadtverkehr angenehm gering und steigt mit zunehmender Geschwindigkeit spürbar an. Die Zielgenauigkeit ist grundsätzlich gut, leidet jedoch etwas unter den Reifen mit vergleichsweise hoher Reifenflanke (55er-Querschnitt), die für ein leicht verzögertes Ansprechen auf Lenkbefehle sorgen. Die Lenkung ist nicht sonderlich direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 3,2 Umdrehungen erforderlich.

2,7 Bremse

Der Grande Panda benötigt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 35,5 m (Durchschnitt aus zehn Bremsungen) – ein guter Wert. Hier zahlt sich die für einen Kleinwagen recht breite Bereifung positiv aus. Auch das Bremsgefühl kann überzeugen. Die Ingenieure haben die Wechselwirkung zwischen der Rekuperationsverzögerung und der Wirkung der Scheibenbremsen gut abgestimmt - der Übergang ist praktisch nicht spürbar. 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

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
Querverkehrerkennung 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

© ADAC e.V. | Seite 8

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.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung steht kein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung. Der Grande Panda ist mit dem Mindestmaß an Airbags ausgestattet, die heute für einen fünfsitzigen Pkw üblich sind. dazu gehören Front und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehende Kopfairbags für die außensitzenden 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 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.

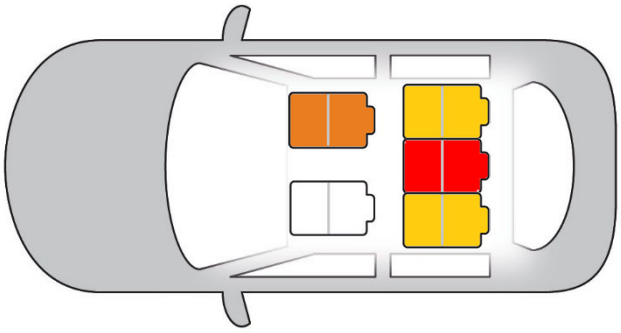
3,6 Kindersicherheit

Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung steht kein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung. 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 Gurtanlenkpunkte 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 Sitz. 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 platzeinnehmende 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 Kindersicherung wird mit 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.

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)

3,3 Fußgängerschutz

Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung steht kein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung. 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 Notbremssystem ausgestattet, das neben Passanten auch Fahrradfahrer erkennt.

© ADAC e.V.

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 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 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 NOx-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.

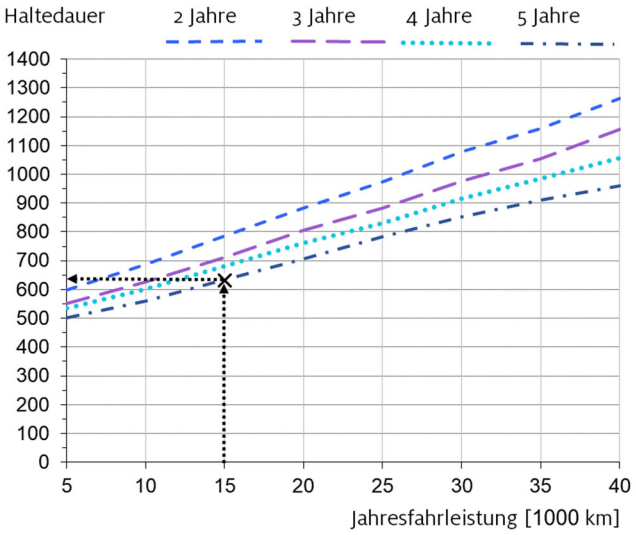
2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Fiat Grande Panda ist ab 24.990 Euro zu haben, die Ausführung Red stellt also den Einstieg in die Modellreihe dar. Die Serienausstattung geht in Ordnung, allerdings gibt es abgesehen von der Wahl der Lackierung keinerlei Individualisierungsmöglichkeiten. Wer beispielsweise Annehmlichkeiten wie Lederlenkrad, Klimaautomatik, Navigationssystem, induktive Ladeschale oder eine Sitzheizung möchte, muss zur 3.000 Euro teureren Ausstattung La Prima greifen. 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 sowie auf den Lack 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 250 km muss man daher einen Abfall der Reichweite auf rund 175 km akzeptieren.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 633 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V. | Seite 10

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	13,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	212/466/753
• Dachlast/Anhängelast [kg]	48/377
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,05
Herstellungsland	Serbien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	48,6
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	98

* 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.

© ADAC e.V.

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 bis 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.

LADEMÖGLICHKEITEN

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

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)

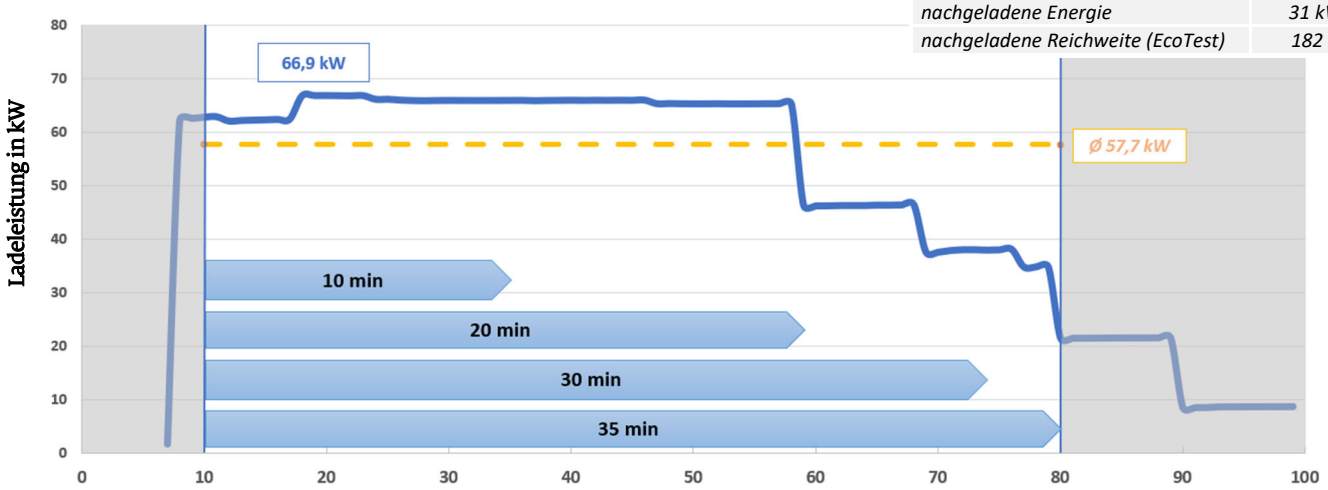
LADEMÖGLICHKEITEN

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	35 min*

*10 bis 80 %

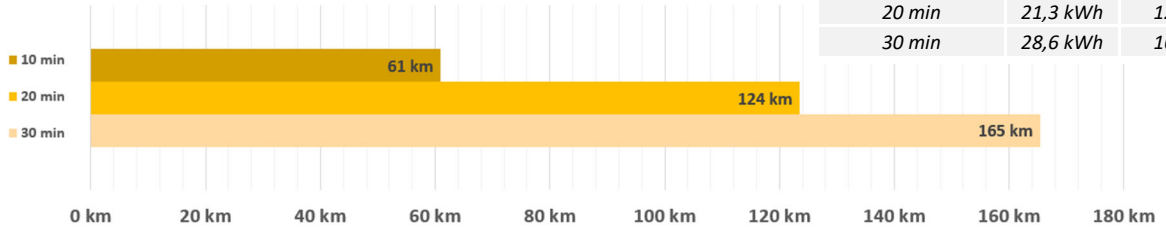
LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*57,7 kW*
Ladedauer	*00:35:00*
nachgeladene Energie	*31 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*182 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*10,5 kWh*	*61 km*	*35%*
20 min	*21,3 kWh*	*124 km*	*59%*
30 min	*28,6 kWh*	*165 km*	*74%*



ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	83 kW/113 PS
Maximales Drehmoment	122 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	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	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	3.999/1.763/1.581 mm
Leergewicht/Zuladung	1.532/453 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 (in Fahrstufe D)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-primacy
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	19,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 99 g/km)
Reichweite	250 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/680/1.100 l

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

Betriebskosten	**113 Euro**	**Werkstattkosten**	**48 Euro**
Fixkosten	**158 Euro**	**Wertverlust**	**314 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	633 Euro
Steuer pro Jahr	56 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/18
Basispreis Grande Panda Electric RED	24.990 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.04.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	173 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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. [1] Steuer nach WLTP-

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

Fiat Grande Panda Electric RED

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie/-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-
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	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	700 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,5**

AUTOKOSTEN **2,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,4**
Verarbeitung	3,7
Alltagstauglichkeit	3,5
Licht und Sicht	3,9
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8
Kofferraum-Variabilität	3,0
Innenraum	**3,0**
Bedienung	2,7
Multimedia/Konnektivität	3,2
Raumangebot vorn	2,7
Raumangebot hinten	3,3
Innenraum-Variabilität	3,8
Komfort	**3,3**
Federung	2,8
Sitze	3,4
Innengeräusch	3,0
Klimatisierung	4,0

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,6**
Fahrleistungen	2,4
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,3
Schaltung/Getriebe	0,9
Fahreigenschaften	**2,6**
Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,9
Bremse	2,7
Sicherheit	**3,0**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Kindersicherheit	3,6
Fußgängerschutz	3,3
Umwelt/EcoTest	**1,5**
Verbrauch/CO2	1,0
Schadstoffe	1,9

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

© ADAC e.V. | Seite 13