

Fiat Panda - Pfiffig, aber die alten rosteten ohne Rast



Anfällig: Die Kanten, Falzen sowie die Hohlräume rosten bei älteren Panda-Modellen bis Baujahr 1981 besonders gerne



Kurzlebig: Das Endrohr der Auspuffanlage rostet frühzeitig am Schalldämpfer ab



Durchgefressen: Türkanten unter den Fensterschacht-Abdichtungen faulen gerne



Undicht: Panda-Motoren kleckern häufig an der Ölwanne und den Antriebswellen

den Italienern immer noch nicht gelungen, den kleinen Vierzylindern das Ölkleckern abzugewöhnen. Werfen Sie also nicht nur einen Blick auf, sondern auch unter den Motor.

Wer's gerne etwas zügiger mag, sollte nicht nach einem Panda mit 34 PS-Motor (Höchstgeschwindigkeit 125 km/h) Ausschau halten. Zumal sich der 45 PS-Vierzylinder (Höchstgeschwindigkeit 140 km/h) nur unwesentlich mehr Treibstoff genehmigt. Im Schnitt benötigen die kleinen Italiener knapp sieben Liter verbleiten Superkraftstoff pro 100 Kilometer.

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise Fiat Panda

Typ	PS	N.-Preis	1985	1984	1983	1982	1981	1980
Panda 34	34	9 990	7 070	6 240	5 560	4 790	4 080	-
Panda Junior	34	8 990	-	5 670	4 990	-	-	-
Panda Spezial	45	9 340	-	-	-	-	4 390	3 650
Panda 45 (CL)	45	10 690	7 550	6 750	5 930	5 270	4 500	3 730
Panda Super	45	11 850	8 380	7 470	6 410	-	-	-
Panda 4x4	48	15 100	10 860	9 520	8 210	-	-	-

Tabellenpreise: Mittelwert aus Händlerkaufs- und -verkaufspreis nach Schwacke-Marktbericht 03/1986 inkl. MwSt.

Als Fiat im Frühjahr 1980 den Panda präsentierte, löste sein kastenförmiges Blechkleid zunächst heftige Diskussionen aus. So verwundert es nicht, daß der Italiener mit Startschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Heute spielt die „tolle Kiste“ als beliebter Kleinwagen eine wichtige Rolle im Fiat-Programm. Was nicht heißen soll, daß der Panda auf dem Gebrauchtwagenmarkt häufig angeboten wird. Da er meist als Zweitwagen dient, bleibt der Italiener überdurchschnittlich lange im Familienbesitz. Daraus jedoch den Schluß zu ziehen, daß alle Panda-Fahrer mit ihrem Gefährt rundum glücklich sind, wäre falsch.

Vor allem Besitzer der ersten Panda-Generation hatten nichts zu lachen. Ihre Autos rosteten ihnen nämlich im wahren Sinne des Wortes buchstäblich unter dem Hintern weg. Faustgroße Löcher zählten nach nur vierjähriger Betriebszeit selbst an tragenden Rahmenanteilen nicht zur Seltenheit. Manche Panda-Fahrer schleppten sich mit zugebundenen Türen zum Fiat-Händler, weil die Schloßbolzen weggerostet waren. Den Vertragswerkstätten blieb in solchen Situationen nichts anderes übrig, als diese Autos zurückzukaufen, und sie anschließend gleich aus dem Verkehr zu ziehen.

Sollte wider Erwarten solch eine „tolle Kiste“ der ersten Generation bis heute überlebt und noch nicht den Weg zum Schrotthändler gefunden haben, kann sie nicht gründlich genug auf Korrosionsschäden untersucht werden. Kleine Hilfe: Man erkennt die Panda-Sorgenkinder an den beiden kleinen Belüftungsschlitzen unterhalb der Frontscheibe.

Bei den überarbeiteten und korrosionsgeschützten Modellen ab Baujahr 1982 bläst der Fahrtwind durch Kunststoff-Gitter in den Fahrgastraum. Weiteres Erkennungsmerkmal: In den Radhäusern schützen Innenkotflügel vor Stein Schlag-Schäden. Nicht zu fürchten brauchen sich Panda-Interessenten vor dem Technik-Teufel. Unter der Motorhaube verrichtet ein Altbekannter seine Arbeit, der seine Zuverlässigkeit schon im Fiat 127 bewies. Unverständlich nur: Es ist

Panda-Fahrer klagen oft über hakende Schlösser. Achten Sie also beim Einsteigen vor der Probefahrt darauf. Vorsicht auch beim Bremsentest. Panda-Bremsen neigen an der Hinterachse zu ungleichmäßiger Wirkung. Beim Kauf eines Gebraucht-Pandas im Zweifelsfall nicht bis zum TÜV-Termin warten, sondern sofort die nächste Werkstatt aufsuchen.

Richten Sie Ihr Gehör bei der Probefahrt auch auf die Aussprache des Italiener. Pfeift oder boillert es beim Gasgeben verdächtig, ist meist der Auspuff hin. Panda-Schalldämpfer faulen gerne und frühzeitig um das sogenannte Endrohr durch. Ein Blick unter die Heckschürze genügt, und man sieht, wie weit der Alterungsprozeß fortgeschritten ist.

Die Stärken des Fiat Panda: Seine niedrigen Unterhaltskosten, das große Händlernetz und die zweckmäßige Inneneinrichtung mit variablen Kofferraum. Seit Anfang 1986 gibt es eine neue Panda-Generation, an der einige der alten Schwachstellen ausgemerzt wurden.

Gesamturteil: Nicht empfehlenswert bis Baujahr 1981. Ab Baujahr 1982 bedingt empfehlenswert.