

PANDA 4X4

# PANDIAMO – AB IN DEN SCHNEE!



A man with grey hair and glasses, wearing a dark jacket and plaid trousers, is sitting on a green folding chair. He is positioned next to the rear of a silver Fiat Panda 4x4. The car is parked on a dark, wet surface, possibly a road or parking lot. The background is a vast, snowy mountain landscape with rolling hills, scattered small buildings, and dense evergreen forests covered in snow. The sky is a pale, hazy blue. The overall scene is peaceful and scenic, capturing a moment of quiet reflection in a winter setting.

40 Jahre Panda 4x4! Fiat feiert das mit einem limitierten Sondermodell des kultigen Kleinwagens. Und SPIRIT feiert das mit einem 4x4-Tag im Schnee und Panda-Fan Kuno Schär.

**Text | Fotos** Patrik Hellmüller

**S**chnee spritzt hoch. Zwei Panda tollen im Schnee herum. Während der moderne Panda 4x4<sup>o</sup> mit seinem aufgeladenen Zweizylinder schnatternd eine Pirouette dreht, schiebt der klassische Panda 4x4 der ersten Generation mit vertrautem Vierzylinderklang über alle vier Räder aus einer Kurve heraus, fröhlich ein- und ausfedernd. Pandafahren macht glücklich. Das zeigen die Gesichter der beiden Fahrer. Der Ur-Panda ist längst eine Ikone, seitdem er 1980 auf den Markt kam. Eine coole Kiste, damals wie heute. Und als vor gut 40 Jahren der 4x4 hinzukam, wurde noch eine Schippe draufgelegt. Unvergessen, wie der hochbeinige Kraxler in jedem Wintertest die Allrad-Neu-elfer versenkte. Deren schiere Leistung verpuffte im Schneeberg, während der Zwerg mit seinem Liter-Motörchen und zuschaltbarem Allrad die Pace vorgab. Was haben wir gestaunt – und gelacht.

In Erinnerung an dieses Kult-Modell hat Fiat den 2022 bereits eingestellten Panda 4x4 nochmal als limitierte Sonderserie aufgelegt. Panda 4x4<sup>o</sup> heisst das Auto und ist in Erinnerung an das Präsentationsjahr auf 1983 Exemplare limitiert. Eines davon bereichert im Januar unseren Redaktionsfuhrpark, doch was für eine Geschichte wollen wir erzählen? Natürlich nur eine mit dem Original. Wir rufen Kuno Schär an, Rallye-Doyen in der Klassik-Szene. Ob er nicht Lust auf einen Panda-Tag im Schnee habe? Er hat, und ein paar Tage später steht Kuno mit seinem quietschfidelen, toporiginalen Panda 4x4 vor der Tür. Es handelt sich um ein spätes Exemplar aus der ersten Serie. Optisch wie aus den 1980er-Jahren, doch offizielles Baujahr ist 1999. Seit letztem Jahr gehört er zu Kunos Sammlung und sorgt für jede Menge Spass und gute Laune.

## EIN AUTO FÜR JÄGER – UND SAMMLER

Kuno Schär ist seit einer gefühlten Ewigkeit fester Bestandteil der Szene. Und hatte während seiner Laufbahn als Autosammler sehr oft den richtigen Riecher. Zwar hat er nur Autos gekauft, die ihn persönlich begeistert haben. Meist jedoch waren es Modelle, die später eine erstaunliche Wertsteigerung hingelegt haben. Darunter originale Rallye-Autos aus den 1970er- und 1980er-Jahren, von denen er noch heute einige besitzt. Und Kuno ist manches Auto gefahren, von dem die meisten Auto-Afficionados kaum zu träumen wagen. Seien es Ferrari, originale Werksautos von Lancia und Abarth, ja sogar James Hunts F1 McLaren und ein paar aussergewöhnliche Porsche. Trotzdem meint es Kuno ernst, wenn er sagt, er sei superstolz, dass seine Sammlung seit letztem Jahr durch einen Panda ergänzt werde.

Damit sind wir bei der Faszination des Panda 4x4. Dieses Auto kennt keine Klassengesellschaft. Es ist schlicht für alle da – und wird von allen geliebt. Kein Wunder, dass der Hype um den Panda 4x4 nicht abreisst. Er wurde ursprünglich entwickelt, um abseits befestigter Strassen mobil zu sein: ideal für Landwirte, Jäger, Skiliftbetreiber. Zum ersten Mal bot ein Kleinwagen Offroad-Fähigkeiten. Das Fahrzeugsegment der heute omnipräsenten SUVs war damals noch spärlich bestückt. Dazu kam, dass der kleine Panda dank seiner Wendigkeit, seines günstigen Preises und seines Minimalismus sehr überzeugende Vorteile gegenüber ähnlich fähigen, aber teuren Geländefahrzeugen bot.

Die Herzen flogen dem Panda im Sturm zu. Selbst jenes von Fiat-Patriarch Giovanni Agnelli, der den Panda bald zum bevorzugten Fort-

### Rundling versus Kiste

Länger, breiter, höher – dass war in 40 Jahren zu erwarten. Aber die «tolle Kiste» der 1980er-Jahre hat tatsächlich mehr Hubraum als der stylische Nachfolger.





#### Geheimwaffe Bodenfreiheit

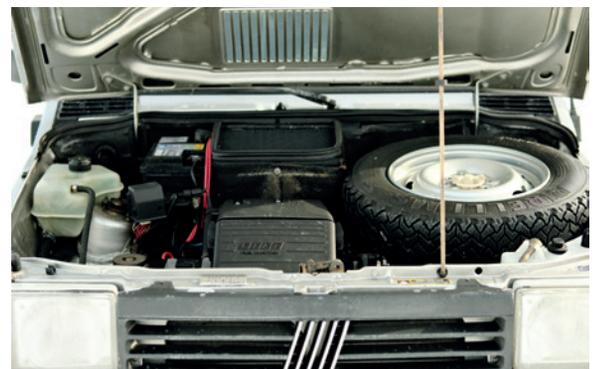
Kraft ist nicht viel da, wird aber auch nicht gebraucht – auf die Fahrwerkshöhe kommt es im Schnee an.

bewegungsmittel erklärte, wenn er in seinem Chalet in St. Moritz weilte. Agnelli, Unternehmer und Stilikone, hatte schon immer Trends gesetzt. Es verwundert nicht, dass seine Liebe zum Panda 4x4 einen Jetset-Hype auslöste. Wer in St. Moritz oder Gstaad ein Ferienhaus besass, fuhr nicht mit einem teuren Geländewagen, sondern im Panda durch den Winter. Basta! Die Bergbauern kümmerte das wenig. Sie nutzten ihren Panda als zuverlässiges und robustes Arbeitstier. Das führte dazu, dass man bis heute nie so genau weiss, wer hinter dem Steuer eines Pandas sitzt. Lokaler Käseproduzent, griechischer Reeder oder ein national bekannter Ferrari-Sammler – alles ist möglich.

#### KUNO IM PANDA-FIEBER

Der Kult um den Fiat 4x4-Panda begann früh und ist bis heute nie zum Erliegen gekommen. In den letzten Jahren ist um das Auto aber, befeuert durch Persönlichkeiten der internationalen Classic-Car-Szene, erneut ein Hype entstanden. Entsprechend schwierig ist es heute, einen guten Allrad-Panda zu finden. Das musste auch Kuno feststellen. Hatte er seine Sammlerautos sonst stets vor dem Hype gekauft, ist der Fiat eine Ausnahme. Das Panda-Fieber grassierte bereits, als es Kuno erwischte. Schmunzelnd sagt er: «Nach der ersten Onlinesuche stellte sich Ernüchterung ein. Schnell habe ich gemerkt, dass sich der Panda preislich deutlich über meinen Vorstellungen bewegte.»

Doch wie es so ist bei Herzensangelegenheiten – sie gehen einem nicht mehr aus dem Kopf. Und so weitete er seine Suche aufs benachbarte Ausland aus. Fündig wurde er bei einem nord-italienischen Sportwagenhändler nahe Varese. Neben unzähligen



#### Puristisch-praktisch

Unlackierte Stossfänger, Reserverad im Motorraum und Lenkrad ohne Pralltopf – passt!





Der Ur-Panda 4x4 bringt jenen kultigen Drivestyle mit, den sich die Neuausgabe erst noch verdienen muss.



### Unermüdlich unterwegs

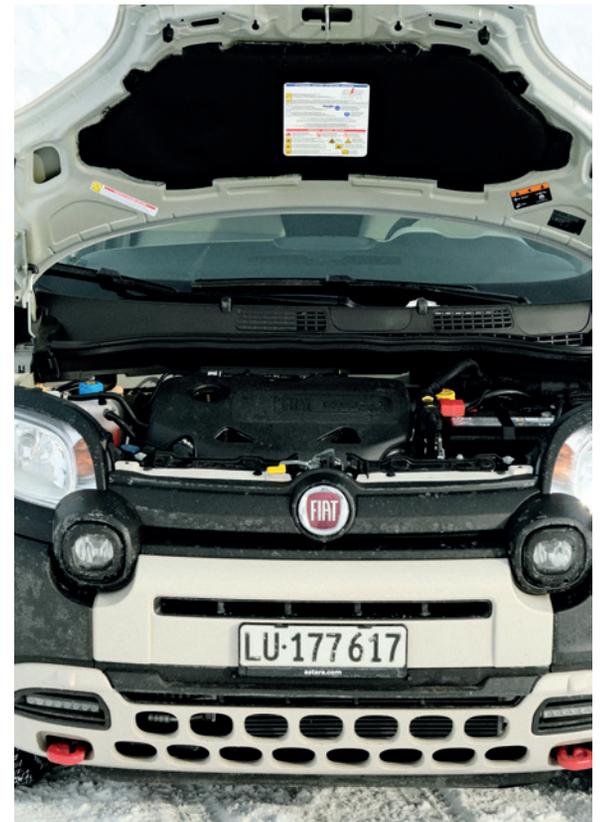
Kann der Neue es besser? Zumindest bei diesen Bedingungen genauso gut. Mehr braucht es nicht.

Lamborghini und Ferrari hatte dieser einen gut erhaltenen Panda 4x4 im Showroom stehen. Nichts wie hin, doch dummerweise war l'Epifania, Dreikönigstag – in Italien ein Feiertag. So stand Kuno vor einem verschlossenen Tor. Als jedoch der Garagist auf ihn aufmerksam wurde, und Kuno durchs Eisentor erklärte, er sei hier, um ein Auto zu kaufen, wurde er schnell reingelassen. Minuten später sass Kuno mit dem zuvorkommenden Italiener bei Kaffee und Gebäck im Showroom. Welches Auto ihn denn interessiere, wollte der Händler wissen. Kuno: «Es war vermutlich norditalienische Höflichkeit, doch der Händler liess sich nichts anmerken, als ich auf den Panda, das einzig erschwingliche Auto im Showroom, zeigte.» Man wurde sich einig und der Allrad-Panda zog um in die Schweiz.

### HOMMAGE AN EINE IKONE

Der Panda 4x4 wurde unglaubliche 20 Jahre lang ohne grosse Modelländerungen gebaut – von 1983 bis 2003. Zwischen 2004 und 2012 folgte dann die zweite Serie des Panda 4x4, ab 2012 die dritte Serie. Doch in Zeiten Dutzender SUV-Angebote hatte es der kleine Panda schwerer, und Fiat stellte das 4x4-Modell 2022 ein. Das hat nicht wenige Fans verärgert. Die Buhrufe blieben nicht ungehört, und pünktlich zum 40. Geburtstag des Allradlers Ende 2023 ging Fiat mit der Sonderserie Panda 4x40° an den Start. Der basiert auf der Modellvariante Cross und ist mit einem aufgeladenen Zweizylinder bestückt, der seit einigen Jahren im gesamten Konzern eingesetzt wird. Bei Laune gehalten wird der quirliche Motor über ein manuelles, kurz abgestuftes Sechsganggetriebe.

Die Neuerungen beschränken sich vor allem auf die Optik. Der Panda 4x40° ist ausschliesslich in der Farbe Elfenbein erhältlich, verfügt über zweifarbige 15-Zoll-Räder sowie Jubiläumspaketten und -aufkleber. Im Innenraum erinnern rote Stickereien mit Jahreszahlen und Auto-Silhouetten auf Fahrer- und Beifahrersitz an das Jubiläum. Cool gemacht! Dass damit alter Wein in neuen Schläu-



### Etwas mehr von allem

Mehr Design, mehr Leistung, mehr Sicherheit – 40 Jahre gehen nicht spurlos vorbei.



**FIAT PANDA 4X4° (SONDERSERIE)**

**Baujahr** 2023 | **Motor** 875 ccm, Zweizylinder-Turbo | **Leistung** 85 PS  
**Drehmoment** 145 Nm bei 1900 U/min | **Kraftübertragung** 6-Gang-Schaltung, Allrad  
**Länge/Breite/Höhe** 3705 / 1882 / 1615 mm | **Gewicht** 1155 kg | **Verbrauch** k. A.  
**Höchstgeschwindigkeit** 163 km/h | **Beschleunigung** 0–100 km/h in 12,2 s | **Produktion** 1983  
**Preis** 25'000 CHF



### FIAT PANDA 4X4

**Baujahr** 1999 | **Motor** 1098 ccm, Vierzylinder, OHC | **Leistung** 54 PS  
**Drehmoment** 86 Nm bei 3250 U/min | **Kraftübertragung** 5-Gang-Schaltung, Allrad  
**Länge/Breite/Höhe** 3410 / 1500 / 1470 mm | **Gewicht** 850 kg | **Verbrauch** k. A.  
**Höchstgeschwindigkeit** 130 km/h | **Beschleunigung** 0–100 km/h in 19 s | **Produktion** 325'271  
**Preis** 13'990 CHF (1999)





#### Grimmig oder gemütlich?

Es müssen die Scheinwerfer sein: Der alte Panda wirkt etwas entschlossener, der neue Panda etwas friedlicher.

chen verkauft wird, dürfte die wenigsten Fans stören. Sie sind schlicht dankbar, dass es den Kult-Kraxler noch einmal zu kaufen gibt. Auch wir schliessen den Panda schnell ins Herz. Ob wir in der Stadt von Ampel zu Ampel hüpfen oder zusammen mit Kuno und seinem alten Panda im Schnee herumzutollen, dieses Auto macht schlicht gute Laune. Dass der weder leise noch vibrationsarme noch sparsame Zweizylinder dabei an den alten Cinquecento erinnert, sehen wir als sympathische Zugabe. So sind wir uns sicher, dass die 1983 Exemplare, die in der Schweiz, in Deutschland, Frankreich und Italien angeboten werden, schnell verkauft sein werden.

#### KUNO HAT DAS LETZTE WORT

Auch Kuno lässt sich für eine Proberunde im Neuen erwärmen. Und wie fällt der direkte Vergleich aus? «Erstaunlich, wie gut der geht, mit nur zwei Zylindern!» Es sei eine liebevolle Hommage an den originalen Panda 4x4, so Kunos Verdikt. «Hätte ich nicht schon einen Panda 4x4, wäre der 4x40° als Winterauto auf jeden Fall eine Überlegung wert», sagt er. Wobei der Ur-Panda natürlich bereits jenen Drivestyle mitbringt, den sich der Neue noch verdienen muss. Wir haben den Tag mit Panda und Kuno sehr genossen. Zwei Dinge sind uns dabei bewusst geworden. Erstens: Weder Hubraum noch PS sind entscheidend für ein Spassauto – es kommt auf das Wesen an. Zweitens: Der Panda ist und bleibt ein Sympathieträger. Wer mit einem Panda vorfährt, wird mit einem Lächeln empfangen.



So hat man uns im Restaurant Nügüetli in Gross am Sihlsee einen Tisch inklusive Tischtuch auf den Parkplatz neben die beiden Pandas gestellt, damit wir hier unseren Morgenkaffee bild-gewaltig trinken konnten. Und als wir den Panda 4x40° einmal zu tief in den Schnee geworfen hatten, war innert fünf Minuten ein netter Herr vom Strassendienst zur Stelle, um uns mit einem Lächeln wieder rauszuziehen. Ein Hoch auf den Panda! Gerüchten zufolge soll Fiat bald eine elektrische Variante lancieren, um den Panda in die Neuzeit zu retten. Wir sind gespannt – und hoffen, dass es wieder eine 4x4-Variante geben wird.