

40 JAHRE FIAT PANDA 4X4



→ Fakten

- *Kombinierte die Stärken eines kompakten Stadtautos mit bemerkenswerten Fähigkeiten im Gelände
- *Die Produktion war aufwändig: im ersten Schritt wurde bei Steyr-Puch in Graz die komplette Kraftübertragung – Kupplung, Getriebe, dreiteilige Antriebswelle, Hinterachse mit Differential und Bremsen – hergestellt, anschließend erfolgte die Endmontage im Fiat-Werk Termini Imerese auf Sizilien
- *Bis heute sind über 800.000 Exemplare in drei Modellgenerationen produziert worden



→ Favoriten

TOP 1

Drei Jahre nach der Markteinführung des frontangetriebenen Fiat Panda feierte die Allradversion 4x4 ihre Premiere. Mit Steyr-Puch aus Österreich steuerte ein führendes Unternehmen im Bereich des Allradantriebs sein 4x4-Know-how mit einem gleichermaßen einfachen wie robusten System bei: Der Heckantrieb wird mit einem Hebel auf dem Mitteltunnel zugeschaltet und gleichzeitig auf ein Mitteldifferential verzichtet. Deshalb sollte der **ALLRADANTRIEB** nur auf rutschigem Untergrund und bei niedriger Geschwindigkeit eingesetzt werden, um Verspannungen im Antriebsstrang zu vermeiden. Zur Bewältigung extremer Steigungen war der erste Gang des Fünfgang-Getriebes besonders kurz übersetzt.

TOP 2

Allradantrieb, eine Bodenfreiheit von rund 18 Zentimetern, kurze Karosserieüberhänge, mit denen auch Böschungen von fast 45 Grad gemeistert werden konnten, grobstollige Reifen, Schutzleisten im unteren Bereich der Karosserie und ein Leergewicht von nur 740 Kilogramm. Mit diesem **4x4-PAKET** nahm der Panda auch schwieriges Gelände in Angriff, obwohl sein 48 PS starker 1,0-Liter-Motor keine Bäume ausriss. Die zunächst ausgelieferten Basis- und S-Versionen des 4x4 ergänzten über die Jahre hinweg diverse Ausstattungsvarianten wie Trekking, Country Club (verfügte über einen Neigungsmesser am Armaturenbrett) und der limitierte, besonders umfangreich ausgestattete Panda 4x4 Sisley.

TOP 3

(Nicht nur) Panda-Fans sahen im 4x4 ein Synonym für Freiheit, das mit einem **ABENTEURER-IMAGE** vorfuhr. Dieses Feeling unterstützten zahlreiche Wettbewerbe in der ganzen Welt, an denen der Panda 4x4 teilnahm. Zum Beispiel eine Fahrt von Rom in die 14.000 Kilometer entfernte Stadt Abidjan in der Elfenbeinküste, die nur über Wüstenstraßen quer durch die Sahara zu erreichen war. Die Rallye Paris–Peking war 1989 sogar durch elf Länder und über 22.000 Kilometer geplant. Wegen der Proteste auf dem Platz des Himmlischen Friedens erreichte das Feld die chinesische Hauptstadt aber nicht. Weitere ausgedehnte Fahrten fanden in Indien, im australischen Outback, in Island zu Eisbergen und Geysiren oder in den dichten Urwald am Amazonas in Brasilien statt. Abenteuer-Herz – was willst Du mehr???



→ Fazit

Eigentlich genoss der Fiat Panda das Image einer tollen Kiste, die sympathisch, praktisch und immer da war, wenn man sie brauchte. Eigentlich, denn da gab es ja auch noch den 4x4, der gerne als Abenteurer auftrat. Der dann, wenn andere im Gelände oder unter schwierigen Straßenverhältnissen aufgeben mussten, unbeirrt weiter strebte. Ein Haudegen, der jedoch mit lediglich 48 PS eher gemächlich unterwegs war. Das dürfte aber nur die allerwenigsten Panda 4x4-Fahrer gestört haben. Denn die Allrad-Welt war damals – vor allem in den 1980er-Jahren – eine ganz andere: Es gab noch keine SUV's und die meisten PKW's mit Vierradantrieb stießen abseits der befestigten Straßen schnell an ihre Grenzen. Blieben also nur die zumeist größeren und alles andere als günstigen Geländewagen. Oder der Panda 4x4, der diesen Raubeinen viele Sympathie-Punkte voraus hatte ...



(Alle Bilder: Fiat)