Im Rückspiegel: 4x4 geht auch im Stadtauto

Er war zeitweilig der einzige Pkw eines Großserienherstellers im Kleinwagensegment, der über Allradantrieb verfügt: Die Geschichte des Fiat Panda 4x4 begann 1983, nur drei Jahre nach dem offiziellen Debüt des von Giorgetto Giugiaro entworfenen Panda mit Vorderradantrieb. Um das Stadtauto in einen kleinen Geländewagen zu verwandeln, hatten sich die Italiener an die Experten von Steyr-Puch in Österreich gewandt. Die entwickelten vor 40 Jahren ein einfaches und robustes System.

Ein Hebel vor dem Schaltknauf auf dem Mitteltunnel schaltete den Hinterradantrieb zu. Auf ein Mitteldifferential verzichtete Steyr-Puch. Daher galt die Empfehlung, den Allradantrieb nur auf rutschigem Untergrund und bei niedriger Geschwindigkeit einzusetzen, um Verspannungen im Antriebsstrang zu vermeiden. Das Fünf-Gang-Getriebe zeichnete sich durch einen besonders kurz übersetzten ersten Gang aus, um auch sehr starke Steigungen zu bewältigen.

Die Produktion erfolgte in zwei Schritten: Bei Steyr-Puch in Graz wurde die gesamte Kraftübertragung (Kupplung, Getriebe, dreiteilige Antriebswelle, Hinterachse mit Differential und Bremsen) hergestellt. Im Fiat-Werk in Termini Imerese auf Sizilien wurde das Fahrzeug dann endmontiert.

Anfangs ausgerüstet mit einem 965-Kubikzentimeter-Motor mit 48 PS (35 kW) war der Fiat Panda 4x4 nach dem Subura Justy das zweite und einizige Stadtauto mit Allradantrieb. Er bot eine Bodenfreiheit von rund 18 Zentimetern, ein Leergewicht von nur 740 Kilogramm und kurze Karosserieüberhänge aus, die auch Böschungen von fast 45 Grad bewältigten. Die Geländetauglichkeit erhöhten grobstollige Reifen und Schutzleisten im unteren Bereich der Karosserie optimiert. Der kleine 4x4-Fiat kostete zunächst weniger als 14.000 D-Mark. Neben der Basis- und der S-Version des Fiat Panda 4x4 folgen im Laufe der Jahre verschiedene Ausstattungsvarianten, darunter Trekking, Country Club (eine Version mit einem Neigungsmesser an der Armaturentafel) und der limitierte Fiat Panda 4x4 Sisley mit besonders umfangreicher Serienausstattung. Der Hubraum des Motors wurde in der Zwischenzeit auf 1,1 Liter erhöht.

Überall auf der Welt unterwegs

Sein Abenteurer-Image pflegte der Allrad-Panda auch bei zahlreichen internationalen Wettbewerben. So nahmen gleich 50 Fahrzeuge an einer Afrika-Fahrt teil, die in Rom begann und zunächst in Tunis endete. Später wurde Abidjan Zielort – die Stadt an der Elfenbeinküste ist 14.000 Kilometer von Italien entfernt und nur über Wüstenstraßen quer durch die Sahara erreichbar. 1986 und 1987 bewältigte eine Karawane von Fiat Panda 4x4 eine Strecke von mehr als 7000 Kilometern im australischen Outback.

Andere Expeditionen führten im Sommer 1987 in Island zu Eisbergen und Geysiren oder in den dichten Urwald am Amazonas in Brasilien. Im Winter 1989 stellen sich 50 Fiat Panda 4x4 ähnlichen Herausforderungen in Indien. Auch zur Rallye Paris–Peking 1989, die sich über elf Länder und 22.000 Kilometer erstrecken sollte, trat der Panda 4x4 an. Aufgrund der Unruhen zur Zeit der Proteste auf dem Platz des Himmlischen Friedens erreichten die Teilnehmer damals die chinesische Hauptstadt aber nicht. Das gelang einige Jahre früher bereits der Marco-Polo-Expedition des Entdeckers und Filmproduzenten Beppe Tenti. Er fuhr im Frühjahr 1985 unter anderem mit drei Fiat Panda 4x4 über die Seidenstraße von Venedig bis nach Peking.

Die zweite Generation des Panda setzte die 4x4-Tradition fort. Das Basismodell debütierte 2004 und wurde „Auto des Jahres“. Die Produktion erfolgte im polnischen Tychy, und die 4x4-Palette wurde um die Karosserieversion Cross mit zusätzlichen Offroad-Elementen erweitert. Dem 1,2-Liter-Benziner mit 60 PS (44 kW) wurde Ende 2005 ein Multijet-Turbodiesel zur Seite gestellt, der 69 PS (51 kW) aus 1,3 Litern Hubraum holte. Die wichtigste technische Neuerung war die Umstellung von zuschaltbarem auf permanenten Allradantrieb. Die Viskokupplung wurde 2008 durch eine elektrohydraulische Kupplung

ersetzt und schaltete den Hinterradantrieb erst dann zu, wenn die Vorderräder durchzudrehen drohten.

2005 startet ein Team unter der Leitung des italienischen Piloten und Drachenfliegers Angelo D'Arrigo mit zwei Panda 4x4 in das Himalaya-Gebirge. Die Fahrzeuge erreichen dabei trotz der minderwertigen Treibstoffqualität in der Region das Mount-Everest-Basislager in 5200 Metern.

Die dritte Generation

2012 kam dann die dritte Generation des Allrad-Panda, der fortan wieder in Italien vom Band lief und immer noch läuft. Die komplette technische Überarbeitung des Modells beinhaltete den nun wieder permanenten Allradantrieb mit elektronischem Sperrdifferenzial (ELD), das die Antriebskraft je nach Traktionsverhältnissen auf die Räder verteilt. Das britische Magazin „Top Gear“ kürte den nur 3,70 Meter langen Fiat Panda 4x4 gleich zum „SUV des Jahres 2012“. Im selben Jahr entstand auch der Fiat Panda Monster Truck. Bei diesem Prototyp wurde die Karosserie eines 4x4 auf das Fahrgestell eines Jeep CJ7 gesetzt. Traktorräder mit 150 Zentimetern Durchmesser komplettieren den 3,90 Meter hohen und 3,80 Meter langen sowie zweieinhalb Meter breiten Big-Foot-Panda. Das Show-Fahrzeug wurde für einige Werbespots benutzt und befindet sich heute der Klassiker-Sammlung des Heritage Hub von Fiat in Turin.

Der Panda Cross, zeitweise auch vom 85 PS (63 kW) starken Twin-Air-Zweizylinder angetrieben, folgte 2014. Es gibt seitdem besseren Karosserieschutz und ein dreistufiges Torque-on-demand-Antriebssystem, das die Kraftverteilung je nach Fahrsituation optimiert. Drei Jahre später startete ein speziell aufgebauter Fiat Panda 4x4 Cross unter der Bezeichnung „PanDakar“ bei der legendären Rallye Dakar. Sein 2,0-Liter-Dieselmotor mobilisierte stolze 180 PS (132 kW). Das italienische Team Orobica Raid erreichte als eines von 53 Teams das Ziel. 40 Fahrzeuge hatten zuvor aufgeben müssen.

Und schließlich sorgt der Fiat Panda auch noch mit der eigenen „Panda Raid“ regelmäßig für Furore. Die Langstrecken- und Abenteuerrallye für Amateure mit Panda-Modellen lockt regelmäßig mehr als 300 Teams aus der ganzen Welt an. Sie absolvieren eine Strecke in der marokkanischen Wüste – ohne GPS, ausgerüstet nur mit Karte und Kompass. 2024 findet die „Panda-Raid“ vom 1. bis 8. März statt. Wie immer werden sowohl historische als auch aktuelle Panda-Modelle mit Allrad- und Vorderradantrieb teilnehmen.

Den runden Geburtstag seines kleinen Allroundtalents feiert Fiat mit einer limitierte Jubiläumsedition. Der Panda „4x40“ wird – als Hommage an das Premierenjahr – nur 1983-mal gebaut. (aum)

Bilder zum Artikel

Fiat Panda 4x4 (1. Generation).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Fiat Panda 4x4 (1. Generation).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Fiat Panda 4x4 (1. Generation).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Fiat Panda Monster Truck (2012).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Fiat Panda Monster Truck (2012).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Fiat Panda 4x4 (2013).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Fiat Panda Cross“ (2015).

Foto: Autoren-Union Mobilität

Fiat Panda Cross“ (2015).

Foto: Autoren-Union Mobilität

Fiat Panda Cross“ (2015).

Foto: Autoren-Union Mobilität

Fiat Panda Cross“ (2015).

Foto: Autoren-Union Mobilität

Fiat Panda 4x4 (2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Fiat Panda 4x4 Cross „PanDakar“ (2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis