

75 Jahre AMS: Historischer Test Fiat Panda 45 (1980)

Mit dem Panda brachte Fiat einen spartanischen Kleinwagen auf den Markt, der mit vielen Konventionen brach und auch gerade deshalb in der Tradition erfolgreicher Fiat-Modelle steht. Wir testeten das Minimalmobil mit 45 PS im Jahr 1980. Autor war Michael Koenig.

19.02.2021

Die Begriffserklärung ist eindeutig: Band sechs des Großen Brockhaus definiert den Panda als einen Vertreter der "Kleinbären, eine von den Bären getrennte Raubtier-Familie. Sie sind Allesfresser und Tagtiere und als fünfzehige Sohlengänger geschickte Kletterer."

Ganz anderer Natur ist indes ein Panda, der in jüngster Zeit beobachtet wurde und dessen hauptsächliche Bestandteile Metalle und Kunststoffe sind. Er könnte die Brockhaus-Autoren dazu anregen, in dem Wort Panda nicht nur einen Gattungsnamen aus dem Tierreich zu sehen, sondern eine zweite Bedeutung in ihr Lexikon aufzunehmen, etwa "landläufiger Ausdruck für eine fahrbare Kiste".



HPS

Die kastige Form des Panda maximiert die Funktionalität.

Denn in der Tat hat die Form des auf den Namen Panda getauften neuen Kleinwagens vom italienischen Fiat-Konzern markante Ähnlichkeit mit einer überdimensionalen Schachtel. Fast ebene Karosserief Flächen, die mit einem Winkel von annähernd 90 Grad abschließen, und vollkommen plane Glasscheiben veranlassen den Betrachter unwillkürlich, einen solchen Vergleich anzustellen.

Ob man dieses Styling nun als abstoßend hässlich oder freundlich keck empfindet, sei dahingestellt – individuell und zweckmäßig ist es allemal. Andere Klein- und Nutzvehikel wie der 2CV von Citroën und der Renault 4 wurden bei ihrem Erscheinen auch nicht als Auto-Schönheiten im klassischen Sinn gefeiert – und entpuppten sich gerade deshalb als Markt-Renner.

Wie "der rostrote, unterseits schwarze Panda" (Großer Brockhaus) aus dem zentralasiatischen Himalaja-Gebirge besitzt auch sein vierrädiger Namensvetter einen zweifarbigen Körper. Sein grauer Bauch besteht aus verschiedenen Materialien: Während er an Front- und Heckpartie mit Kunststoff-Schutzschilden versehen ist, besitzt er seitlich zwischen den Radkästen eine 0,5 mm starke, direkt auf das Blech aufgetragene Polyester-Lackschicht.



HPS

Auch als Liegewiese geeignet: Der Panda-Innenraum ist sehr variabel.

Hier liegen Sie richtig

Giorgio Giugiaro, viel beschäftigter Auto-Couturier und Chef der Turiner Styling-Firma Italdesign, hatte die Idee zur Panda-Karosserie im Urlaub. So präsentiert sich die Inneneinrichtung im unbeschwerten Freizeit-Look – überaus praktisch und wie eine Camping-Ausrüstung auf das Wesentliche beschränkt, ohne aber ärmlich zu wirken. Dort, wo üblicherweise ein Armaturenbrett installiert ist, findet man beim Panda eine flexible Plastikplane, die nach Art einer Hängematte unterhalb der Windschutzscheibe und an einem gleichzeitig als Knieschutz dienenden Querrohr befestigt ist.

Auf diese Weise wurde eine Ablage geschaffen, die über die gesamte Wagenbreite reicht. Weiteres Kleinzeug kann in großen Fächern an den beiden Türinnenseiten deponiert werden. Der Instrumentenblock ist vor dem Fahrer angeordnet. Dieses Cockpit geriet zwar übersichtlich, ist andererseits aber karg bestückt. Außer dem Tachometer und einer Tankuhr sind keine Anzeigen vorhanden; über den Wärmehaushalt des Motors wird nicht informiert. Zudem ist die Bedienung der eng zusammenliegenden Kippschalter für Warnblinkanlage, heizbare Heckscheibe, Nebelschlussleuchte, Heckwischer und andere Einrichtungen, da sie unbeleuchtet sind, bei Nachtfahrten nur mit einem ausgeprägten Tastsinn möglich.



HPS

In Kurven schubbert der Panda früh ins Untersteuern.

"Die Idee zu den Sitzen", erzählt Panda-Zeichner Giorgio Giugiaro, "kam mir beim Betrachten eines Liegestuhls, der auf dem Balkon des Ferienhauses stand." In den ersten Entwürfen waren die Sitze sehr rustikal: einige Rohre und ein Stück Leinwand wie bei Liegestühlen. Das Rohrgestell blieb bis zur Serienausführung, eine Polsterung indes gönnte man den Passagieren doch noch. Das gartenmöbelähnliche Gestühl sieht lustig aus, taugt aber zum Sitzen – sogar ganz gut. Auch lang gewachsene Menschen fühlen sich trotz der etwas hohen Sitzposition, die wiederum zur guten Rundumsicht beiträgt, zufriedenstellend untergebracht.

Selbst die dünnen und wenig profilierten Lehnen gewähren einen ausreichenden Seitenhalt, da der griffige Textilbezug mit der Kleidung der Panda-Besatzung für einen günstigen Verzahnungs-Effekt sorgt. Sollten einmal die Sitzgelegenheiten nicht mehr dem Reinlichkeitsempfinden genügen, lassen sie sich zur gründlichen Säuberung herausnehmen.

Ohnehin ist die Variabilität eine Stärke des Panda. Kernstück dieser Wandlungsfähigkeit ist die Rücksitzbank. Sie besteht aus einem fast quadratischen Stoffpolster, das am oberen Ende der Rückenlehne sowie am vorderen Abschluss der Sitzfläche mit verschiedenen angebrachten Halterungen fixiert wird. So kann der Knieraum unabhängig von der Stellung der Vordersitze erweitert oder die Sitzfläche derart angehoben werden, dass sie mit dem Rückenteil eine riesige Tasche bildet.



HPS

Zwei Rechtecke als Instrumenten- und Bedienblock.

Der Panda: kistig und listig

Wie üblich bei Autos mit großer Heckklappe ist das Fondmobiliar klappbar, doch bei Bedarf kann es sogar komplett entfernt werden. Dann ist der Panda ein kleiner Kombi mit einer ziemlich großen Ladefläche, die durch keine störenden Radkästen beeinträchtigt wird und die durch eine bis zur Stoßstange öffnende Heckklappe bequem zugänglich ist. Als Krönung können die Sitze in eine Liegewiese verwandelt werden: Bei ausgebreitetem Fond-Gestühl und zurückgeneigten Vordersitzen erhält man eine fast zwei Meter lange, durchgehende, weiche Unterlage.

Im Gegensatz zur Karosserie mit ihren vielen originellen Ideen griffen die Entwickler bei der Antriebseinheit auf Bewährtes zurück, denn Motor und Getriebe wurden aus anderen Fiat-Modellen übernommen. So stammt der in Deutschland nicht angebotene luftgekühlte Zweizylinder der Basisversion 30 aus dem 126 Bambino, während die hier getestete Variante 45 das Triebwerk des Typs 127 nutzt. Das 903-cm³-Aggregat mit 45 PS geht in dem leichten Neuling (Leergewicht 745 kg) so kräftig zur Sache, dass nie das Gefühl einer Leistungsunterlegenheit aufkommt. Auch aus niedrigen Drehzahlbereichen beschleunigt der Panda zwar nicht bärenstark, aber zügig genug, um vergleichbare Automobile hinter sich zu lassen.



HPS

Angesichts der Dürftigkeit der Polsterung erstaunlich bequeme Sitze.

Davon abgesehen mobilisiert das quicklebendige Vierzylinderchen seine maximale Leistung bei hohen Drehzahlen – nicht gerade zur Freude der Insassen. Deren Trommelfelle werden beim Ausdrehen der einzelnen Gangstufen und bei Geschwindigkeiten von mehr als 120 km/h über Gebühr von dem lärmenden Motor strapaziert, was auf längeren Autobahnetappen eine nicht gerade nervenschonende Angelegenheit ist. Lob verdienen hingegen die Trinksitten des Panda. Mit einem Testverbrauch von 7,9 l Super/100 km nippt er nur zaghaft aus dem 35-Liter-Tank.

Sein natürliches Metier ist ohnehin der Kurzstreckenbetrieb, wo er speziell in der Stadt seine gute Handlichkeit ausspielen kann: Mit der exakten und leichtgängigen Lenkung lässt sich der Italiener flink durch die Straßen bewegen und bei Parkmanövern mühelos dirigieren. Weniger Vergnügen bereitet das Wechseln der Gänge, da der Schalthebel oft nur widerwillig einrastet und die Gangebene nicht klar definiert sind.



HPS

Kleiner, aber gut nutzbarer Kofferraum.

Das Mehren des wenigen

Einfach machten es sich die Fiat-Techniker beim Fahrwerk, das vorne über Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen verfügt und hinten eine Starrachse mit Längsblattfedern besitzt. Dennoch demonstriert es im Fahrbetrieb, dass auch simple Konstruktionen hohe Qualitäten haben können. So bereitet der Panda keinerlei Probleme – in Kurven bremst er sich durch heftiges Untersteuern selbst ab, Lastwechsel bringen ihn nicht aus der Ruhe.

Die Bodenhaftung der Räder ist selbst auf schlechten Wegstrecken überzeugend, was für eine gelungene Abstimmung von Federung und Dämpfung spricht. Zwar schwingt der Panda nicht so weich über Unebenheiten hinweg wie manche französischen Kleinmobile, doch bietet er immer noch eine kommode Art der Fortbewegung. Nur bei kurzen Bodenwellen wird deutlich, dass die Hinterräder mit einem starren Achsrohr verbunden sind und der Radstand mit 2,16 m sehr knapp bemessen ist.



HPS

Das Ersatzrad reist in bester Gesellschaft mit dem Motor.

In der Preisliste steht der Panda 45 mit 9.390 Mark – seine Klassenzugehörigkeit ist damit nicht exakt festgelegt. Denn ein Renault 4, mit dem der Ausstattungsstil des Panda am ehesten verglichen werden kann, ist in der GTL-Version etwas über 200 Mark und als TL rund 550 Mark billiger. Der VW Polo und der Ford Fiesta kosten dagegen 450 bis 600 Mark mehr. Mit den beiden letztgenannten, gut etablierten Konkurrenten liegt der Panda in der Motorleistung gleichauf, doch haben sie dem Neuen aus Turin durch Vollschaumsitze und verkleidete Türflächen einen gediegeneren Innenraum voraus.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE	
MOTOR	
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vom quer eingebaut, dreifach gelagerte Kurbelwelle, untenliegende Nockenwelle (Kettenantrieb), Ventile über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel betätigt, thermostatisch gesteuertes Kühlerventilator, Fallstromvergaser Weber ICEV 28/250, mechanische Kraftstoffpumpe.	
Leistung 33 kW (45 PS) bei 5600/min, spezifische Leistung 36,5 kW/l (49,8 PS/l), Hubraum 903 cm ³ , Bohrung x Hub 65,0 x 68,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, maximales Drehmoment 64 Nm bei 3000/min, mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl 12,7 m/s, Ölinhalt Motor 4,44 l, Kühlsysteminhalt 5,2 l, Batterie 12 V 34 Ah, Drehstromlichtmaschine 630 Watt.	
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Vorderradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Übersetzungen: I, 3,910, II, 2,055, III, 1,348, IV, 0,963, R 3,615, Achsantrieb 4,462:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 22,9 km/h.	
KAROSSERIE UND FAHRWERK	
Fünfsitzige Limousine mit Heckklappe, selbsttragende Karosserie mit zwei Türen, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern und Schraubenfedern, Starrachse hinten mit Blattfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 19,0:1, hydraulisch betätigte Zweikreisbremse, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgenreife 4 B x 13, Reifengröße 145/70 SR 13.	
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE	
Länge x Breite x Höhe 3380 x 1460 x 1445 mm, Radstand 2160 mm, Spur vorn/hinten 1254/1249 mm, Innenbreite vorn/hinten 1245/1230 mm, Innenhöhe vorn/hinten 930/855, Sitztiefe vorn/hinten 470/440 mm, Knieraum 160–390 mm, Normknieaum 180 mm, Wendekreis rechts/links 10,3/10,0 m, Lenkraddurch-	
messer 340 mm, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 228 l, nach VDA-Norm 272 l, mit umgeklappten Rücksitzen 568 l, nach VDA-Norm 1068 l, Tankinhalt 35 l, Leergewicht 745 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 61,0/39,0%, zulässiges Gesamtgewicht 1150 kg, Zuladung 405 kg, zulässige Anhängelast gebremst 750 kg, ungebremst 305 kg, Dachlast 50 kg.	
FAHRLEISTUNGEN	
Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6200/min) 142,9 km/h	
Beschleunigung	
0 – 60 km/h	6,6 s
0 – 80 km/h	11,2 s
0 – 100 km/h	18,2 s
0 – 120 km/h	33,0 s
400 m mit stehendem Start	20,4 s
1 km mit stehendem Start	36,9 s
Elastizität	
40 – 100 km/h (III. Gang)	18,1 s
60 – 120 km/h (IV. Gang)	34,6 s
TACHOMETERABWEICHUNG	
Anzeige	effektiv
50 km/h	49 km/h
100 km/h	95 km/h
130 km/h	120 km/h
156 km/h (imax)	143 km/h
INNENGERÄUSCH	
bei 50 km/h	66 dB(A)
bei 100 km/h	78 dB(A)
bei 130 km/h	84 dB(A)
bei 140 km/h	85 dB(A)
Vorzüge	
• Besonders variabler Innenraum	
• Kompakte und handliche Karosserie	
• Gute Fahrleistungen	
• Problemloses Fahrverhalten	
KRAFTSTOFFVERBRAUCH	
Normverbrauch nach DIN 70030	(l/100 km)
Bei 90 km/h im IV. Gang	5,8
Bei 120 km/h im IV. Gang	7,5
Stadtverkehr	8,4
Verbrauchswerte im Test	
Minimalverbrauch	7,2
Maximalverbrauch	8,7
Landstraße ca. 65 km/h Ø	7,8
Autobahn ca. 120 km/h Ø	6,2
Testverbrauch	7,9
Kraftstoffart	Super
WARTUNG	
Inspektion	alle 20000 km
Ölwechsel	alle 10000 km
SERIENAUSSTATTUNG	
• Verbundglas-Frontscheibe • Scheiben rundum getönt	
• Heizbare Heckscheibe • Heckscheibenwischer	
• Ausstellfenster vorn und hinten • Rückfahrleuchte	
• Nebelschlussleuchte • Variable Rücksitzbank	
Richtpreis (1980)	
Fiat Panda 45	DM 9390,-
Hersteller: Fiat Auto S.p.A. Corso Marconi, Turin, Italien.	
Importeur: Fiat Automobil AG, Salzstraße 140, 7100 Heilbronn.	
Nachteile	
– Sehr lauter Motor bei hohen Drehzahlen	
– Unexakte Schaltung	
– Hoher Preis	
– Scheibenwaschanlage nur mit Druckknopf-Betätigung	

HPS

Die technischen Daten des Fiat Panda 45 von 1980.

Trotzdem sorgt sich Günter Friedlein, Pressesprecher der Fiat Automobil AG in Heilbronn, nicht um die Zukunft des Panda: "Wir werden dieses Jahr noch 1.000 Stück verkaufen und hoffen, 1981 die dreifache Menge absetzen zu können. Der Panda ist nach dem Ritmo unser wichtigstes Modell." Ob dieser Optimismus berechtigt ist? Nun, in Anbetracht des überhöhten Preises mag es auch Grund geben, daran zu zweifeln.

Fazit

Mit dem Panda brachte Fiat einen spartanischen Kleinwagen auf den Markt, der mit vielen Konventionen brach und auch gerade deshalb in der Tradition erfolgreicher Fiat-Modelle steht. Wir testeten das Minimalmobil mit 45 PS im Jahr 1980. Autor war Michael Koenig.