
Fiat stellt drei Panda mit alternativen Antrieben aus

Anlässlich des 40. Geburtstages des Fiat Panda sind noch bis zum 23. März drei Fiat Panda mit alternativen Antrieben im Motorvillage Frankfurt ausgestellt. Dabei sind der von 1990 bis 1998 in Kleinserie produzierte Panda Elettra mit Elektroantrieb, der mit Erdgas und Wasserstoff im Zweizylinder-Turbomotor betriebene Panda Aria von 2007, sowie der neue Fiat Panda Hybrid.

Gemeinsam mit der österreichischen Firma Steyr-Puch entwickelte Fiat vor mehr als 30 Jahren eine auf Elektroantrieb umgebaute Variante des Panda 750, die vor allem für den Dienst bei Stadtwerken und Gemeinden gedacht war. Ab 1990 war der Fiat Panda Elettra dann eines der ersten frei verkäuflichen Elektroautos Europas.

In der ersten Modellversion lieferten zwölf in Reihe geschaltete Sechs-Volt-Bleibatterien (Kapazität 172 Ah bei 72 Volt) die Energie für einen Elektromotor mit 14 kW Leistung. Damit waren eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und eine Reichweite von rund 100 Kilometern drin. Das Aufladen erfolgte über eine herkömmliche Steckdose am 220-Volt-Haushaltsnetz.

Der für die Batterien benötigte Bauraum ließ Platz für zwei Sitze und eine Zuladung von 150 Kilogramm. Ab 1992 hatte der Fiat Panda Elettra 2 einen etwas stärkeren Motor (17,7 kW) sowie optional Nickel-Cadmium-Batterien mit 14-Volt-Spannung an Bord. Mit einem Preis von 25,6 Millionen Lire war der Fiat Panda Elettra etwa drei Mal so teuer wie ein Fiat Panda 750.

Das 2007 auf der IAA in Frankfurt präsentierte Konzeptfahrzeug Fiat Panda Aria – italienisch für „Luft“ – war ein Vorläufer des später in mehreren Serienmodellen der Marke verwendeten Zweizylinder-Turbotriebwerks Twinair. Der Hubraum wurde auf rund 900 Kubikzentimeter reduziert und ein Multi-Air-System, bei dem die Ventile auf der Einlassseite elektro-hydraulisch betätigt werden und damit frei variable Steuerzeiten ermöglichen, integriert.

Der Fiat Panda Aria fuhr wahlweise mit Benzin – dann mit einer Leistung von 105 PS (77 kW) – oder mit einem Gemisch aus 70 Prozent Erdgas (Methan) und 30 Prozent Wasserstoff. In diesem Fall betrug der Schadstoffausstoß 69 Gramm pro Kilometer Fahrt bei einer Leistung von 80 PS (59 kW). Der Verbrauch wurde auch durch Start-Stopp-Automatik, automatisiertes Schaltgetriebe, Spezial-Reifen von Pirelli mit niedrigem Rollwiderstand und das gesenkte Fahrzeuggewicht reduziert.

Dazu trugen hochfeste Stähle für die Karosserie und Kraftstofftanks aus einem Stahl-Kohlefaser-Verbundstoff bei. Darüber hinaus bot der Fiat Panda Aria die Möglichkeit, über das bordeigene Infotainmentsystem verbrauchsrelevante Daten während der Fahrt aufzuzeichnen, auf einem USB-Stick auszulesen und mit Hilfe eines Computerprogramms zu analysieren. Die Software ermittelte auf dieser Basis Tipps für eine umweltfreundlichere Fahrweise.

Bei der Herstellung des Fiat Panda Aria wurden in weiten Bereichen besonders umweltfreundliche Materialien verwendet. So bestehen Teile der Karosserie aus wiederverwertbarem Kunststoff. Die Sitzbezüge sind aus natürlichen Fasern wie Leinen und Baumwolle hergestellt, als Polstermaterial dienen Kokosfasern. Darüber hinaus sind auch Verkleidungen im Innenraum aus biologisch abbaubaren Materialien gefertigt.

Der mit einem sogenannten Riemen-Starter-Generator (RSG) ausgerüstete Fiat Panda Hybrid verbraucht bei 70 PS (50 kW) Leistung nur 4,1 Liter pro 100 Kilometer. Außerdem

bestehen die Sitzbezüge des Sondermodells komplett aus dem Recycling-Material Seaqual. Diese spezielle Faser wird teilweise aus Kunststoff hergestellt, der aus dem Meer eingesammelt wurde. Darüber hinaus pflanzt Fiat für jeden verkauften Fiat Panda Hybrid fünf Bäume. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Fiat Panda Elettra (1990), Fiat Panda Aria (2007) und Fiat Panda Hybrid (2019) im Motorvillage Frankfurt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat