

# Matthias Mensinck

## Spuren im Sand



### FIAT Panda 4x4 Abarth Steyr Puch Paris-Dakar 1984

Der Fiat Panda ist ein Kleinwagen von Fiat, dessen erste Baureihe von Frühjahr 1980 bis Herbst 2003 über vier Millionen Mal gebaut wurde. Er zählt damit zu den erfolgreichsten Modellen der Marke.

Das von seinem Designer Giorgio Giugiaro gestaltete und als „Haushaltsgerät auf Rädern“ charakterisierte Auto fiel durch seine kantige, glattflächige Form auf – auch die Fensterscheiben waren plan. Wegen der einfach herzustellenden Karosserie und der spartanischen Innenausstattung, zum Beispiel erinnerten die Sitze aus bespannten Stahlrohrrahmen (erste Baureihe und spätere Basismodelle) an Campingmöbel, konnte der Panda zu geringen Kosten produziert und preisgünstig angeboten werden (im Jahr 2000 in Italien für etwa 5000 Euro).

[wiki]

### **Panda 4x4**

Von Juni 1983 an wurde ein geländegängiger Panda 4x4 mit zuschaltbarem Allradantrieb angeboten, der 1984 auch an der Rallye Paris–Dakar teilnahm. Der Allradantrieb wurde von Steyr Puch in Graz entwickelt; das Auto wurde in Österreich montiert. Der Motor des rund 850 kg schweren Wagens hatte 948 cm<sup>3</sup> und 48 PS.

Ab 1986 wurde der FIRE-Motor mit 999 cm<sup>3</sup> und 45 PS oder 50 PS, ab 1991 der 1108-cm<sup>3</sup>-Motor mit 50 PS (37 KW), später mit 54 PS (40 KW) eingebaut.



Unser Mitglied Michael Szönyi transportiert mit seiner „tollen Kiste“ (Panda 141) hin und wieder „weiße Ware“.





StNr 206: Marianne Hoepfner / Evelyne Dheliat

**Der Star im Team**, begann 1972 auf Alpine und arbeitete sich hoch bis zu Le Mans Sportwagen (Porsche), Werksfahrerin Toyota D 1980, entdeckte exotische Rallyes (Pl. 2 Himalaya Rallye) und landete 1984 im der Wüste...



Cesare GIRAUDDO / Paolo CONTEGIACOMO (ITA)



StNr 207: Hervé DE LABRIFFE / Claude DEVOYON (FRA)



StNr 208: Herbert SCHÜRIG / Hans UHLMANN (DEU)

Für die Rallye Paris-Dakar 1984 wurden vier identische Fiat Panda in Deutschland aufgebaut. Drei von ihnen wurden bei Unfällen zerstört; dies (**208**) ist der einzige, der noch existiert.



Jean-pierre BRASSINE / Koen NOOTENS (BEL)

Der Wagen mit Besitzer und Fahrer Herbert Schürg musste die Rallye ebenfalls aufgeben, da er sich durch einen Unfall verletzte.

Seine Mechaniker fuhren das Auto außer Konkurrenz nach Dakar.

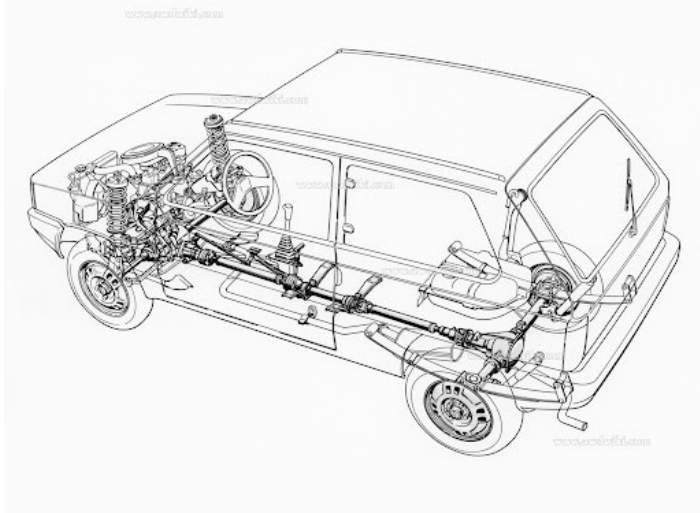
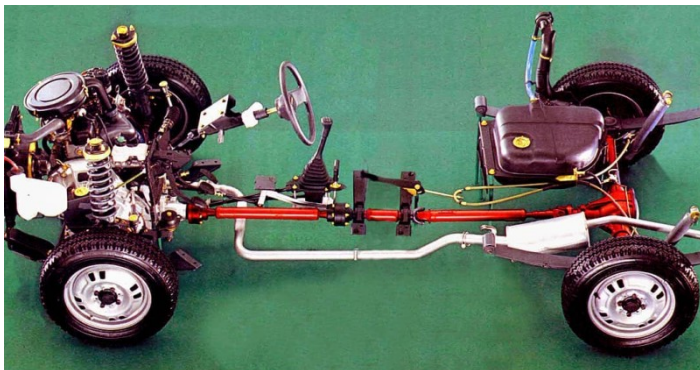


Carlo COLOMBO-PISATI / Mario CONTI (ITA)

**Anm.Red:**  
Lt. Teilnehmerlisten waren 6 Pandas dabei (2 als Begleit- /Service?) Alle ausgefallen.



208 im Technik-Museum Sinsheim, jetzt in hellblau



## Besuch bei Herbert Schürg in Neckarsulm (Fahrer und Konstrukteur Panda 4x4 No.208):

Da durfte ich tolle Bilder von dem vermutlich einzig noch existierendem Dakar-Panda machen. Er wusste unheimlich viel zu erzählen.

Über die Rallye 1984, seinen Unfall bei der Bergung des Pandas, mit "Krankenhaus"-Aufenthalt und Genesung in der nordafrikanischen Provinz.

Und natürlich konnte er viel zur Technik sagen. Er war als verantwortlicher Techniker an dem Aufbau 1984 beteiligt.

Das Fahrzeug wurde nach der Rallye nochmal umlackiert und "renoviert". Es sollte mit Sponsor "König" an der Rallye Algier teilnehmen. Kurzfristig wurde das Reglement geändert und die Nennung wurde zurückgezogen.

Der Panda stand lange Zeit im Technik-Museum in Sinsheim und wurde dann und wann zu Marketing-Veranstaltungen eher selten bewegt.

2017(?) wird er aufwändig restauriert. Wird in fahrbereiten Zustand versetzt und präsentiert sich jetzt in einer eher unscheinbaren Garage im Neuzustand mit gefälliger Patina im Cockpit.

Eine Neuzulassung mit "H" war wohl eher kein Problem.

Auffälligste Modifikation der tollen Kiste sind wohl die brachialen Verstärkungen, die vor allem im Übergang von A-Säule zu Spritzwand und Unterboden verlaufen. Der komplette Vorderbau ist von unten mit einer dicken Aluplatte "gepanzert". Durchdringungen nur für Kardanwelle und Auspuff.

Hauben und Türen in GFK.



Lange hielt sich hartnäckig das Gerücht, die Dakar-Pandas würden mit Fremdmotoren OHC aus dem Fiat 128 mit 1300 ccm befeuert.

Das ist nicht so: Es ist ein modifizierter 1050 ccm (original 950 ccm, 48PS) OHV mit diversen Glückmachern aus dem Hause ABARTH verbaut. (Ähnlich dem 70HP-Motor aus dem A112).

Das Getriebe samt Übersetzung blieb Original. (aber: 5-Gang).



1984 reichten 70-80 PS, um an einer internationalen Rallye teilzunehmen! (ich habe auch mal von 100 PS gehört, das kann ich mir aber nur schwer vorstellen)

Aber nicht nur Afrika, auch in Südeuropa gabs Pandas im Rallyeeinsatz. Leider ist die Recherche manchmal nicht ganz einfach. Viele können oder wollen sich nicht mehr erinnern. Die Fahrzeuge sind längst verschrottet:





### **Armin Schwarz 1985**

Sicherlich prominentester Panda-Pilot ist Armin Schwarz... Ja---DER Armin Schwarz. Seine Rallye-Karriere begann ganz unscheinbar auf einem Panda der ersten Serie. (Lavanthaler Mitternachtsrallye 1985 No.70)

Hallo Herr Mensinck,  
meinen Glückwunsch, einen intakten und nicht bereits verrotteten Fiat Panda haben nicht viele in der Garage. Ich bin zwei Rallyes mit dem Panda gefahren das stimmt. Einmal bei der Lavanttaler Mitternachts-Rallye und einmal Pyhrn Eisenwurzen Rallye bei der wir den Panda leider „verschrottet“ haben.

Es war aber kein Allradler sondern ein Front'ler mit einem 70 PS Motor aus dem Autobianchi A110 (Anm.: A112) Abarth.

Leider muss ich sie enttäuschen, ich habe leider keine Unterlagen noch Fotos von dem Fahrzeug und meinen Einsätzen.

Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Spaß und Erfolg mit dem Panda.

Beste Grüße  
Armin Schwarz

### **Carlos Sainz 1981**

In Spanien beginnt der spätere Rallye-Weltmeister auch auf einem Panda – aber SEAT 45

