120 Jahre Fiat & 70 Jahre Abarth: Mobilität für die Massen und Breitensport

Von Frank Wald

Doppel-Jubiläum im Hause Fiat. Seit 120 Jahren baut die Turiner Automarke Autos. Und vor genau 70 Jahren gesellte sich der sportliche Ableger Abarth hinzu. Beide verbindet von Anfang an derselbe Gedanke: Erschwingliche Autos für die breite Masse auf die Räder zu stellen. Der eine für die Straße, der andere vorwiegend für die Rennstrecke. Für den deutschen Importeur eine willkommene Gelegenheit neue Versionen des 500er-Dauerbrenners aufzulegen.

Als die sieben Geschäftsleute am 11. Juli 1899 – darunter auch der spätere Präsident und Dynastie-Begründer Giovanni Agnelli – die „Fabbrica Italiana di Automobili Torino“, kurz F.I.A.T., gründeten, konnte niemand ahnen, dass nur 60 Jahre später daraus das größte Privatunternehmen Italiens erwachsen sollte. Tatsächlich begann Fiats Erfolgsgeschichte 1922 mit der Eröffnung des Werks Lingotto, berühmt durch die heute noch erhaltene Test- und Einfahrstrecke auf dem Dach.

In Lingotto wurde nach amerikanischem Vorbild am Fließband gefertigt. Denn schon früh hatte Agnelli die Idee, das seinerzeit teure Luxusgut Auto auch für den einfachen Arbeiter zugänglich zu machen. Mit den Modellen 508 und 500 „Topolino“ (ital.: „Mäuschen“), die deutlich kleiner und damit preiswerter waren als für die Zeit üblich, erreichte er in den 1930er-Jahren dieses Ziel.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte Fiat diese Strategie fort und schuf 1955 mit dem Modell 600 den ersten italienischen „Volkswagen“. Vom „Seicento“ (ital.: „600“) werden bis 1969 mehr als vier Millionen Exemplare gebaut. Darunter auch die erste „Großraumlimousine“ 600 Multipla mit sechs Sitzplätzen. Nur zwei Jahre später startet 1957 der kleine Fiat 500. Auch vom „Nuova Cinquecento“ rollen in seiner 20-jährigen Produktionszeit rund 3,7 Millionen Exemplare von den Bändern.

Es folgten weitere Bestseller und Kultmodelle wie etwa 1966 der Roadster 124 Spider oder der Panda, der 1980 als „tolle Kiste“ in Deutschland Schlagzeilen machte und mehr als vier Millionen Mal verkauft wurde. Mit dem Uno landete Fiat 1983 den nächsten Coup. Bis 1995 wurden von dem „Auto des Jahres 1984“ knapp 6,3 Millionen Stück gebaut. Und auch sein Nachfolger Punto ist bis zum heutigen Tag erfolgreich.

Neben Kult gab es aber auch einige Kuriositäten. Der Fiat Otto Vu (ital.: „8V“) etwa, ein zweisitziger Sportwagen mit V8-Motor. Oder der Fiat X 1/9, der mit seinem Targa-Dach an den Porsche 914 (VW Porsche) erinnerte. Unvergessen auch die Neuauflage des Fiat Multipla aus dem Jahr 1998, der mit seiner merkwürdig geformten „Delfin-Schnauze“ Pontiac Aztek und SsangYong Rodius den Titel des hässlichsten Autos der Welt streitig macht.

Und es gab Durststrecken, gestalterisch und konzeptuell. Palio, Marea, Stilo, Croma – um nur einige Modelle zu nennen, deren Ausführungen weder bei Kunden noch Kritikern punkten konnten. Erst 2007, mit dem Revival des 500ers und dem Ausrollen über mehrere Fahrzeuggattungen (Coupé-Cabrio, Van, SUV) hinweg, kam auch der Erfolg zurück.

Folgerichtig stammen die nun präsentierten Jubiläumsmodelle aus eben diesem „Genpool“. Und zum festlichen Anlass tragen die 120th Sondermodelle der Baureihen 500, 500X und 500L Smoking und Nadelstreifen. Tuxedo nennt sich die optionale Bicolor-

Lackierung mit schwarzem Dach und weißem Karosseriebody, abgeleitet vom gleichnamigen US-Begriff für den Gala-Anzug. Zum eleganten äußeren Auftritt passen die dezente Streifenoptik der Sitze und die in Kupfer ausgeführten Interieur-Details im Innenraum. Darüber hinaus sind aber auch andere Farbkombinationen möglich.

Wie üblich liegen die Preise der 120th Sondermodelle ab 16 790 Euro (500), 18 390 Euro (500C), 18 290 Euro (500L) und 20 190 Euro zwar deutlich über denen der Einstiegsversionen. Dafür gibt es aber auch ein gehobenes Ausstattungsniveau ab Werk. So haben grundsätzlich alle drei Baureihen das Infotainment-System „Uconnect 7“ der neuesten Generation an Bord. Es umfasst ein Sieben-Zoll-Touchscreen, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Audio-Streaming, Textleser und Spracherkennungsfunktion sowie USB-Anschlüsse mit iPod-Integration und Bedienelemente am Lenkrad.

Bei den Motoren stehen für den 500X je zwei Benziner und Diesel von 95 bis 150 PS zur Wahl, beim 500L sind es ein Benziner mit 95 PS und zwei Diesel mit 95 und 120 PS. Für den Fiat 500 120th gibt es für Coupé und Cabrio nur zwei Benziner mit 69 PS und 85 PS, den schwächeren auch in einer LPG-Autogasversion.

Die sorgt zumindest bei den Spritkosten für zufriedene Gesichter, die sich beim Antrieb leider so gar nicht einstellen wollen. Denn das Basistriebwerk mag den 500er im Stadtverkehr noch unauffällig mitschwimmen lassen. Sobald das Ortsausgangsschild passiert ist, stößt das Motörchen schnell an seine Grenzen und muss durch fleißiges, spritfressendes Schalten und hohe Drehzahlen auf Trab gehalten werden. Wer einigermaßen flott vorankommen will, greift deshalb besser zum aufgeladenem TwinAir-Modell, das mit seinem knurrigen Sound zwar anfangs etwas irritiert, dafür aber mit spontanem Antritt und niedrigerem Normverbrauch (4,8 zu 5,5 Liter) glänzen kann.

Ganz anders dagegen der Abarth 595 Esseesse, das Sondermodell zum Jahrestag der Fiat-Sportschmiede. 1949 gründete der Exil-Österreicher Carlo (Karl) Abarth die Firma, die nur ein Jahrzehnt später mit ihren aufgebrezelten Kleinwagen bis weit in die 1970er-Jahre hinein die internationale Rennsportszene mit zahlreichen Welt-, Langstrecken- und Geschwindigkeitsrekorden aufmischte.

Insgesamt zehn Weltrekorde, 133 internationale Rekorde und mehr als 10 000 Siege auf Strecken und Pisten fuhren die Autos mit dem Skorpion, dem Sternzeichensymbol ihres Gründers, im Markenlogo ein. Eine Idee übrigens, die Ferruccio Lamborghini gut 14 Jahre später mit seinem Sternzeichen Stier kopierte. Anders als der Boliden-Bauer aus Bologna oder die PS-Magier von Ferrari aber hatte sich der ehemalige Motorradmechaniker dem Tuning der kleinen Modelle und Motoren verschrieben.

Als Fiat 1957 den Fiat 500 auf den Markt bringt, greift Carlo Abarth sofort zu. Statt 13,5 produziert der Zweizylinder im Heck nach der Abarth-Kur bis zu 23 PS, mit dem der Kraftzwerg im Februar 1958 einen neuen Rekord in siebentägiger Dauerfahrt erzielt. Diese Glanzleistung führte zur offiziellen Zusammenarbeit mit Fiat. Fortan verwandelte Abarth beinahe jedes Serienmodell von Fiat in seiner Werkstatt am Turiner Corso Marche in ein Rennauto. Besonders erfolgreich waren die Derivate des Fiat 600, deren Leistung bis 1970 auf mehr als 110 PS anstieg. Vom Fiat 500 entstanden unter anderem die Varianten 595 Esseesse und 695 Esseesse, wobei das Doppel-S (italienisch: esseesse) für Super Sport steht.

Mit einer modernen Hommage eben dieses legendären Abarth Tuning-Kit der 1960er Jahre feiert Fiat nun den 70. Geburtstag der Marke. Die sportliche Speerspitze unter den Skorpionen leistet als Coupé oder Cabriolet 180 PS. Begleitet vom tiefen Grollen einer zweiflutigen Auspuffanlage mit Endrohrblenden aus Kohlefaser beschleunigt der Zwerg in 6,7 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht 225 km/h in der Spitze. Brembo-Bremsen mit übergroßen roten Sätteln sorgen umgekehrt für eine maximale Verzögerung der weiß

lackierten 17-Zoll Supersport-Leichtmetallräder. Zur Serie gehören auch hier das Infotainment-System Uconnect mit Sieben-Zoll-Touchscreen inklusive Smartphone-Anbindung. Dazu gibt‘s hier dann noch eine Navigation-Funktion sowie Bi-Xenon-Scheinwerfer. Der Abarth 595 Esseesse kostet ab 29 690 Euro, der Cabrio-Zuschlag beträgt wie beim Fiat 500 120th Sondermodell 2600 Euro.

Doch Fiat blickt im Jubiläumjahr auch nach vorn. Mit dem Centoventi (ital.: „120“) wirft Fiat einen Blick auf die Elektromobilität und den Autokauf der Zukunft. Das clevere Konzept der 3,68 Meter kurzen Studie, die äußerlich mit Stilelementen des 80er-Jahre-Panda spielt, besteht dabei in ihrem modularen Aufbau. Die Idee: Es gibt ein Basismodell mit den notwendigen Grundzutaten, der Kunde konfiguriert sich alles weitere hinzu, auch noch lange nach dem Kauf. So wie es ihm gerade gefällt oder die Umstände erfordern: Von Karosserieteilen wie Dach, Stoßfänger, Radabdeckungen oder Design-Kits, über das Interieur, das nach dem Plug&Play-Prinzip mit unterschiedlichen Armaturen und Infotainmentsystemen, Sitzpolstern, Kopfstützen oder Türverkleidungen individualisiert werden kann bis zum Beifahrersitz, der durch eine Gepäckbox oder Kindersitz ersetzt wird.

Sogar die elektrische Reichweite ist modular. Werksseitig ist eine Batterie für 100 Kilometer montiert. Braucht der Kunde mehr, kann er bis zu vier weitere Akkus kaufen oder mieten, die die Reichweite auf maximal 500 Kilometer erhöhen. Die vierte Batterie steckt unter dem Fahrersitz, kann entfernt und wie ein Trolley zum Aufladen an der heimischen Steckdose nach Hause gezogen werden.

Hört sich alles gut an. Doch bei der Frage nach dem Serienstart zucken die Italiener noch ratlos mit den Achseln. Bekannt ist lediglich, dass auf dem Genfer Autosalon im nächsten Frühjahr ein neuer 500er stehen wird. Und bis dahin wäre eine Elektroversion – zumindest als zusätzliche Antriebsart – ein absolutes Muss. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Die 120-Jahre-Modelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

120-Jahre-Symbol.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Abarth 595 Esseesse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Abarth 595 Esseesse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Abarth 595 Esseesse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Abarth 595 Esseesse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Blick in Fiat & Abarth-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Fiat Concept Conventi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat

Fiat Concept Conventi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat