



FASZINATION CINQUECENTO

VERTIEFUNGSARBEIT VON VIRGINIA WENDEL



WAS WIRKLICH ZÄHLT IST NICHT DIE GRÖSSE DEINES AUTOS,
SONDERN DIE GRÖSSE DEINER YACHT
-FIAT-



4

ABARTH 695 BIPOSTO

INHALT

EINLEITUNG	7
FIAT UND SEINE CINQUECENTOS	8
MEINE KNUTSCHKUGEL UND ICH	16
NADINE FONNELL 1985	20
RETO WAGNER 1989	24
ROLF DE PIETRO 1960	28
JOHANN JUCKER 1965	32
ELISABETH THOMA 1947	36
KLEIN ABER FEIN	40
AUSWERTUNG	47
SCHLUSSWORT	49
INTERVIEWPARTNER / QUELLENNACHWEIS	50

5

„Faszination Cinquecento“

Der Fiat 500 begeistert nahezu jeden. Ich möchte dieser Begeisterung und der Faszination für dieses Auto auf den Grund gehen. Ausser dem Mini Cooper schaffte es kein anderer Kleinwagen, eine so breite Masse zu überzeugen. Wie der VW Käfer in Deutschland war der Fiat 500 das Auto, welches Italien mobilisierte.

Der Fiat Nuova 500 war günstig und trotzdem sehr robust. Das Cabriolet-Feeling mit Faltdach gehörte natürlich zur Grundausstattung dazu.

Heutzutage ist der Fiat 500 vor allem für Einsteiger ein sehr dankbarer Oldtimer. Bei einer Restaurierung bleiben die Finanzen im Rahmen, da er sehr spartanisch eingerichtet war und auch die Technik einfach zu begreifen ist. Nicht so wie bei den heutigen Modellen.

Der „neue“ Fiat 500 hat mittlerweile eine grosse Fangemeinde, welche immer grösser wird. Man kann den Fiat 500 nicht kategorisieren, er gefällt praktisch jedem. Er zählt nicht wie sein 50 Jahre älteres Geschwisterchen zu den günstigen und robusten Autos, sondern eher zur Kategorie Lifestyle-Produkt. Zum Alltagsfahrzeug ist der neue Fiat 500 auch durch seine technischen Fortschritte besser geeignet.

Der Fiat 500L hat ziemlich wenig mit dem neuen Fiat 500 und noch weniger mit dem ursprünglichen Fiat Nuova 500 gemeinsam. Da hat der Fiat 500X, welcher 2014 am Pariser Autosalon präsentiert wurde, von der Form her noch am ehesten gewisse Gemeinsamkeiten. Auch an der Beliebtheit des Fiat 500L fehlt es. Man sieht ihn wohl auf der Strasse, doch nie in dem Masse wie den „normalen“ Fiat 500.



6



7



FIAT UND SEINE CINQUECENTOS

Fiat (**F**abbrica **I**taliana **A**utomobili **T**orino) wurde am 11. Juli 1899 gegründet und unter der Leitung von Gianni Agnelli ab 1966 zu einer grossen europäischen Marke. Wichtige Marken und Tochtergesellschaften des heutigen Fiat-Konzerns sind: Lancia, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Abarth und die Chrysler Group LLC (Chrysler, Jeep, Dodge, Ram, SRT, Mopar).

Der Fiat Cinquecento ist das Kultauto schlechthin. Vor allem der Fiat Nuova 500, welcher von 1957 bis 1975 produziert wurde, ist neben dem VW Käfer und dem Mini Cooper noch heute ein Klassiker. Seine Anfänge hat der Fiat 500 im Jahr 1936.

Fiat Topolino

Produktionszeitraum: 1936 – 1955

Anzahl Modelle: 3 (A, B, C)

Stückzahlen: 516'646

Der Fiat Topolino (zu Deutsch „Mäuschen“), wie er in Italien liebevoll genannt wurde, kam in drei Variationen auf den Markt. Das Grundmodell war der zweisitzige „Berlina“, danach lancierte Fiat im Jahr 1949 den viersitzigen „Giardiniera Belvedere“ und ein paar Jahre später produzierten sie die Lieferwagen-Variante „Furgoncino“. Alle Modelle konnten mit einem typischen Fiat-Faltdach bestellt werden. Der Kombi „Woody“ wurde am Anfang sogar noch mit einer Holzrahmenkarosserie gebaut. Nach England exportierte Fiat extra eine viersitzige Cabriolimousine und die Firma Weinsberg baute zusätzlich einen Roadster.

8

9



Fiat Nuova 500

Produktionszeitraum: 1957 - 1975

Anzahl Modelle: 6 (N, D, L, F, R, Giardiniera)

Stückzahlen: 3'702'078

Das Nachfolgermodell des Topolino ist der bekannte Fiat Nuova 500. Der Motor ist bei diesem Auto hinten im „Kofferraum“. Fast alle Modelle hatten serienmässig ein Faltdach. Der Fiat Nuova 500 leistete 13.5 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Im Jahr 1957 stellte Fiat am Turiner Autosalon eine stärkere Motorisierung vor. Der Motor leistete jetzt 15 PS und hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Lediglich die verschiedenen Abarth-Versionen hatten eine stärkere Motorenleistung, nämlich bis zu 38 PS.

Zu Beginn war der Fiat 500 sehr spartanisch eingerichtet. Man konnte nicht einmal die Fenster in den Türen herunterkurbeln. Einzig durch die Ausstellfenster und die Luftschlitze im Frontblech konnte Frischluft in das Auto eindringen. Erst mit der „Luxus“-Variante kamen zusätzlich zu den Kurbelfenstern auch noch ein paar Zierleisten hinzu.



Fiat Cinquecento

Produktionszeitraum: 1991 – 1998

Anzahl Modelle: 9 (Cinquecento 700 ccm, Cinquecento 903 ccm, Cinquecento 0.9 i.e / i.e.S / i.e.SX, Cinquecento Suite 0.9 i.e, Cinquecento Soleil, Cinquecento Sporting, Cinquecento Turbo)

Stückzahlen: über eine Million

Exakt 16 Jahre nach dem letzten Fiat 500 baute Fiat wieder einen Fiat Cinquecento. Dieser Cinquecento hatte ausser seinen Namen nichts mit seinem Vorgänger gemeinsam. Diese Fahrzeuge wurden wie die neuen Fiat 500 in Tychy (Polen) produziert. Das Modell mit 700 ccm Hubraum fand man auch unter den Namen ED oder Young. Es war hauptsächlich als Nachfolger des Fiat 126p für den polnischen Markt gedacht. Das mit 903 ccm motorisierte Modell wurde zwischen 1992 bis 1993 nur in Polen angeboten. Erst der Fiat Cinquecento 0.9 ie schaffte es unter anderem auch auf den deutschen Markt.



Fiat 500 (2007 – heute)

Im Jahr 2004 kehrte der Fiat 500 wieder zu seinen Wurzeln zurück. Am Autosalon in Genf stellte Fiat seine Retro-Design-Studie namens „Trepìuno“ vor. „Trepìuno“ kommt aus dem Italienischen „tre piè uno“ und heisst zu Deutsch „drei plus eins“. Der „Trepìuno“ hatte ein spezielles Sitzkonzept. Indem der Beifahrer die Armaturentafel vor sich weg klappte und nach vorne rutschte, entstand hinter ihm ein Sitzplatz mit genügend Beinfreiheit. Somit konnte man ganz einfach aus einem 2+2-Sitzer (mit hinteren umklappbaren Notsitzen) einen komfortableren 3+1-Sitzer kreieren.

Am 4. Juli 2007 präsentierte Fiat offiziell den neuen Fiat 500. Der neue Fiat 500 gilt als Lifestyle-Produkt und ist dementsprechend teurer als seine Vorgängermodelle. Es stehen seit Verkaufsbeginn drei verschiedene Grundmodelle (Pop, Lounge und Sport) zur Verfügung, welche nach Belieben konfiguriert werden können. Von 2007 bis 2008 teilte sich der Fiat 500 die technische Plattform und einige Bauteile mit dem Fiat Panda.



Fiat 500L

Der Fiat 500L ist eine Minivan-Version des Fiat 500. Er wurde am 6. März 2012 am Genfer Autosalon vorgestellt und ist seit dem 20. Oktober 2012 auf dem Markt. Er teilt sich die Plattform mit dem Fiat Punto und ist in den Modellen 500L, 500L Living und 500L Trekking verfügbar. Der Fiat 500L Living ist 20 cm länger als der Fiat 500L und bietet mit insgesamt 4.35 Metern Länge Platz für sieben Sitze. Dieses Modell ist 80 cm länger als der „normale“ Fiat 500 und 138 cm länger als der alte Fiat Nuova 500. Die Bodenfreiheit des Fiat 500L Trekking wurde um 13 mm höher gelegt als die des Fiat 500L und besitzt eine spezielle Lackschutzverkleidung. Er ist mit markanteren Stossfängern ausgestattet und kann dank einer elektronischen Traktionskontrolle auch unbefestigte Wege gut bewältigen.



Fiat 500X

Der Fiat 500X ist ein citytauglicher Mini-SUV. Er wurde Anfang Oktober 2014 am Pariser Autosalon präsentiert. Er teilt sich die Plattform mit dem neu erschienenen Jeep Renegade. Zur Zeit ist er mit Allrad- oder Hinterradantrieb erhältlich. Durch seine Form sieht er aus wie der grosse Bruder des neuen Fiat 500. Mit einer Länge von 4.50 Metern ist er ebenso gut für die Stadt wie für die Berge geeignet.

12

13



Auszeichnungen des Fiat 500

2007: Leser Zuneigung der Zeitschrift „What Car?“

2007: Car of the Year 2007 (Car Magazine)

2008: Europäisches Auto des Jahres 2008

2008: Bestes Stadtauto

2009: World Car Design of the Year

2009: Bestes Stadtauto

2010: Gay Car of the Year

Abarth 500 (2008 – heute)

Carlo Abarth wurde am 15. November 1908 in Wien geboren. Er war Unternehmer und Motorradfahrer. 1949 gründete er zusammen mit Armando Scagliarini die Firma Abarth & Co. in Bologna. Die Firma spezialisierte sich auf den Bau eigener kleinvolumiger Sportwagen. In den 50er und 60er Jahren wurden vor allem Autos der Marken Fiat, Alfa Romeo und Simca renntauglich umgebaut. 1971 verkaufte Carlo Abarth alle Namensrechte und Fertigungsstätten an Fiat. Am 24. Oktober 1979 starb Carlo Abarth in Wien.

Seit Anfang 2008 veredelt Abarth & C. S.p.A. den Fiat 500. Das erste Modell war der Abarth 500 1.4 16V mit 99 kW (135 PS).

Weitere Abarth Modelle sind:

Abarth 500 1.4 T-Jet mit 99 kW (135 PS) seit Juli 2008

Abarth 500 esseesse 1.4 T-Jet mit 118 kW (160 PS) seit November 2008

Abarth 500C 1.4 T-Jet mit 103 kW (140 PS) seit Juli 2010

Abarth 500C esseesse 1.4 T-Jet mit 118 kW (160 PS) seit Herbst 2010

Abarth 695 Tributo Ferrari mit 132 kW (180 PS) seit Juli 2010, limitiert auf 1'695 Stück

Abarth 695C Edizione Maserati mit 132 kW (180 PS) seit Anfang 2013, limitiert auf 499 Stück

Abarth 595 50* Anniversario mit 132 kW (180 PS) seit Ende 2013

Abarth 595 Turismo 1.4 T-Jet mit 118 kW (160 PS) seit August 2012

Abarth 595 Competizione 1.4 T-Jet mit 118 kW (160 PS) seit August 2012

Abarth 695 Biposto 1.4 Turbobenziner mit 135 kW (190 PS)

vorgestellt im März 2014

500 Abarth Assetto Corse 1.4 T-Jet mit 140 kW (200 PS) hauptsächlich für Trofeo 500 Abarth

500 Abarth R3T 1.4 Turbo mit 132 kW (180 PS) hauptsächlich für Trofeo 500 Abarth



14

15

MEINE KNUTSCHKUGEL UND ICH

Mein Name ist Virginia Wendel, ich bin 21 Jahre alt und wohne in Brüttisellen. Am 20. Juli 2012 bestand ich im Strassenverkehrsamt in Hinwil die praktische Fahrprüfung. Mein Prüfungsauto war ein Mercedes C-Klasse. Danach fuhr ich hauptsächlich mit dem Auto meiner Mutter (Honda Jazz) und ab und zu mit dem Firmenwagen meines Vaters (VW Passat) herum. 1 ½ Jahre nach der Prüfung erfüllte ich mir den Luxus eines eigenen Autos.

Mir gefiel der Fiat Cinquecento schon immer. Doch am Anfang hatte ich eher ein Auge auf den Mini Cooper geworfen, da dieser in der Anschaffung als Occasionswagen einiges günstiger war als der Fiat. Den Stein ins Rollen für den Kauf eines Fiat brachte meine Mutter. Los ging die Suche nach dem perfekten Fiat. Die erste Besichtigung meines „Zukünftigen“ stellte sich als eher schwierig heraus.

Es war ein Fiat 500 Lounge 1.2 mit 51 kW (69 PS), in der Farbe cha cha blue, mit elfenbeinfarbener Ausstattung und einem Skydome. Das kleine Schmuckstück stand in „Sommerschühchen“ im Glarnerland in einer kleinen Garage. Die Probefahrt auf verschneiten Strassen war dementsprechend sehr knifflig. Da der Gesamtzustand des Autos nicht ganz mit den Erzählungen des Verkäufers übereinstimmte, entschlossen wir uns, mit der Suche weiterzufahren. Knapp eine

Woche später hatten wir den zweiten Termin zur Besichtigung einer Knutschkugel. Bei einem Fiat-Händler in Steinmaur stand das gute Stück. Ein Fiat 500 Lounge 1.2 8V mit 51 kW (69 PS) in der Farbe bossa nova white, mit schwarzem Interieur, Panoramadach und rosaroten Rändchen an den Sommerfelgen. Der erste Eindruck war sehr gut und nach der Probefahrt war auch meine Mutter begeistert. Am 6. Februar 2014 konnten wir meine Knutschkugel dann endlich abholen.



16

17



Die Freude war nur von kurzer Dauer. Knapp zwei Wochen später konnte ich schon das erste Mal in die Werkstatt, da der Kleine sehr viel Überzeugung benötigte um das Motörchen zu starten oder manchmal auch ganz streikte. Vor allem bei Kälte stellte ich fest, dass der Fiat 500 ein bisschen rebellierte. Daneben zeigte auch das „Blue&Me“ so seine Tücken. Vom einen auf den anderen Moment funktionierte das ganze Radio nicht mehr. Das hiess, wieder ab in die Werkstatt. Dort kamen die Mechaniker zum Entschluss, man müsse das halbe Auto auseinander nehmen um den Fehler zu finden.

Damit wollte ich mich nicht zufrieden geben und begab mich selber auf Spurensuche im Internet. Zu meinem Glück war ich nicht die Einzige mit den besagten Problemen.

18

In einem Fiat 500-Forum riet man mir die Batterie ab- und wieder anzuhängen. Siehe da, das Problem war gelöst und meine Knutschkugel sang wieder ohne Probleme vor sich hin. Meiner Meinung muss man dieses Auto, so doof es sich anhört, einfach gern haben. Man muss seine Macken akzeptieren.

An diesem Auto gefällt mir besonders das Design und die unbegrenzten Möglichkeiten, das Auto frei nach seinen Wünschen gestalten und konfigurieren zu können. Es hat definitiv das Potenzial zum Kultobjekt. Es kommen viele Faktoren zusammen, welche den Fiat 500 zum Auto für Jedermann machen. Die verschiedenen Versionen der Marke Abarth gefallen mir zudem extrem gut. Sie sind sportlich, knackig und machen mit ihrer hochwertigen Aussen- und Innenausstattung eine sehr gute Falle. Dadurch sind diese Modelle natürlich auch in der oberen Preisklasse angesiedelt und nicht so oft auf der Strasse anzutreffen wie zum Beispiel der „normale“ 500er. Der dieses Jahr vorgestellte Abarth 695 Biposto hat es mir besonders angetan. Mit seinen zwei Sitzplätzen und dem Leistungsgewicht von 5.2 kg/PS ist er eine richtige Sportskanone. Er hat keine Klimaanlage und kein Radio. Dafür verfügt der Abarth 695 Biposto über ein Dog-Ring-Getriebe von Bacci Romano, 4 Punkt-Gurte, einen Überrollbügel aus Titan und sonst noch einige rennsportmässige Ausstattungen. Der Preis für dieses Modell ist noch nicht bekannt. Man nennt ihn den wahren Abarth unter den Abarths. Er ist der erste seiner Art mit Strassenzulassung. Auch der Abarth Assetto Corse hat es mir angetan. Doch dieser hat nur einen Sitzplatz, keine Strassenzulassung und einen Neupreis von rund 55'000 Franken. Da ich später einmal eine sportliche Kanone mit Strassenzulassung möchte, kommt der Abarth Assetto Corse somit nicht in Frage. Der Abarth 500 Italia ist eine gelungene Veredelung des Fahrzeugs. Es ist ein limitiertes Cabriolet in der Farbe Abu Dhabi Blau, hat 180 PS, beiges Lederinterieur und einen stolzen Neupreis von rund 60'000 Franken. Die verschiedenen Abarth Spezialversionen sind extrem teuer, doch genau das reizt mich an diesen Fahrzeugen. Sie sind nicht günstig, hochwertig und man trifft ihn nicht oft auf den Schweizer Strassen an. Zum Verbesserungspotenzial des Fiat 500 zählen einige Punkte wie zum Beispiel eine Sitzheizung, ein anständiges Handschuhfach oder ein stärkeres Abblendlicht in Form eines Xenon-Lichts. Der Tempomat, welcher bei den US-Versionen erhältlich ist, wäre ebenso eine Bereicherung der Ausstattung.

19

- Meine Knutschkugel wird sicher nicht meine letzte Kugel gewesen sein -

NADINE FONNELL 1985

Nadine Fonnell hat sich mit 20 Jahren einen Opel Corsa gekauft. Der Opel war hauptsächlich dazu da, um zur Arbeit zu fahren. Zum Cinquecento ist sie durch die Werbung gekommen. Sie kannte den alten Fiat 500 überhaupt nicht und kaufte sich auch nicht aufgrund dieses einen neuen Fiat 500. Für sie ist er definitiv ein Lifestyle-Symbol.

Ihr erster Fiat 500 war ein roter Fiat 500 1.2 Pur-O2 mit Start-Stopp-Automatik, welchen sie sich 2009 neu gekauft hatte. Dieses Modell wurde eher selten verkauft. Im Mai 2014 wurde ihr „Paolo“ Opfer eines Auffahrunfalls. Damit war klar, „Paolo“ ist wirtschaftlicher Totalschaden.

Sie musste sich nun nach einem Nachfolger für „Paolo“ umsehen. Es sollte ein neuer Fiat 500 sein, ein würdiger Nachfolger für seinen Vorgänger. Kurze Zeit später kaufte sie sich einen Fiat 500 0.9 TwinAir by Gucci. Die Bezeichnung Gucci erhielt diese Version aufgrund des Designs im Innenraum und Aussenbereich. Wie in der Schweiz ist der Fiat 500 by Gucci auch in Deutschland nicht sonderlich populär. Die Reaktionen auf ihr Fahrzeug sind durchaus positiv wenn sie mit ihrem „Francesco Gucci“ unterwegs ist. Sie wird auch oft auf das Design angesprochen. Er muss ein Alltagsauto sein, da es ihr

einziges Auto ist. Für Nadine ist es aber auch ein Hobbyauto mit ziemlich hohem Stellenwert. Der Wagen erhielt Alupedalen, eine Mittelarmlehne zwischen den Vordersitzen, die Rücksitzbank hinten wurde verkleidet und ein paar zusätzliche Aufkleber zum Gucci-Design. Ihr gefällt besonders das Innendesign mit den hochwertigen Ledersitzen. Verbesserungspotenzial besteht ihrer Meinung nach sicher. Sie bemängelt, dass er kein richtiges Hand-

schuhfach besitzt und die Rücksitzbank nicht ab Werk verkleidet ist.

Sie fragt sich, weshalb der Unterschied zwischen dem europäischen und dem amerikanischen Markt so enorm ist. Vielleicht ist das zielgruppenabhängig oder eine Preisfrage, dass viele verschiedene und auch zum Teil enorme Unterschiede zwischen den Märkten bestehen. Ob man den Fiat 500 preistechnisch runterdrücken möchte, damit er in Europa einfach günstiger ist und es sich deshalb nicht lohnt, eine Sitzheizung oder ein Handschuhfach einzubauen.



20

21



22

Nadine meint, dass vor allem in Städten, nicht überall, sondern in Grosstädten, der Markt für einen elektrobetriebenen Fiat 500 sicher da wäre.

Der neue Fiat 500 wird sicher den Kultstatus erreichen, welcher der alte jetzt schon hat. Da der neue Fiat 500 auch am ehesten dem Retrodesign entspricht, welches Fiat dafür vorgesehen hat. Dies vor allem im Vergleich zu anderen Versuchen, ein Retrodesign auf die Beine zu stellen. Dass Fiat es geschafft hat, viel Optisches vom alten auch in den neuen zu packen, ohne dass es doof aussieht.

Der Fiat 500X ist um einiges besser gelungen als der Fiat 500L. Nadine spricht die Minivan-Kategorie nicht wirklich an. Da der Fiat 500L schwer nach Minivan aussieht, kann sie sich auch nicht gut damit anfreunden. Er ist für sie nicht gelungen und überhaupt nicht ansprechend. Der Fiat 500X spricht sie dagegen schon wesentlich mehr an. Vom äusserlichen Design her ist er sicher besser gelungen als der Fiat 500L.

Grössere Reisen würde sie sicher auf sich nehmen und es ihrem „Francesco Gucci“ auch zutrauen, dass er ein paar Kilometer mehr ohne Probleme meistern könnte. Nach Italien zu fahren würde ihr überhaupt keine grösseren Umstände bereiten.

23



Reto arbeitet bei der Garage Bosshardt AG in Fällanden im Verkauf von Fiat. Seine Verkaufsargumente sind, dass der Fiat 500 bei Mann und Frau sehr gut ankommt, das spezielle Retrodesign, bei welchen der Kultfaktor eine ganz wichtige Rolle spielt. Der Fiat ist ein super Auto, welches alle „süess und härzig“ finden. Er hat sehr tiefe CO2-Steuern, die Versicherungsprämien sind gering und auch der Verbrauch des 0.9 Liter Motors ist niedrig. Der Fiat 500 ist zusätzlich das sicherste Kleinfahrzeug seiner Klasse und zudem schneetauglich. Er ist mit dem Fiat Panda zusammen bis heute Marktleader im A-Segment und der Fiat 500 hat ca. 16 % Marktanteil in seiner Klasse. Der Kultfaktor ist immer gross und auch die Verkaufszahlen sind immer noch enorm. Womit die offiziellen Händler zu kämpfen haben sind die Direktimporte, dass sich die Leute wenig bei den Händlern informieren und die Listenpreise akzeptieren. Es wird ein Weg gesucht, um die Preise der hier erhältlichen Fahrzeuge an die der Direktimporte anzugleichen. Direktimporte sind Fahrzeuge für einen anderen Markt. Diese Wagen werden nicht für die Schweiz produziert und erreichen nicht die Standards für Schweizer Fahrzeuge. Meistens sind sie für die Balkan- oder Südstaaten gebaut, welche ein anderes Preis-



level haben, eine andere Ausstattung, meist nur die Grundausstattung und der Schweizermarkt ist sehr anspruchsvoll was die Ausstattung angeht. Ein weiterer Nachteil ist die Garantieleistung. In der Schweiz zugelassene Fahrzeuge erhalten von Fiat drei Jahre Garantie, Direktimporte nur zwei Jahre. Und, Direktimporte wurden sicher schon ein halbes Jahr zuvor in ihrem „Heimatland“ eingelöst.

Der Markt für Elektroautos ist in der Schweiz noch nicht gross wie in anderen Ländern. Die Nachfrage ist nicht so stark, da Fiat in Europa mehr Augenmerk auf Erdgasfahrzeuge setzt. In Amerika hingegen sind Elektroautos gefragter. Fiat hat mit den Erdgas- und Biogasautos weltweit die sauberste Palette an Fahrzeugen. Die Turbo-Version, welche in Amerika erhältlich ist, können wir uns in der Schweiz mit den hohen CO2-Steuern nicht leisten. Ein Abarth wird nie in der Stückzahl verkauft wie der „normale“ Fiat 500, dadurch kann man sich die bessere Motorisierung dieser Autos auch leisten.

Der Fiat 500 ist definitiv ein Lifestyle-Symbol und es ist schwierig, eine Zielgruppe festzulegen. Er spricht Jung und Alt an. Klar gibt es eher urbane Leute und Singles in der Stadt, welche sich dieses Fahrzeug kaufen. Wiederum sind es auch ganz viele Familien, welche sich den Fiat 500 als Zweitauto anschaffen. Es ist eine grosse Zielgruppe, welche dieses Auto hat. Man kann sagen, dass der Fiat 500 das Fahrzeug für jedermann ist. Es ist auch schwierig zu sagen ob er nur als Zweitwagen oder als Einzelfahrzeug gebraucht wird. Kategorisieren kann man es ein bisschen, indem Familien den Fiat als Zweitwagen kaufen, Leute die der jungen oder älteren Generation angehören eher als Einzelfahrzeug.

Das Fahrzeug mit dem 1.4 Liter-Motor hat sich sehr gut verkauft. Es hält sich auch im Occasionshandel extrem gut. Im Moment sind es hauptsächlich die TwinAir Motoren, welche sich sehr gut verkaufen. Farblich gesehen ist der Fiat Cult in der Farbe mint sehr beliebt, da dieser auch in den Werbungen sehr präsent ist. Ansonsten ist weiss ein Klassiker beim Fiat 500. Die Version Pop wird nicht mehr so oft verkauft wie auch schon, da die Preise allgemein runtergekommen sind, auch die der besseren Modelle. Im Allgemeinen kommt der Fiat Cult mit seiner Lederausstattung und der gehobeneren Ausstattung mit neuem TNT-Display sehr gut an. Nicht zuletzt ist es eine Budgetfrage, was sich jemand leisten kann oder möchte.

Es gibt wenige Occasionsfahrzeuge, welche unter 10'000 Franken erhältlich sind. Die Leute geben vielfach lieber ein bisschen mehr Geld für einen Neuen aus. Es ist dann das Fahrzeug, bei welchem sich die Leute etwas zusammenstellen, sprich das Auto nach eigenen Wünschen konfigurieren. Viele Verkäufe anderer Autos laufen über den Preis. Das ist beim Fiat 500 nicht so der Fall ist, da auch der Kultfaktor eine grosse

26

Rolle spielt. Solange der Fiat 500 so gut verkauft wird zeigt das Fiat, dass der Preis gut angesetzt ist.

Das Problem, welches viele mit dem „Blue&Me“ und ihrem iPhone haben, wird auch in nächster Zeit bestehen. „Blue&Me“ ist von Windows und es müssen beide Partner an einer Lösung interessiert sein. Zur momentanen Umgehung dieses Problems gibt es AUX-Anschlüsse im Auto.

Wenn man die Verkaufszahlen anschaut, hat der neue Fiat 500 definitiv das Potenzial zum Kultobjekt wie sein indirekter Vorgänger, der Fiat Nuova 500. Mit dem Mini Cooper zusammen ist der Fiat 500 das einzige Auto auf dem Markt, welches es geschafft hat, eine alte Generation neu zu lancieren. Ein VW Beetle ist dazu kein Vergleich, da VW es nicht geschafft hat, damit den Käfer neu aufleben zu lassen. Sie haben nie die Verkaufszahlen in Europa erreicht wie Mini und Fiat mit ihren Neuerscheinungen. Der Fiat 500 ist ein Unikat, welches in seinem Segment einzigartig ist. Es ist schwierig den Markt in 50 Jahren zu analysieren, doch man wird sicher noch über den Fiat 500 sprechen und ihn vielleicht auch so anschauen wie heutzutage den alten. Es ist der Kultfaktor, dass dieses Auto im Moment so oft auf der Strasse anzutreffen ist und es sich einer so enormen Beliebtheit erfreut.

Der Fiat 500L hat kleine Details, an denen man erahnen kann, dass es sich um einen Fiat 500 handelt. Der Kühlergrill mit Chromapplikationen, das Heck mit den Leuchten und das Fiat Logo sind in etwa gleich wie beim normalen Fiat 500. Es ist das Ziel, dass mit dem Fiat 500L die 500er-Familie wächst. Fiat sagt sich, wir haben einen Kleinen und wollen etwas dazutun, damit dieser nicht nur ein Zweitauto ist. Man soll einen Familienwagen fahren können, der mit Fiat 500 angeschrieben ist. Benötigt man trotzdem mehr Platz, steht auch der Living zur Verfügung. Der 500L ist nicht nur positiv angekommen. In Italien ist der 500L sehr gut akzeptiert. Er wird mehr gefahren als bei uns und ist dort Marktführer in seinem Segment. Laut den Verkaufszahlen von Fiat ist er, ausser in der Schweiz, in Europa sehr gut angekommen.

Der Fiat 500X wird ein „Hammer Auto“. Er kommt schon jetzt, vor dem offiziellen Verkaufsstart, sehr gut bei den Interessenten an. Mit dem neuen Design nähert er sich dem Fiat 500 mehr als der Fiat 500L. Die Palette der Ausstattungen, Motorisierungen, Getriebe ist grösser und auch der Kultfaktor wird näher beim Fiat 500 sein. Durch die verschiedenen Versionen (Modelle, Motorisierungen, Farben, Optionen, etc) kann man sich dieses Auto, ohne grosse Einbussen bei den Wünschen, perfekt zusammenstellen. „Durch die Blume durch“ finden die Leute dieses Auto gelungen.

27

ROLF DE PIETRO 1960



28

Rolf de Pietro ist Vorgesetzter der Geschäftsleitung der Werke am Zürichsee AG. Er ist mein Vorgesetzter und fährt wie ich, seit Anfang des Jahres Fiat 500. Sein Vater hatte immer verschiedene Fiat Modelle aber keinen Fiat 500. Ihm hat der 500er gut gefallen und er wollte ein kleines, wendiges Cabriolet für den Arbeitsweg aber auch um alleine herumzufahren. Er hat sich einen weissen Fiat 500 0.9 TwinAir mit 105 PS gekauft. Es ist die Cabriolet-Sportversion, obwohl er lieber den normalen Abarth mit 160 PS wollte. Für ihn ist der Fiat schon wieder eher Hobby, da er den Wagen in der Zeit, in der er ihn besitzt, ein bisschen gern bekommen hat. Wahrscheinlich behält er ihn bis seine Tochter irgendwann mit diesem Auto herumfahren kann. Sie ist erst 14 Jahre alt, doch Rolf de Pietro denkt, dass er den Wagen sicher noch vier Jahre behält. Der Fiat wird dann sicherlich noch ein paar Jahre länger halten.

Die Abarth-Versionen Maserati oder Ferrari sind ihm zu teuer. Er würde mit seinem Auto auch mit den Kindern im Sommer ins Tessin fahren oder nach Italien für einen Kurzurlaub. Längere Reisen sind für ihn überhaupt kein Problem.

Er hat Distanzscheiben vorne und hinten eingebaut und ist begeistert von diesen. Dadurch lässt sich der Fiat 500 wie ein Go-Kart fahren. Sonst wurde nichts verändert an seinem Fahrzeug. Er möchte lieber mehr Power oder technische Verbesserungen als irgendwelche Fanartikel. Vor dem Kauf besuchte er Foren, um sich schlau zu machen und Informationen zu sammeln. Angemeldet ist er in keinem Forum und er ist auch nicht in einem Club aktiv.

Die Anfahrschwäche seines Fiat ist für ihn ein kleines Manko. Ausser, dass das Fahrzeug im ersten Moment nicht die Leistung erbringen kann wie bei normaler oder höherer Geschwindigkeit, oder wenn die Sporttaste gedrückt ist, ist alles super. Lediglich beim Anfahren präsentiert der Fiat 500 seine Schwächen. Der Kofferraum ist etwas gewöhnungsbedürftig beim Cabriolet. Der Platz an sich ist in Ordnung, doch durch das Faltdach ist die Öffnung minimal und man bringt keine grossen Gegenstände rein. Die Sitze sind nicht optimal. Vor allem für ältere oder nicht so schmal gebaute Menschen sind die Sitze zu eng.

29

Vom „Blue&Me“ und dem „TomTom Navi“ ist er mehr als begeistert und mit der Start-Stopp-Automatik ist er ebenfalls sehr zufrieden. Die Soundanlage ist für ihn super und die Qualität der Boxen begeistert ihn. Er habe noch nie so ein gutes Radio in einem seiner Autos gehabt.

Am Anfang fand niemand bei ihm zu Hause Gefallen am Fiat 500. Die ältere Tochter hat jetzt doch Freude am Auto gefunden, da ihre Freundinnen den Fiat 500 „mega cool“ finden. Seiner Frau gefällt er überhaupt nicht und sie bezeichnet ihn als „unmöglichlich Büchse“. Bei Rolf de Pietro stehen drei Autos zu Hause. Seine Frau fährt einen VW Golf 7, er besitzt zusätzlich zum Fiat 500 einen Jeep Defender mit dem er auch schon in Bolivien alleine im Urwald unterwegs war.

Seiner Meinung nach ist der Hauptgrund, weshalb immer mehr Fiat 500 auf der Strasse sind, nicht die Beliebtheit des Fiat 500, sondern der geringe CO2-Ausstoss und das enorm viele Direktimporte zu massiv günstigeren Preisen als die der Listenpreise angeboten werden. Sein Fiat 500 ist ein Direktimport, da er sonst viel mehr hätte zahlen müssen. Seiner Meinung nach importieren viele Autohäuser die Fiat 500, um bei den CO2-Steuern zu sparen, damit sie auch grösser motorisierte Wagen importieren und verkaufen können. Deshalb wurde die Schweiz förmlich von den Fiat 500 überschwemmt. Es ist ein kleines, sexy Stadtauto, mit welchem man gut parkieren kann. Je nach Region ist der Fiat 500 eher ein Zweitwagen oder Einzelfahrzeug. An der Goldküste wird es sicher meist als Zweitwagen verwendet. Für ihn ist ein Alltagsauto, welches nicht unbedingt familientauglich ist. Solange er entweder mit seiner Frau oder den Kindern unterwegs ist kann man sich arrangieren.



30

Sein erstes Auto war ein Triumph Spitfire, welchen er mit 18 Jahren erwarb. Er kaufte sich dieses Auto nicht für den Arbeitsweg. Der Spitfire, ein englisches Cabriolet, bescherte ihm ein Stück Freiheit. Er hat immer selber daran rumgebastelt und rumgeschraubt. Diese Investitionen waren nicht sehr günstig, dafür habe er in der Disco nur Wasser getrunken.

Für ihn ist der Fiat 500 nicht wirklich ein Lifestyle-Symbol. Der Wagen gefällt ihm einfach obwohl er ihn zu teuer findet. Für ihn stimmt das Verhältnis Preis-Leistung nicht zusammen. Ihm haben einfach die Form und das Design gefallen. Es gibt sicher noch Parallelen zwischen dem alten und dem neuen Fiat 500, doch der neue hat für ihn nichts mehr mit dem alten zu tun. In seinen Augen hat VW mit dem Beetle ein bisschen versagt und Fiat hat es am besten geschafft, den Geist des alten Fiat 500 neu zu interpretieren. Der Fiat 500 ist ein Verbrauchsprodukt.

Der Fiat 500L ist nicht mehr schön. Er wird dem Namen Fiat 500 nicht mehr gerecht. Rolf de Pietro ist der Meinung, dass ihm diese Modelle nie gefallen werden. Der Fiat 500X gefällt ihm schon besser und sieht auch eher nach Fiat 500 aus. Für ihn sind trotzdem beide keine würdigen Namensträger mehr. Fiat verpasste den Anschluss mit seiner Modellpalette.

Die elektrische Version findet er gut, vor allem in der Farbe schwarz. Dass die Amerikaner einen Fiat 500e kaufen ist für ihn eher unwahrscheinlich, ausser vielleicht in Kalifornien. Da man diese Autos nur in der Stadt brauchen kann. Er könne sich gut vorstellen, dass der Markt für Elektrofahrzeuge da sei.

Einen alten Fiat 500 würde er sich nicht kaufen. Einen neuen würde, beziehungsweise möchte, er sich in der Form eines Abarth 500 mit 160 PS kaufen. Er informiert sich regelmässig im Internet ob ein gutes Angebot vorhanden ist.



31

JOHANN M. JUCKER 1965

Johann M. Jucker ist begeisterter Fiat 500 Fahrer, baut selber Fiat 500 um und restauriert diese auch mit liebevoller Hingabe. Sein erstes Auto kaufte er sich mit knapp 18 Jahren. Es war ein BMW 2002. Zum Fiat 500 kam er durch einen Freund. Damals war er noch in der Lehre zum Landmaschinenmechaniker und sein Freund hatte einen grossen Amerikaner. Johann selber träumte ebenso von einem grossen Amerikaner. Sein Freund war ebenfalls noch in der Lehre und fand irgendwann, dass so ein grosser Ami zu teuer sei. Daraufhin kaufte sich der Freund einen Fiat 500 mit Baujahr 1969. Johann M. Jucker lachte seinen Freund aus und habe gefragt, was er mit diesem Auto wolle. Ein halbes Jahr später bot ihm sein Freund den Fiat für 200 Franken an, da er keine Zeit habe, diesen zu restaurieren. Johann war immer noch sehr skeptisch. Zum Schluss kaufte er seinem Freund im Jahr 1984 den Fiat 500 für 180 Franken ab. Am Anfang war der Kauf dieses Autos sicher eine Spinnerie. Mit der Zeit hat sich daraus eine Leidenschaft entwickelt, welche bis heute anhält.

Im Moment ist er im Besitz von etwa zwölf Fiat 500 und 600. Einer der Fiat 600, ein weisser mit Faltdach, hat sich zu seinem Liebling entwickelt. Heute ist für ihn das Fahrzeug weniger wichtig. Er legt mehr Wert auf die Szene, die um dieses Auto herum entstanden ist.

Man hat keinen Stress in diesen Autos. Er war mit seinen Fiats schon in Prag, Berlin, Budapest, Paris, etc. Das Auto ist Entspannung pur. Die Alltagshektik, welche man sonst spürt, ist im Fiat 500 nicht vorhan-

den. Bei seinen Fiat 600 vermisste er sehr schnell das Faltdach. Das war der Grund, weshalb er einen mit einem Faltdach nachrüstete. Dafür reiste er extra nach Napoli um sich dort einen Fiat 600 zum „Ausschlachten“ zu besorgen. Die Modelle Fiat 600 mit Faltdach sind sehr selten. Johann bezeichnet sich selber als „Hardcore-Offenfahrer“. Er ist im Besitz eines neuen Fiat 500C. Wenn es irgendwie machbar ist, auch bei -15 Grad oder es nicht regnet, wird mit offenem Dach herumgefahren.



32

33

Verbesserungspotenzial hat der Fiat 500 sicher im technischen Bereich. Es sind verschiedene Aspekte, welche bei diesem Auto nicht ausgereift sind. So lottert die Vorderachse des Öfteren, das Getriebe und der Motor sind zu schwach. Bei den meisten alten Fiat 500, welche heutzutage herumfahren, ist der Motor frisiert. Dies ist relativ einfach, da man legal viel Spielraum beim Motorentuning hat. Er ist begeistert, wenn das Fahrzeug optisch wie ein Original erscheint. Das heisst, man sieht keine doppel-flutigen Auspuffanlagen, irgendwelche Spoiler oder spezielle Felgen. Dafür darf unter dem Blech die Motorleistung erhöht oder stärkere Bremsen eingebaut werden. Unfallwagen gestaltet Johann zu Anhängern um.

Es gibt verschiedene Quellen für Ersatzteile. Die meisten Teile, welche neu sind, sind nachgefertigt, sprich nicht mehr original. Unter anderem bekommt man Teile über Internetplattformen oder über Leute, welche sich in diesem Bereich gut auskennen. Johann kaufte sich vor kurzem in Zürich eine Firma, welche mit Ersatzteilen handelt. Der Preis für eine komplette Restauration ist extrem hoch. Es können gut und gerne Kosten von über 50'000 Franken entstehen. Die Anschaffung und der Unterhalt selbst sind beim Fiat 500 niedrig, doch die Restauration kostet gleichviel wie bei einem grösseren Auto. Die Erwartungen an das Endprodukt der Restauration sind sehr an die finanziellen Möglichkeiten gebunden.

Ganz am Anfang war es sicher eine Preisfrage, wieso man sich einen Fiat 500 kaufte. Es war ein billiges Fahrzeug, welches alles hatte und man konnte mit der Familie ohne Probleme in die Ferien fahren. Dass es damals schon ein Kultobjekt war, denkt Johann nicht. Der Kultfaktor entwickelte sich erst in den 80er Jahren. Zu diesem Zeitpunkt stieg die Nachfrage für den Fiat 500. Heute ist er ein Lifestyle-Produkt. Man hat den „Jö-Effekt“, er ist ein Sympathieträger und man kann vor einer Gartenwirtschaft neben Porsches, Ferraris, Jaguars, etc. parkieren und alle Augen sind trotzdem auf den Fiat 500 gerichtet. Die anderen Autos interessieren niemanden. Die meisten Leute, die Johann kennt, besitzen dieses Auto als Hobbyauto, als Zweitwagen und als Schönwetter- oder Sonntagsfahrzeug.

34

Es kommen höchst selten doofe Sprüche bezüglich des Autos. Das meiste was er hört sind Fragen wie: „Wie hat ein so grosser Kerl Platz in so einem kleinen Auto.“ Man ist immer „der Chef“ mit dem Fiat 500. Der Wagen zieht sämtliche Aufmerksamkeiten und Sympathien auf sich, alle erfreuen sich an diesem Auto. Wenn sie im Konvoi des Fiat 500 Club Schweiz unterwegs sind, winken alle am Strassenrand. Anders ist es, wenn zum Beispiel 10 Hummer hintereinander her fahren. Spätestens nach dem dritten Auto schütteln die Leute den Kopf.

Der neue könnte das Potenzial des alten bekommen. Dafür müsste man jedoch sicher noch mindestens 20 bis 30 Jahre warten. Man kann den neuen Fiat 500 aber nicht mit dem alten vergleichen. Sie sehen sich wohl noch ähnlich, haben aber eigentlich keine Gemeinsamkeiten. Der neue Fiat ist weder technisch noch emotional vergleichbar mit dem alten Fiat 500. Man löst auch nicht mehr überall den „Jö-Effekt“ aus.

Die Versionen Fiat 500X und Fiat 500L sind für ihn keine richtigen Fiat 500 mehr. Sie gefallen ihm überhaupt nicht und es ist für ihn auch gar kein Thema, so einen zu kaufen. Es ist schade, dass Fiat denn Namen Fiat 500 dazu missbraucht, solche Autos auf den Markt zu bringen. Es mag sein, dass diese Modelle bei vielen gut ankommen, doch bei den alt eingesessenen Fiat 500 Fahrern haben diese Autos keine Daseinsberechtigung unter dem Namen Fiat 500. Johann ist viel zu fest verwurzelt mit dem alten, als dass er sich so einen neuen kaufen würde.

Die Fiat 500e werden sicher kommen. Er hatte einmal einen in der Schweiz umgebauten Fiat 500, doch dieser war mit seiner elektrischen Leistung zu schwach. Auch der Markt für Elektrofahrzeuge wird in der Schweiz zunehmen. Das daraus auch ein Fiat 500 Elektroauto entsteht wird eine logische Konsequenz sein. Der Erfolg wird sicher von Preis abhängen und allenfalls auch von der Reichweite.

Er ist im Besitz einiger Fanartikel, vor allem kleinen Modellautos. Das Angebot ist gross und mittlerweile auch sehr umfassend. Dies war am Anfang nicht so, darum war er etwas neidisch auf die VW Käfer Szene. Sicher auch ein Grund, weshalb sich der VW Käfer einer grossen Beliebtheit in Amerika erfreute und erfreut. Er könnte sich vorstellen, dass Fiat, was Fanartikel betrifft, ein bisschen bei VW abgeschaut hat. Fiat möchte mit dem neuen Fiat 500 und den vielen verschiedenen Fanartikeln den amerikanischen Markt erobern.

Im Vergleich zum Mini Cooper und VW Beetle denkt er, das Mini den Sprung vom Kleinen zum Grossen am besten geschafft hat. Vor allem sind die Verkaufszahlen wichtig. Da das Angebot des Minis auch viel umfassender ist mit den vielen Modellen. Mini liegt deshalb vorne, weil sie viel mehr Wert auf Innovation und Weiterentwicklung ihrer Modelle gesetzt haben. Vom Spirit her ist es vielleicht eher der Fiat 500. VW hat es mit seiner Neuinterpretation des Käfer definitiv nicht geschafft. Die zweite Generation ist wohl besser als die erste Generation, doch auch diese kommt nicht annähernd an den alten Käfer ran.

Fiat 500 oder auch Fiat 600 wird Johann restaurieren bis man ihn mit dem „Holzchischtli“ davonträgt.

35

ELISABETH THOMA 1947

Elisabeth ist im Fiat 500 Club Schweiz. Mit 24 Jahren kaufte sie sich ihr erstes Auto, den Fiat 500L, welchen sie heute noch fährt. Sie ging nach Spanien um dort zu arbeiten. Dafür wollte sie motorisiert sein und musste schauen, was für sie finanziell passte. Sie wollte eigentlich einen Fiat 850, doch sie hätte sich diesen nur gebraucht leisten können. Als Neufahrzeug kam somit eigentlich nur der Fiat 500 in Frage. Der Wunsch des Autos wurde dem Budget angepasst. Sie kaufte den Wagen in Zürich-Wollishofen bei einer offiziellen Fiat Garage.

Damals war der Fiat 500 ein Kleinwagen, welcher für jedermann erschwinglich war und der Verbrauch war nicht hoch. Wenn man sich mit dem Platz arrangieren konnte, war es ein super Auto. Davor arbeitete sie in Italien. Dort hatte sie eine Kollegin, welche auch einen Fiat hatte. Mit diesem Fahrzeug waren sie mobil und nicht auf andere Verkehrsmittel angewiesen. Heutzutage kauft man sich einen Fiat 500 als Liebhaberfahrzeug und weil er „so chlii und härzig“ ist. Die Reaktionen bezüglich ihres Autos sind gross. Alle zeigen ihre Freude am Fiat 500, zum Teil mit dem meistens lieb gemeinten Spruch „Nimmt er scho Benzin oder brucht er no Milch?“.

Im Strassenverkehr war es auch schon früher der Fall, dass es zwei Sorten von Autofahrern gab. Die einen, welche einem noch in eine Kolonne lassen, da sie das Auto mögen und die anderen, welche noch schnell vorne reindrücken, um ja nicht hinter diesem Auto fahren zu müssen.

Der neue hat vielleicht nicht ganz das Potenzial zum Kultobjekt wie der alte. Es kann gut möglich sein, dass er in späterer Zukunft auch ein Liebhaberauto wird und so noch weitergefahren wird. Doch sicher nicht so enorm, dass er in 50 Jahren den gleichen

Stellenwert hat wie der alte Fiat heutzutage.

Es gibt viele Merchandise Artikel, doch sie ist nicht gross im Besitz von diesen. Sie hat lediglich zwei kleine Modellautos und das alte Fiat Emblem, welches vor der Restauration an ihrem Fahrzeug war. Zudem einen goldigen Anhänger eines alten Fiat 500, der es ihr besonders angetan hat.





Ihr gefällt das Aussehen und dass man überall Platz zum Parkieren hatte und auch heutzutage noch hat. Ihr Fiat 500 ist kein Alltagsauto mehr und wird auch nicht mehr jeden Tag gefahren, so wie das früher der Fall war. Der Wagen war lange ihr einziges Fahrzeug. Der vorne liegende Benzintank war ein Punkt, der ihr am Fahrzeug nicht gefiel und den sie auch heute noch bemängelt. Vor allem, als die Kinder im Wagen hinten mitfahren, war dies für sie nicht so sicher. Dadurch, dass der Motor hinten ist, hört man alles. Einmal der Keilriemen nicht mehr ganz in Ordnung. Dies konnte man hören, bevor er ganz gerissen war. Sicherheitsgurte hatte das Fahrzeug ab Werk nicht.

38

Elisabeth liess den Fiat 500 mit Gurten nachrüsten. Airbags waren dazumal noch kein Thema.

Sie fuhr mit einer Freundin nach Spanien ins knapp 1'500 Kilometer entfernte Benidorm, wo sie ein halbes Jahr arbeiteten. Diese Strecke nach Spanien bewältigten sie in drei Tagen. Für den Rückweg in die Schweiz kam ihr Bruder und so schafften sie es in zwei Tagen. Der Fiat 500 war unter anderem auch das Hochzeitsauto ihres Bruders. Danach war es das Auto, mit welchem sie während Jahren die Kinder herumchauffierte. Er war damals wie jetzt in einem super Zustand. Der Fiat 500 bewältigte bis jetzt knapp 90'000 Kilometer. Dies ist nicht viel ist für ein Auto, welches schon 40 Jahre alt ist. Am Anfang war es das Alltagsauto und heute ist es ein reines Hobbyauto. Als sie ihre Kinder einmal in die Sonntagsschule fuhr, wollten natürlich so viele Kinder wie möglich mitkommen um nicht laufen zu müssen. Vor der Kirche stand ein älterer Herr, welcher verdutzt zählte, wie viele Kinder aus dem Auto stiegen. Es waren sieben Kinder, die sich auf die Rückbank quetschten. Damals musste man nicht angeschnallt sein und Kinder durften nicht vorne sitzen.

Diesen Sommer musste ihr Fiat 500 wieder vorgeführt werden und wurde dabei auf einen Wert von 25'000 Franken geschätzt. Der Service dafür wurde in einer Garage gemacht und ihr Bruder musste den Motor nach dem Vorführen wieder einstellen, da er nicht mehr richtig lief. Ihr Mann und ihr Sohn besuchten extra einen Unterhaltskurs, damit kleinere Reparaturen selber gemacht werden können. Ausser zwei Griffen an der Innenseite der Türen und den Sicherheitsgurte ist alles noch im Originalzustand. Bevor sie nach Spanien fuhr, liess sie zudem ein Schloss an den Motorraum hinten montieren. Es reizte sie auch nie, irgendetwas an ihrem Fiat 500 zu verändern. Auf längere Reisen gehen oder an Treffen des Fiat 500 Club Schweiz teilnehmen wird sie mit ihrem Wagen nicht mehr, da sie Angst hat, es könnte irgendetwas aussteigen oder kaputt gehen.

Nach diesem wird sie sich keinen alten Fiat 500 mehr kaufen. Ihr Sohn steht schon auf der Anwärterliste um das Fahrzeug einmal zu übernehmen. Das neue Modell würde für sie eher in Frage kommen.

39

„Spass beim Fahren“

Mit diesen drei Worten lässt sich der Fiat 500 wahrscheinlich am besten beschreiben. Mit meiner Umfrage wollte ich einen grösseren Einblick in die Denkweise der Fiat 500 Besitzer und Fahrer erhalten. Egal ob jung oder alt, der Fiat 500 begeistert praktisch alle. Es ist lediglich eine kleine Minderheit, welche keinen Gefallen an diesem Gefährt gefunden hat. Trotz seiner Grösse, oder eben vielleicht auch deswegen, spricht er eine grosse Zielgruppe an. Es gibt praktisch keine Ausführung des Fiat 500 zweimal. Durch die Vielfalt an Konfigurationsmöglichkeiten findet sicher jeder etwas für seinen Geschmack. Unter den befragten Personen befinden sich Besitzer oder Besitzerinnen des Fiat 500 by Gucci, des Fiat 500 Cult, des Fiat 500 Sport, verschiedener Abarth Versionen und vieler weiterer Modelle. Mit der Farbe der Lackierung oder den verschiedenen Möglichkeiten der Innenraumgestaltung lässt sich spielerisch ein Unikat zusammenstellen. Das kommt bei den Leuten an.

Dass der Fiat 500 kein Verbesserungspotenzial habe ist reines Wunschdenken. Sei es ein richtiges Handschuhfach, eine Sitzheizung, der von Fiat wohl angepriesene doch nur halbwegs vorhandene höhenverstellbare Fahrersitz, das längenverstellbare Lenkrad, die allgemeine Ausführungsqualität im Innenraum, etc., all das sind ganz viele Dinge oder Verbesserungen, welche sich die Fiat 500 Fahrer zusätzlich am Auto wünschen oder eigentlich notwendig sind, um sich im heutigen Automobilmarkt über längere Zeit behaupten zu können.

Trotz diesen Mängeln ist der Fiat 500 einzigartig. „Eine äußerst gelungene Umsetzung des Ursprungs auf heutige Anforderungen“ oder „Der 5i ist das Auto mit dem besten Retrodesign“, das sind nur zwei von mehreren Aussagen über das Fahrzeug.





42

43

Es zeigt sich klar, dass Fiat dieses Retrodesign, im Vergleich zu anderen Herstellern, einfach am besten übernommen und neu interpretiert hat. Auch der eine oder andere Spitzname gehört einfach zum Fiat 500. Ob er jetzt Paolo, Francesco, Bianca, Luigi oder Kartoffel käfer heisst, es zeigt ja auch, dass Fiat 500 Fahrer eine ganz spezielle Bindung zu ihren Kleinen haben. Was sich durch meine Interviews und Recherchen schon herauskristallisiert hat, wurde mir mit dieser Umfrage noch einmal bestätigt. Der Fiat 500L, egal in welcher Version, kommt bei praktisch niemandem gut an. Es stören sich vor allem viele am Namen Fiat 500. Wenn dasselbe Auto vielleicht unter dem Namen Fiat 600 auf den Markt gekommen wäre, sähe das Ganze wieder anders aus. Dieses Auto mit dem Fiat 500 zu verbinden, damit hat sich Fiat ein mächtiges Eigengol geschossen. Von „Augenkrebs verdächtig“ bis hin zu „nichtssagend“ sind fast alle Gefühlslagen dabei. Ein paar wenige haben sich finden lassen, die den Fiat 500L gar nicht so schlimm, oder ihn sogar recht gelungen finden.

Der Fiat 500X kommt, obwohl er noch nicht offiziell auf dem Markt ist, gut bis sehr gut bei den Leuten an. Trotzdem haben die befragten Personen zum Teil auch ein bisschen Mühe, sich dieses Auto unter dem Namen Fiat 500 vorzustellen. Von „Bäh, noch klobiger und auch zu gross“ bis hin zu „wundervoll“ sind die Reaktionen recht gemischt. Trotz dieser zum Teil negativen Kritik überwiegt das Positive um einiges mehr als beim Fiat 500L.

Die meisten Autos der Personen, welche ich befragt habe, sind entweder ganz neu, praktisch neu oder als Tageszulassungen gekauft worden. Ich habe bemerkt, dass Tageszulassungen in Deutschland sehr oft verkauft werden. Auch hier zeigt es sich, die Leute nehmen lieber ein bisschen mehr Geld in die Hand und geben dieses auch aus, wenn sie sich dafür einen Fiat 500 selber zusammenstellen können. Die meisten sind sich sicher, dass dies nicht ihr letzter Fiat 500 gewesen ist. Bei den einen ist es schon der zweite oder zum Teil sogar schon der dritte Fiat 500. Viele würden sich ein Modell von Abarth zulegen oder beim gleichen Fahrzeug wie bisher bleiben, jedoch immer unter der Bedingung „Nur wenn das äussere Erscheinungsbild im Wesentlichen unverändert bleibt“.





46

Fiat Fahrer sind in meinen Augen ein bisschen verrückt. Mit verrückt sein meine ich natürlich im positiven Sinn. Jeder Fiat 500 Fahrer den ich kenne, hat eine spezielle Bindung zu seinem Auto. Auch wenn der Kleine vielleicht einmal streikt, man muss ihn einfach mögen. Man entwickelt automatisch Gefühle für seine Blechkiste. Ob der Fiat 500 jetzt 50 Jahre auf dem Buckel hat oder ob er frisch ab Werk kommt. Die Bindung entwickelt sich über längere oder kürzere Zeit. Von anfänglicher Abneigung dem Auto gegenüber entsteht über Jahre hinweg eine richtige Leidenschaft. Fiat hat es geschafft, dem alten Fiat 500 ein neues, dynamisches und doch wiederum ein freundliches, sonniges Gesicht zu verleihen. Mit der Lancierung des Fiat 500L hat sich Fiat massiv zurückgestuft. Das Auto ist, wie manche es drastisch ausdrücken, „Augenkrebs verdächtig“. Der Fiat 500X ist schon eher nach dem Geschmack der Fiat 500 Fahrer. Doch auch bei diesem Modell sprechen einige davon, dass dieses keine Daseinsberechtigung unter dem Namen Fiat 500 hat. Entweder die zwei grossen gefallen einem oder sie gefallen einem nicht.

Die Rätsel rund um den amerikanischen Markt sind immer noch da. Es sind sogar mehr Fragen aufgetaucht als ich eigentlich erwartet hätte. Die zahlreichen Unterschiede muss man, glaube ich jetzt zumindest, einfach akzeptieren.

Den Fiat 500, welcher Gerüchten zufolge ein Nachfolger des heutigen Fiat 500 geworden wäre, habe ich am Schluss in meiner Arbeit nicht mehr berücksichtigt. Die Erfahrungen meiner Recherchen haben gezeigt, dass die Firma Fiat viel spricht und verspricht. Schlussendlich werden die Ankündigungen selten so umgesetzt wie es zu Beginn publiziert wurde.

Man kann die Faszination für den Cinquecento auch ein richtiges Fieber nennen.

Wenn es dich einmal gepackt hat, lässt es dich nicht wieder los.

47

Ich bin mit meiner Arbeit sehr zufrieden. Durch diese Arbeit habe ich viele hilfsbereite und nette Personen kennengelernt. Es hat mir sehr viel Spass gemacht, diese Faszination, welche den Fiat 500 auszeichnet, so gut es geht in Worte zu fassen.

Der erste Dank gilt meiner Allgemeinbildungslehrerin Erika Langhans, die mich bei der Themenwahl unterstützte und bei Fragen jederzeit behilflich war.

Ein besonderes Dankeschön geht an alle Interviewpartner. Nadine Fonnell, die kurzfristig einsprang, als mir jemand anderes absagte. Reto Wagner, welcher mir seine Verkaufsargumente preisgab. Rolf de Pietro, der sich trotz seines zurzeit vollen Terminkalenders Zeit genommen hat, mir seinen Fiat 500 näher zu bringen. Johann M. Jucker, der mir mit seinem Fachwissen und seiner Sammlung an Fiat 500 und Fiat 600 die Faszination noch ein bisschen näher brachte und zum Schluss Elisabeth Thoma, welche mir mit grosser Freude ihren damals neu erworbenen Fiat 500L mit seiner Vergangenheit präsentierte.

Ein herzliches Dankeschön an Roberto Molin, den Präsidenten des Fiat 500 Club Schweiz. Er vermittelte mir wertvolle Kontakte.

Ein Dankeschön geht auch an alle, welche an der Umfrage teilnahmen und mir so einen weiteren Einblick ins Fiat 500 Fahrer Denken gaben.

Zum Schluss ein grosses Dankeschön an meine Mutter, welche mich tatkräftig beim Korrigieren der gesamten Vertiefungsarbeit unterstützte und Susanne Wäckerlin, welche mir das Arbeiten mit dem Programm InDesign näher brachte und mir so eine enorm grosse Hilfe beim Gestalten des Endprodukts war.

Herzlichen Dank!



Interviewpartner

1. Generation

Nadine Fonnell
Florastrasse 59
45881 Gelsenkirchen
Deutschland
0049 209 956 45 58

Reto Wagner
Garage Bosshardt AG
Schwerzenbachstrasse 41
8117 Fällanden
044 806 39 39

2. Generation

Rolf de Pietro
Werke am Zürichsee AG
Freihofstrasse 30
8700 Küsnacht ZH
043 222 32 08

Johann M. Jucker
Jucker Technik AG
Zürcherstrasse 4
8173 Neerach
044 858 22 73

3. Generation

Elisabeth Thoma
Hornhaldenstrasse 55
8802 Kilchberg
044 715 39 43

Quellennachweis

Seite 1

Fiat 500 Cult: http://www.netcarshow.com/fiat/2014-500_cult/1600x1200/wallpaper_02.htm
Fiat Logo: http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat_Automobiles#mediaviewer/File:Fiat_Logo.svg
Abarth Logo: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/3/3c/Abarth_logo.png

Seite 4

Abarth 695 Biposto
Vorne: http://www.hdcarwallpapers.com/walls/2014_fiat_abarth_695_biposto-wide.jpg
Hinten: http://www.hdcarwallpapers.com/walls/2014_fiat_abarth_695_biposto_2-wide.jpg

Seite 8

„neu“ & „alt“: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b7/1966_Fiat_Nuova_500F_and_2008_Fiat_500.jpg
Fiat 500 Topolino: <http://blog.hemmings.com/index.php/2013/08/28/please-release-me-a-peek-into-the-hemmings-limbo-files/>

Seite 10

Nuova Reihe: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/Fiat_Nuova_500_20.JPG
Vorne: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/33/Fiat_Cinquecento_front_20081127.jpg

Seite 12

Trepiuno Vorne: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/15/2004_Fiat_Trepiuno_concept.jpg
Trepiuno Sitzkonzept: http://photo.netcarshow.com/Fiat-Trepiuno_Concept_2004_photo_08.jpg
Fiat 500L: <http://www.blogcdn.com/www.autoblog.com/media/2012/11/2014-fiat-500l-1.jpg>
Fiat 500X: <http://pictures.dealer.com/f/fiatofchicagofiat/0668/3660274fe35695699209c0be15ec7a2cx.jpg>

Seite 14

Assetto Corse Innenraum: http://media.autoblog.it/aba/abarth-595-turismo-595-competizione-695-assetto-corse-e-punto-scorpione/big_Abarth_595_turismo_595_competizione_695_Assetto_Corse_Punto_scorpione_06.jpg
Neu und Alt: <http://www.hdcarwallpapers.com/wp-content/uploads/2014/01/2014-fiat-500-abarth-595.jpg>

Seite 16

Fiat 500: Virginia Wendel
Fiat 500 Innenraum: Isabella Kness

Seite 17

Portrait: Isabella Kness

Seite 18

Fiat 500 und Nuova 500 gelb: Virginia Wendel

Seite 20

Fiat 500 by Gucci hinten: Nadine Fonnell
Fiat 500 by Gucci Innenraum: Nadine Fonnell

Seite 21

Portrait: Nadine Fonnell

Seite 22

Fiat 500 by Gucci vorne: Nadine Fonnell

Seite 24

Cult Seite: http://image.motortrend.com/f/roadtests/oneyear/hatchbacks/1207_2012_fiat_500_sport_update_4/38734235/2012-fiat-500-sport-side.jpg
Assetto Corse Vorne: http://www.automobilesreview.com/gallery/abarth-500-assetto-corse/500-abarth-assetto-corse_04.jpg

Seite 25

Portrait: <http://www.garage-bosshardt.ch/ueber-uns/>

Seite 28

Vorne: <http://www.akh-rhoen.de/neuwagen/fiat-500-09-8v-twin-air-sport-297>
Innenraum: <http://www.blogcdn.com/www.autoblog.com/media/2013/05/lead10-2013-fiat-500-turbo-review.jpg>
Hinten: <http://www.akh-rhoen.de/neuwagen/fiat-500-09-8v-twin-air-sport-297>

Seite 32

Fiat 500 bei Restauration: Virginia Wendel
Anhänger mit rotem Fiat 500: Virginia Wendel
Fiat 600 Seite: Virginia Wendel

Seite 33

Portrait: <http://www.jucker-landtechnik.ch/team.php>

Seite 36

Nuova 500 Benzintank vorne: Virginia Wendel
Fiat 500L Seite offen: Virginia Wendel
Nuova 500 Motor hinten: Virginia Wendel

Seite 37

Portrait: Elisabeth Thoma

Seite 38

Vergleich: Virginia Wendel

Seite 40

Beide: <http://forum500.de/>

Seite 42

Beide: <http://forum500.de/>

Seite 44/45

Werbung Fiat 500:
http://www.wallpaperup.com/178086/2013_Fiat_500_Personal_Watercraft_boat_r.html

Seite 46

Assetto Corse hinten:
<http://wallpaperswiki.org/wp-content/uploads/2012/10/Abarth-500-Assetto-Corse-5.jpg>
Assetto Corse Vorne: http://www.automobilesreview.com/gallery/abarth-500-assetto-corse/500-abarth-assetto-corse_04.jpg

Seite 48

Fiat 500L: Virginia Wendel

Seite 52

Fiat Logo: http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat_Automobiles#mediaviewer/File:Fiat_Logo.svg
Abarth Logo: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/3/3c/Abarth_logo.png



VIRGINIA WENDEL
GSELLSTUTZ 2
8306 BRÜTTISELLEN
044 833 33 53
V.WENDEL@WINDOWSLIVE.COM