

GAZZETTA



AUSGABE 2/2021

Inhalt

3	Inhalt / Impressum
4	Pista & Piloti 2020, Bad Sobernheim
6	Ausflug mit 1100 Neckar
7	Moto Guzzi Ercole
16	Fiat Raid 1970, Kapstadt - Nordkap
22	Fiat 2300S Cabriolet - Restauration
38	50 Jahre Fiat 127
58	Erinnerungen eines Autoliebhabers
59	Restaurierung 124 Spider Zwischenbericht
63	Stellantis – Ein neues Zuhause für FIAT
66	„Was wir wollen? Alles! Sofort!“ Streiks und Revolten der FIAT-Arbeiter
68	In eigener Sache
71	Modellautoecke
72	Gesucht– Gefunden
74	Clubtreffen
75	Messen und Oldtimerveranstaltungen
75	Neue Clubmitglieder
76	Interessantes aus der Oldtimerpresse
77	Preisliste 17.09.1959
79	Petition – bitte als erstes lesen!
80	Was wir alles in den letzten 1 ½ Jahren vermisst haben
81	CLASSIC DATA

Impressum

Die **GAZZETTA** des Fiat-Raritäten-Clubs ist das offizielle Organ des Clubs.

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Clubvorstandes dar.

Annoncen in der Rubrik Gesucht – Gefunden sind für Mitglieder kostenlos.

Die Konditionen für gewerbliche Anzeigen können beim Vorstand erfragt werden.

Herausgeber:

FIAT-Raritäten-Club e.V.
Am Teimenort 10
44894 Bochum

Bankverbindung:

Sparkasse Krefeld
IBAN: DE87 3205 0000 0000 1420 42
BIC: SPKRDE33XXX

Vorstand:

Werner Gotzian
Uwe Hiller
Uwe Rudy
Josef Böskens
Harald Krieger (bis zur nächsten Mitglieder-
versammlung)

Internet:

Homepage: www.fiat-raritaeten-club.de
Fiat-Forum: forum.fiat-raritaeten-club.de
E-Mail: info@fiat-raritaeten-club.de

Administratoren:

Torge Schäfer admin@fiat-raritaeten-club.de
Gerhard Balzarek

Verantwortlich für Text und Inhalt:

Josef Böskens
Mühlenstraße 59
47589 Uedem
Tel. 02825 - 938937
gazzetta@fiat-raritaeten-club.de

Druck: Fa. Wohlfeld & Wirtz
Kulturstraße 75
47055 Duisburg

Auflage: 220 Stück

Pista & Piloti

11.10.2020, Bad Sobernheim

„Ganz in der Tradition der alten Flugplatzrennen, nahmen am 11. Oktober 2020 die Piloten von gut 150 klassischen Sport- und Rennwagen die Herausforderungen der 1.750 m langen Strecke auf dem ehemaligen Flugplatz Pferdsfeld ganz in der Nähe von Bad Sobernheim im Hunsrück an.“

So wurde die letztjährige Pista & Piloti angekündigt. Doch wenige Wochen vor dem 11.10. vermeldet die Website lakonisch:

„Bitte beachten: Aufgrund der Corona-Thematik, wird die Veranstaltung 2020 leider ohne Zuschauer stattfinden müssen. Der Zugang zum Veranstaltungsgelände und der Strecke wird nur für die Teilnehmer möglich sein. Wir bitten um Ihr Verständnis und hoffen, Sie im nächsten Jahr wieder als enthusiastische Zuschauer begrüßen zu dürfen.“

War ja eigentlich erwartbar, doch irgendwie hatte ich gehofft, so eine reine Freiluftveranstaltung auf einem großen Gelände könnte vielleicht doch mit Zuschauern stattfinden. Naja. Der geplante Besuch dieser Oldtimerveranstaltung, zusammen mit Olli und seinem 1975er Transit, würde also, wie alle anderen in diesem Jahr, ausfallen. Aber Olli kennt eine Menge Leute, auch einen Rennteilnehmer. Dieser gab den Tip, sich doch einmal über das Kontaktformular der Website an den Veranstalter zu wenden. Bei einer höflichen Anfrage machte er vielleicht für zwei Personen eine Ausnahme. Die Antwort kam umgehend:

„Hallo Herr Tippel, vielen Dank für Ihre schöne und enthusiastische Mail! Gerne mache ich bei Ihnen eine Ausnahme und setze Sie und eine Begleitperson auf die Gästeliste, die dann am Eingang ausliegt, zumal auch ein Fiat 127 im Starterfeld mitfährt. Bitte aber nicht an die grosse Glocke hängen, wir haben Coronabedingt nur ein begrenztes Kontingent an Personen, die auf das Gelände dürfen. Anbei der Zeitplan und die Veranstaltungsadresse.“

Dies wiederum war nicht unbedingt erwartbar, um so größer die Freude. Sonntagmorgens in der Dämmerung ging es also los. Auch das Wetter spielte mit. Nach zehn Minuten, kaum raus aus der Stadt, hörte der Regen, der die ganze vorangegangene Woche gefallen war, auf. Die Sonne zeigte sich. Den ganzen Tag hindurch zogen immer wieder dunkle Wolken auf, aber Regen fiel nicht mehr. Ollis Transit ist ein ehemaliges Feuerwehr-Einsatzfahrzeug. Im Feuerwehrjargon ein „Tragkraftspritzenfahrzeug“ (TSF). Es verfügt wegen der benötigten hohen Zuladung über Zwillingsreifen hinten und – in Verbindung mit dem Benzinmotor - eine sehr niedrige Übersetzung, die

– ähnlich wie beim 127 - höhere Geschwindigkeiten nur bei enormer nervlicher Abhärtung zulässt. Also ging es mit konstant 80 km/h eher gemächlich voran.



Zu den wenigen Dingen, die an dem 127 nicht zerlegt wurden, gehörte die Heizung. Durch die lange Standzeit war der Regulierungshebel fest. Appelle an den Fahrer, sie zu reparieren, wurden bisher immer - mit Verweis auf die ausschließliche Nutzung im Sommer und bei schönem Wetter – ignoriert. Heute war der Tag, an dem ich das erstmals bedauerte. Mit der Zeit wurde es doch etwas schattig am Volant. Ein wärmender Kaffee an der Raststätte blieb wegen der Corona-Pandemie verwehrt. Aber die gute Laune litt natürlich nicht darunter. Nach etwa eineinhalb Stunden verließen wir die Autobahn. Das Renngelände war gar nicht leicht zu finden. Es befand sich etliche Kilometer außerhalb der Stadt. Das Navigationsgerät erkannte die angegebene Adresse nicht. Ein entgegengekommener Lancia Delta Integrale half an der entscheidenden Kreuzung, den Weg zu finden.



Vor Ort angekommen stellten wir die Autos erstmal vor den Toren zum Gelände ab. Olli sprach sofort einige Leute mit Alfa Romeo-Aufdruck auf der Jacke an (Alfa Romeo tritt als Sponsor der Veranstaltung auf). Wenig später hatten wir die Befugnis, die Autos auf das Gelände zu bringen. Ich war eigentlich schon froh, selbst auf das Gelände zu dürfen, so fühlte man sich doch gleich als Teil des Geschehens.

Pista & Piloti fand 2020 zum fünften Mal statt. 2015 begann man mit einem kleinen Rundkurs um die

Klassikstadt in Frankfurt. Wegen Beschwerden von Anwohnern verweigerte die Stadt später die Genehmigung. Ab 2017 traf man sich auf dem Flugplatz Michelstadt im Odenwald. 2020 wurde Pista & Piloti erstmals im Hunsrück durchgeführt. Der Flugplatz Pferdsfeld ist ein ehemaliges Militärgelände der Bundeswehr. Nach deren Abzug kaufte die TRIWO AG das Areal. Es wurde zunächst von Opel als Teststrecke genutzt. Heute steht das Testgelände allen Herstellern offen. Die 2020er Ausgabe der Pista & Piloti stand anlässlich des 110. Geburtstags von Alfa Romeo unter dem Motto „Gran Premio Alfa Romeo“. Autos der Marke stellten dann auch den Löwenanteil des knapp 160 Fahrzeuge umfassenden Starterfeldes. Fiat und Abarth fanden sich etwa zehn ein – von Balilla und Topolino (mit verschiedenen Sonderaufbauten) über Abarth 2000 OT America und 124 Special T Gr. 5 bis zum Punto Super 2000 Rally.

für Vorkriegsfahrzeuge, von denen 24 gemeldet waren, z.B. Riley, Lagonda, Mercedes SSK, Alfa 6C 2500 Corsa und 6C 1750. Ein Highlight war auch die Giulietta SZ von 1962, die 2018 für 567.000 € versteigert worden war. Über die vorangegangene Bergung mit Hilfe eines Krans aus einer Turiner Garage nach 35 Jahren wurde berichtet, z.B. in „Auto Motor und Sport“. Als vermutlich ältestes Fahrzeug ging ein Mercedes Simplex 45 PS (gebaut 1902/03) an den Start.



Abarth darf natürlich nicht fehlen: OT 2000 links und OT 1000 rechts.



Oben: Es steht nicht „Topolino“ drauf, aber es ist „Topolino“ drin, zwei Barchettas auf Topolino-Basis.



Gestartet wurde in sechs Startergruppen mit klangvollen Namen wie: „Coppa Veloce“, „Giro d'Italia“ oder „Gran Premio Tazio Nuvolari“, letztere

Seitens des Veranstalters wurde die Parole ausgegeben: „Die Veranstaltung ist ausdrücklich nicht zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten gedacht.“ Daran hielt man sich. Zeiten wurden nicht genommen. Alles lief sehr entspannt und gesittet ab.

Man bewegte sich hier ganz selbstverständlich durch das Fahrerlager, denn es bildete räumlich die Verbindung zwischen Eingangsbereich mit Hangar, wo es auch ein Catering gab, mit der Rennstrecke. Man erlebte hautnah und mit allen Sinnen die Aufstellung vor den Rennen, die Starts und die jeweils knapp 20 Minuten dauernden Renndurchläufe.



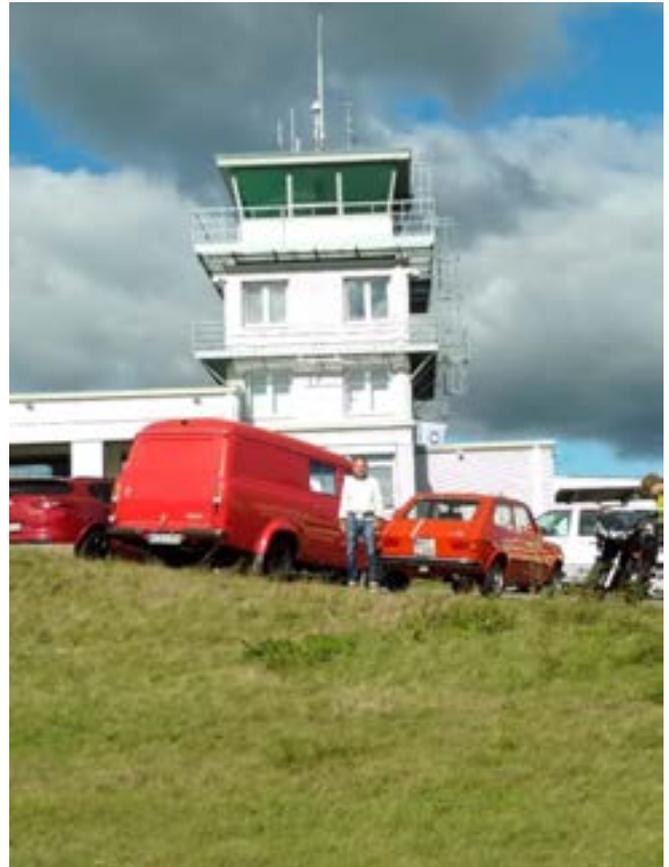
Fiat 124 Spezial T



Ich war fasziniert von diesen vielen Autos, darunter so viele sehr Seltene, sehr Alte und sehr Hochkarätige. Sie im Ruhezustand zu besichtigen, wäre die Fahrt schon wert gewesen. Sie „in action“ zu sehen war einfach überwältigend. Ständig möchte ich in den ehemaligen Hangar gehen, um mich endlich bei einem Kaffee etwas aufzuwärmen, konnte mich aber über Stunden nicht vom Ort des Geschehens wegbewegen. Man könnte ja etwas verpassen. Kaum war eine Startergruppe fertig, startete schon die nächste.

Schließlich fuhren wir etwas vorzeitig wieder ab, da alle Renndurchläufe wiederholt wurden und wir ohnehin reizüberflutet und etwas durchgefroren waren. Fazit: Eine tolle Veranstaltung, die eindeutig sehr viel mehr als zwei Zuschauer verdient

gehabt hätte. Es kann erwartet werden, dass Pista & Piloti in Zukunft stark wachsen wird. Für uns war es ein ungewöhnlicher Tag in ungewöhnlichen Zeiten, was ihn für uns um so wertvoller gemacht hat.



Text und Fotos: Markus Tippel

(Dieser Bericht hätte eigentlich in die Gazzetta 1/2021 hinein gehört, die war aber bereits voll, darum jetzt hier. Anm. Red.)

Ausflug mit 1100 Neckar

Auch in Corona-Zeiten haben wir mit dem Fiat Neckar Spaß an Ausflügen.

Dank Karl Sauers Hilfe bei der Tankentrostung und Verzinkung müssen nicht mehr der Vergaser zerlegt und die Kraftstofffilter erneuert werden, die sich sonst mit Rost zusetzen. Er läuft jetzt tadellos.

Wir packten in den großen Kofferraum Campingtisch und Stühle sowie einen gut gefüllten Picknickkorb. Unser türkisches Restaurant hat ein leckeres Sortiment, wenn wir uns plötzlich zu einem Ausflug entschieden. Desweiteren war er mit leckeren Köstlichkeiten von Brigitte gefüllt. Natürlich durfte am Nachmittag Kaffee und Kuchen nicht fehlen. Dann fuhren wir Richtung Eifel. Der Wald rund um den Nürburgring ist groß genug für

alle. Wir suchten einen ruhigen Seitenweg. Dort breiteten wir unser Leckereien aus. Mit diesem Angebot ließen wir es uns gut gehen. Manchmal aber rundet ein Besuch bei einem Winzer den Ausflug ab. Mit diesen Ausflügen konnten wir der Corona-Einzelhaft entfliehen und schöne Tage haben.



Wie ihr seht haben wir uns trotz der Beschränkungen an den warmen Tagen schöne Auszeiten mit unserem alten Neckar gegönnt.

Text und Fotos: Brigitte Hunberg
 Norbert Bündgen

50 Jahre Fiat 127

Auszug aus
Dante Giacosa
Vierzig Jahre Konstrukteur bei Fiat
Kapitel XXV
Der 127 und Pio Manzù

Der Stil des 127 ist ein Werk Pio Manzùs. Er hatte kaum das raffinierte Gipsmodell des „G31“ fertiggestellt, als Paolo Boano und ich (Dante Giacosa) beschlossen, ihm den Entwurf der Karosserie des 127 anzuvertrauen.



Oben: Ein Moment in der Modellierung in natürlicher Größe des Gipsmodells für die Karosserie des 127 im Stylingcenter, April 1969.

Pio der eine Leidenschaft für Autos hatte, die für jederman bestimmt waren, einfache Gebrauchsautos ohne Ansprüche auf Luxus, widmete sich dem 127 mit großem Einsatz und mit Begeisterung. Seine Konstruktionszeichnungen waren von höchster Einfachheit, die so weit getrieben war, wie es die Mitteilung der Idee zuließ. Die Modellzeichnungen machten den Prozess einer fortschreitenden zarten Verfeinerung, der den Eindruck einer raffinierten ausgeklügelten interlektuellen Naivität erwecken zu wollen schien, durch. Da ihm ausgezeichnete Mitarbeiter in der Formung des Gipsens zur Verfügung standen, baute er nach dem von uns gebilligten Plan ein Modell, das wegen der äußersten Sorgfalt in der Ausführung und wegen der Meisterschaft Bewunderung erweckte, mit der die Form an die festgesetzten Ausmaße und an den Raumbedarf der mechanischen, in der Motorhaube untergebrachten Teile angepasst worden war. Da er sich um die Unterbringung der Mechanik vielleicht zu große Sorgen gemacht hatte, schien die Motorhaube etwas zu voluminös zu sein. Das Modell mit

seinen weiten delikate geglätteten und untereinander verbundenen Flächen, mit Liebe modelliert, war jedenfalls sehr anziehend, und deswegen beschlossen wir, es dem Vorstandsausschuss vorzulegen.

Die Vorführung, die Pio mit Beklemmung und Aufregung erwartete, war auf Montag, den 26. Mai 1969 um 8.00 Uhr festgesetzt worden. Aber Pio kam nicht.

An dem selben Morgen wurde uns die schreckliche Nachricht von seinem Tod auf der Autobahn zwischen Mailand und Turin mitgeteilt. Er war in Rom gewesen, um seinen Vater zu besuchen. Bei seiner Rückfahrt hatte er in seinem gemütlichen Vaterhaus in Bergamo, das von Grün umgeben hoch auf einem Hügel liegt, Halt gemacht und dort die Nacht zugebracht. Früh am Morgen hatte er seine Reise mit dem 500 wieder aufgenommen, um zur festgelegten Stunde zum Stylingcenter zu kommen. Er wurde vielleicht von Übelkeit befallen, wurde plötzlich müde oder wollte, wie jemand vermutet hat, während der Fahrt das Schiebedach öffnen und verlor die Kontrolle über das Fahrzeug. Er wurde außerhalb der Straße in seinem kleinen umgestürzten Auto tot aufgefunden.



Einige Zeit lang blieb das Modell des 127 wie vergessen dort stehen, wo es zur Vorführung aufgestellt worden war, dann aber, da die Arbeit drängte, begannen wir, es mit realistischem Sinn zu betrachten, da wir daran dachten, aus ihm die Konstruktionspläne für die Fabriken gewinnen zu können.

Nachdem wir das Modell mehrmals lange betrachtet hatten, waren Boano und ich uns einig, dass das gewisse Etwas, was uns in der Beurteilung des Gesamtaussehens unsicher werden ließ, auf das zu große Volumen der Motorhaube zurückzuführen war. Boano, auch wenn er etwas zögerte, Hand an das Werk Pios zu legen, gab den Modellierern die Anordnung, die obere Fläche der Motorhaube um einige Zentimeter niedriger zu machen. Die Verbesserung war augenscheinlich

und wir waren damit zufrieden. Das Gipsmodell wurde gebilligt.

Von diesem Augenblick an war meine Beteiligung am Projekt des 127 beendet. Bis zur Fertigstellung lag es in den Händen Cordianos. Die Ausführung der Zeichnungen stellte sich als nicht schwierig heraus, da es sich um eine Karosserie handelte, deren innere Ausmaße nur wenig unter denen des 128 lagen und deren Antriebsaggregate und andere mechanische Teile vom A112 stammten. Natürlich wurden die Verbesserungen angebracht, die die mit dem A112 und dem 128 während der Produktion und des Gebrauchs der von den Kunden gemachten Erfahrungen ratsam erscheinen ließen.

Der 127 wurde in die Produktion gegeben und mit großem Erfolg im Frühjahr 1971 herausgebracht.



Oben: Standardlimousine Typ 127, Frühjahr 1971.

Soweit die Erinnerungen von Dante Giacosa zum Thema 127.

Pio Manzú
1939 – 1969

Der Sohn des großen Bildhauers Giacomo Manzú studierte Produktdesign an der Hochschule für Gestaltung in Ulm. Ab 1967 ist er Berater im Unternehmen Fiat und entwickelte das City-Taxi, das Autobianchi Coupé und den Fiat 127.



Er widmete sich auch dem Design anderer Objekte, unter anderem „Chronotime“ von Ritz Itabora, die Lampe „Parentesi“ von Flos, eine Schreibtischablage für Kartell und den „Physiologischen Sessel“, der 1967 für das Kaufhaus La Rinascente entworfen und 2001 von Alias veröffentlicht wurde.



Oben: City-Taxi
Unten: Chronotime von Ritz





Der 127 wurde im April 1971 vorgestellt und ab September 1971 auch nach Deutschland ausgeliefert. Er besitzt den Motor der seit 1968 gebauten 850 Sport-Modelle, allerdings aus steuerlichen Gründen in Deutschland nicht mit 47 sondern mit reduzierter 45 PS-Leistung. Frontantrieb und gute Fahrwerkseigenschaften ermöglichen es, das Auto flott zu bewegen. Der 127 macht Spaß und kommt beim Käufer gut an. Der Version mit Kofferraumdeckel wird im März 1972 die Ausführung mit großer Heckklappe zur Seite gestellt. Im gleichen Jahr läuft die Produktion des Seat 127 in Spanien an, der 1974 als 4- und 5-türige Version nach Deutschland gelangt (allerdings unter dem Namen FIAT).

Die erste Serie wurde im Jahre 1977 durch die 2. Serie abgelöst. Vor allem Front und Heckpartie wurde überarbeitet. Eine Sport-Version mit 70 PS wurde den normalen Modellen zur Seite gestellt. 1981 folgte dann die 3. Serie. Hier hielt großflächig Plastik an Front, Seiten und Heck Einzug, was zu der Zeit durchaus üblich war. Schöner wurden die Autos dadurch nicht.

	1971–1974
	127
Motor	Vergasermotor
Typ	100 GL.000
Zylinderzahl	4 (Reihe) querstehend
Bohrung x Hub	65 x 68 mm
Hubraum	903 cm ³
Leistung	35 kW (47 PS) bei 6200/min ¹⁾
Drehmoment	6,4 mkg = 62 Nm bei 3200/min
Verdichtung	9
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, unterliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette
Vergaser	Weber oder Holley 32 IBA 20
Kurbelwellenlager	3
Schmierung	4,3 Liter Öl, Zahnradpumpe
Kühlung	5 Liter Wasser, Pumpe
Batterie	12 V 34 Ah, auch: 45 Ah
Lichtmaschine	Gleichstrom 320 W, Drehstrom 480 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Vorderräder, Gelenkwellen mit Gleichlaufgelenken
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	4-Gang
Synchronisierung	I–IV
Übersetzungen I	3,636
II	2,055
III	1,348
IV	0,963 (0,977)
R	3,615
Achsantrieb	13/61
Übersetzungsverhältnis	4,692
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Querlenker, Dämpfungsbeine, Querblattfeder
Lenkung	Zahnstange, 16,4:1, 3,5 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Scheibenbremsen vorn 227 mm Ø Trommelbremsen hinten 185 mm Ø
Handbremse	Mechanisch, auf Hinterräder
Radstand	2225 mm
Spurweite vorn / hinten	1280 / 1295 mm
Felgen	4 J x 13
Reifen	135 SR 13
Allgemeine Daten	
Länge / Breite / Höhe	3595 / 1527 / 1370 mm
Wendekreis	9600 mm
Wagengewicht	705 kg (Stütz: 710 kg)
Zulässiges Gesamtgewicht	1105 kg (Stütz: 1110 kg)
Höchstgeschwindigkeit	143 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	17,5 sec
Verbrauch / 100 km	7,7 Liter
Kraftstofftank	30 Liter
	¹⁾ In Deutschland: 33,1 kW (45 PS) bei 6000/min.

Quelle: Wolfgang Schmarbeck
Alle Fiat-Automobile
1899 – 1981
Motorbuch Verlag Stuttgart

Zwischen 1971 und 1974 gab es nur die 45-PS-Variante. Der Spezial unterschied sich vom Normalmodell nur durch bessere Ausstattung, geänderten Kühlergrill und seitlichen Zierleisten.

1974-77	
127 Special	127 N
Vergasermotor 100 GL.000 4 (Reihe) querstehend 65x68 mm 903 ccm 35 kW (47 PS) bei 6200/min ¹⁾ 6,4 mkg = 62 Nm bei 3200/min 9 Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, unterliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette Weber oder Holley 32 IBA 20	Vergasermotor 100 GL.048 4 (Reihe) querstehend 65x68 mm 903 ccm 29 kW (40 PS) bei 5400/min 6,5 mkg = 64 Nm bei 3000/min 7,8 Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, unterliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette Weber oder Holley 32 IBA 20
3 4,3 Liter Öl, Zahnradpumpe 5 Liter Wasser, Pumpe 12 V 45 Ah Drehstrom 460 W	3 4,3 Liter Öl, Zahnradpumpe 5 Liter Wasser, Pumpe 12 V 34 Ah Drehstrom 460 W
Antrieb auf Vorderräder, Gelenkwellen mit Gleichlaufgelenken Einscheibentrockenkupplung Schalthebel Wagenmitte 4-Gang I-IV 3,636 2,055 1,348 0,977 3,615 13/61 4,692	Antrieb auf Vorderräder, Gelenkwellen mit Gleichlaufgelenken Einscheibentrockenkupplung Schalthebel Wagenmitte 4-Gang I-IV 3,636 2,055 1,348 0,977 3,615 13/61 4,692
Selbsttragende Ganzstahkarosserie Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator Querlenker, Dämpfungsbeine, Querblattfeder Zahnstange, 18,4:1, 3,5 Lenkradumdrehungen Hydraulisch Scheibenbremsen vorn 227 mm Ø Trommelbremsen hinten 185 mm Ø Mechanisch, auf Hinterräder 2225 mm 1280 / 1295 mm 4 J x 13, 4,5 J x 13 135 SR 13, 155/70 SR 13	Selbsttragende Ganzstahkarosserie Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator Querlenker, Dämpfungsbeine, Querblattfeder Zahnstange, 3,5 Lenkradumdrehungen Hydraulisch Scheibenbremsen vorn 227 mm Ø Trommelbremsen hinten 185 mm Ø Mechanisch, auf Hinterräder 2225 mm 1280 / 1295 mm 4 J x 13 135 SR 13
3595 / 1527 / 1370 mm 9600 mm 710 kg 1110 kg 143 km/h 17,5 sec 7,7 Liter 30 Liter	3595 / 1527 / 1370 mm 9600 mm 706 kg (3tügig: 710 kg) 1105 kg (3tügig 1110 kg) 130 km/h 20,5 sec 6,5 Liter 30 Liter
¹⁾ In Deutschland: 33,1 kW (45 PS) bei 6000/min.	



Der 127 Normal, unten aus einem englischen Prospekt. Der 127 wurde im Jahre 1971 von europäischen Journalisten zum „Auto des Jahres“ gewählt.



Unten: aus einem deutschen Prospekt des Jahres 1974.

Serienmäßige Ausstattung:

Innenausstattung:
Einzelsitze vorn - Stoffbezüge - Sicherheitsgurte vorn
Armlehnen an den Türen - Ablagefach unter dem
Armaturenbrett - gepolsterte Sonnenblenden - 3 Haltegriffe,
hinten mit Kleiderhaken - 3 Aschenbecher.

Bedienungsorgane:
Knüppelschaltung - Zweispeichen-Lenkrad - Bedienungs-
hebel für Blinker, Lichtanlage und Scheibenwischer an der
Lenksäule - Choke.

Instrumentierung:
Tachometer - Kontrolleuchte für Kühlwassertemperatur -
Kontrolleuchte für eingeschaltetes Außenlicht -
Benzinuhr mit Reserveanzeigenleuchte - Öldruckkontroll-
leuchte - Ladekontrolleuchte.

Heizung und Lüftung:
Stufenlos regulierbare Heizung und Lüftung - drehbare
Rosetten für Heizung - Entlüftungsschlitze unterhalb der
Heckscheibe (Zwangsentlüftung) für zugfreie Entlüftung des
Innenraums - Gebläse - Ausstellfenster vorn.

Beleuchtung:
Lichthupe - Innenleuchte am Innenspiegel montiert -
Kontakte für die Innenleuchte an den Türen.

Extras: heizbare Heckscheibe

Serienmäßig korrosionsgeschützt.
Mit besonderer Garantie.

Quelle: **Wolfgang Scharbeck**
Alle Fiat-Automobile
1899 – 1981
Motorbuch Verlag Stuttgart

Ab 1974 hatte der „Normal“ nur noch 40 PS, die
45-PS-Maschine blieb dem Spezial vorbehalten.



Fiat wirbt für den 127 mit dem Slogan „Serienmäßig Korrosionsschutz“.

Bremsen:
 Vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen. Hydraulische Anlage, bei der der vordere und hintere Bremskreis voneinander unabhängig sind. Bremskraftregler im hinteren Bremskreis. Mechanisch betätigte Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

Räder/Reifen:
 Gürtelreifen 135-13. Felgen 4,00 Jx13. Reserverad im Motorraum.

Elektrische Anlage:
 12 Volt Drehstrom-Lichtmaschine 400 Watt, Batterie 34 Ah.

Tankinhalt:
 Fassungsvermögen 30 Liter.

Verbrauchswerte:
 bei 80 km/h = 5,5 l/100 km
 bei 100 km/h = 6,6 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit:
 141 km/h.

Gewichte:

Leergewicht	710 kg
zul. Gesamtgewicht	1110 kg
zul. Achslast vorn	560 kg
zul. Achslast hinten	590 kg

Motor:
 4-Zylinder-Reihenmotor - querstehend eingebaut -
 Steuerung: hängende Ventile im Zylinderkopf, über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel von der im Kurbelgehäuse gelagerten Nockenwelle betätigt - der Antrieb der Nockenwelle erfolgt von der Kurbelwelle über eine Steuerkette.
 Hubraum (gesamt) 903 ccm
 Hubraum (Steuer) 896 ccm
 Bohrung/Hub 65/68
 Leistung 45 DIN/PS bei 6000 U/min.
 max. Drehmoment 6,4 mkg bei 3200 U/min.
 Verdichtung 9,0

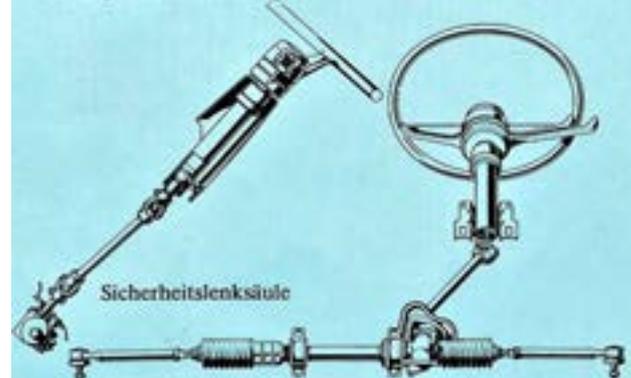
Kupplung:
 Einscheiben-Trockenkupplung

Getriebe:
 4 Vorwärtsgänge, 1., 2., 3. und 4. synchronisiert, Mittelschalt-
 hebel.

Kraftübertragung:
 Auf die Vorderräder durch Achswellen, die über Gleichlaufgelenke mit dem Ausgleichsgetriebe und den Radwellen verbunden sind. Untersetzungsverhältnis 13/61.

Hinterachse:
 Einzerradaufhängung an Dämpferbeinen mit eingebauten Stoßdämpfern und Querlenkern. Querliegende Blattfeder, die als Stabilisator bei asymmetrischen Federwegen der Räder wirkt. Gelenke mit Gummibuchsen.

Vorderachse:
 Einzerradaufhängung mit Querlenkern und Federbeinen mit eingebauten Stoßdämpfern, Schraubenfedern. Stabilisator. Wartungsfreie Gelenke.



Lenkung:
 Zahnstangenlenkung. Dreigeteilte Lenksäule, durch Gelenke verbunden. Symmetrische und für jedes Rad unabhängige Spurstangen. Wendekreisdurchmesser 9,60 m.

Es gab 1977 noch eine „Abarth“-Version.



Fiat 127 ABARTH

Abarth-Hochleistungs-Auspuffanlage
Die spezielle für Abarth des Örgel mit Abarth-Auslauf verbindet Vorder- und Hinterräder für höhere und gleichzeitige Beschleunigung. Abarth-Doppelschicht-Druckrohr und dabei die vollwertige Garantie über Lebensdauer.

Heiße Heckscheibe
Als Ausstattungsmerkmal darf ein so wichtiges Sicherheitsmerkmal selbst bei einer Antriebsunterbrechung nicht in geringfügiger Gefahr liegen.

Rückfahrleuchte
Die Rückfahrleuchte ist ein wichtiges Sicherheitsmerkmal, das bei einer Antriebsunterbrechung nicht in geringfügiger Gefahr liegen darf.

Abarth-Zeichen
Das Abarth-Zeichen steht für die Originalität der Abarth-Produkte und gibt den Fahrer einen Leistungsboost.





Eine vollständige Sportausstattung mit serienmäßigen Originalteilen des berühmten Rennfahrzeug-Tuners Abarth macht den neuen FIAT-Typ begehrenswert. Ein „Hochwert-Exklusiv“ ist auch in dieser Klasse möglich. Der Fiat 127 Abarth beweist es.

1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.
2 Jahre Garantie auf alle wesentlichen Teile.
Der vollwertige Weg im neuen Fiat-Fiat-Abteil.

FIAT

Autos die Freude machen

DEUTSCHE FIAT AKTIENGESELLSCHAFT HEILBRONN, N.

Bevor Fiat über die große Heckklappe für den 127 nachdachte, gab es sie beim Karosseriebauer **Fissore** aus Cuneo. Wenn man genau hinschaut, gibt es einige Detailunterschiede zu den Serienlimousinen von Fiat: Chromumrandete Frontscheinwerfer, weiße Blinkerläser vorne und Luftauslässe an den C-Säulen.



In dieser Version ging es aber nicht um mehr Leistung sondern um einen Abarth-Auspuff, das schöne Abarth-Logo und Zusatzausstattung. (Prospekt: Februar 1977)

In unserem Nachbarland – den Niederlanden – gab es ein Lieferwagenversion, die es in unserem Lande nicht gab. Der 127 „BESTEL“ hatte keine hinteren Seitenscheiben. Durch die Verdeckung der hinteren Seitenscheiben werden deutlich weniger Steuern fällig, diesen Steuervorteil können auch Privatleute in Anspruch nehmen. Daher sieht man diese Art von Lieferwagen häufig in unserem Nachbarland.



Fissore S.p.A.

12038 SAVIGLIANO (Cuneo)
via Torino, 191 - tel. 2338 - 2813



Dann habe ich in meinen Unterlagen noch einen Prospekt entdeckt: **Fiat 127 Team**. Diese auf 500 Einheiten limitierte Sonderserie gab es wohl nur in den Niederlanden. Der Prospekt aus dem Jahre 1980! – die zweite Serie des 127 erschien bereits im Jahre 1977 – zeigte zahlreiche Sonderausstattungen, die wohl auf junge Käufer abzielten.

**Vorbehouden voor 500 geprivilegieerden.
De Fiat 127 Team.**

De Fiat 127 Team wordt slechts in 500 exemplaren geproduceerd, genummerd van 1 tot 500. Hij is voorzien van een speciale uitrusting, ontworpen door Bertone. Op verzoek kan hij ook met specifieke instrumenten worden uitgerust.



FIAT

De Fiat 127 Team ontwikkelt 47 PK (DIN) en haalt 100 km/uur in 16,1 seconden. De Fiat 127 Team, met voorwielaandrijving, schijfremmen op de voorwielen, dubbel remcircuit en radiaalbanden, valt uiterlijk op door zijn gekleurde strook en zijn speciale uitrusting:



• sportvelgen



• klein sportstuur voor een uiterst snel reageren van de stuurinrichting.



• omvattende bumpers met stookkussens (Bertone) en speciaal sierrooster.



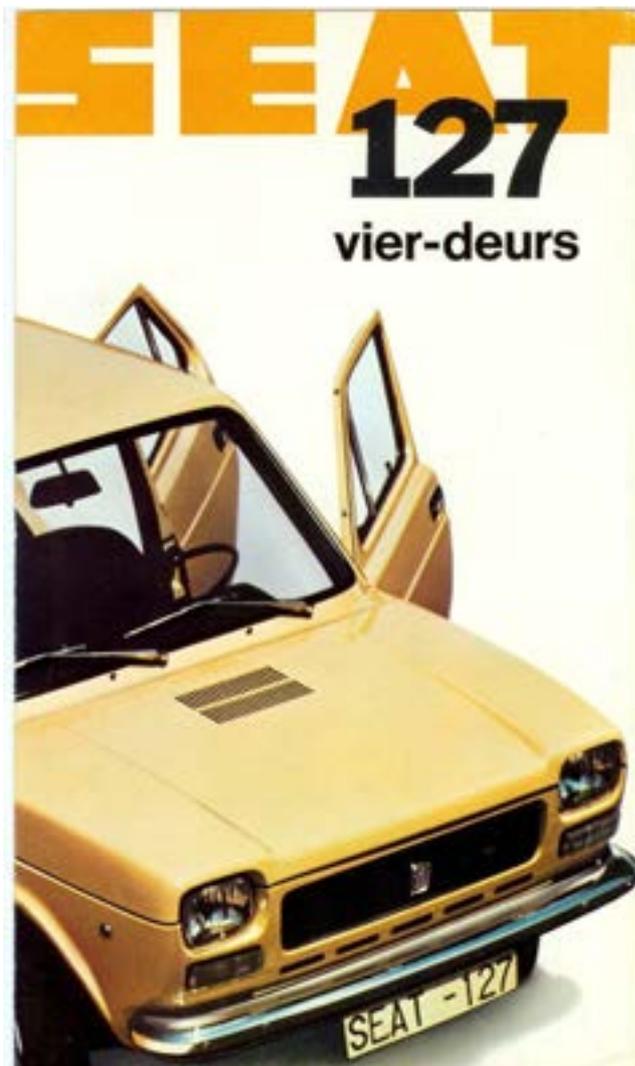
• motorkap met dynamische luchtinlaat (Bertone)



• stop van de benzinetank met veiligheidsvergrendeling

Op verzoek kan hij worden uitgerust met:
1. toerenteller
2. stroommeter - watertemperatuurmeter - oliedrukmeter.

und fünftürigen Versionen. Mit den Worten „Konstruktion bei Seat“ wurde in den deutschen Prospekten auf die spanische Herkunft verwiesen.



In den Niederlanden hingegen gab es ein Seat-Händlernetz. Hier hieß die viertürige Version dann auch „Seat 127“, wie auf dem Prospekt oben zu sehen ist.

Seat Sport 1430 (1200)



Sportfelgen, Sportlenkrad, geänderte Stoßstangen, Lufteinlass auf der Motorhaube und Zierstreifen unterschieden den 127 Team von der Serienlimousine. Optional waren Drehzahlmesser, Voltmeter, Wassertemperaturanzeige und Öldruckmesser lieferbar.

Wurden hier die letzten 127er der ersten Serie aufgebrenzelt und an den Mann oder die Frau gebracht? Ich weiß es nicht.

Der 127 wurde ab dem Jahre 1972 auch in Spanien bei Seat gefertigt. Bei Seat wurde dann die viertürige (fünftürige) Version entwickelt und gebaut. Seat-Fahrzeuge waren zu der Zeit auf dem deutschen Markt nicht vertreten. Fiat vermarktete aber über sein Händlernetz die vier-

Bei Seat in Spanien wurde auf Basis des 127 ein kleines Sportcoupe gebaut. (Ich war fälschlicherweise lange Zeit davon ausgegangen, dass dieses Coupé auf den 128 basierte.)

SEAT 127 SPORT COUPÉ 1430

DE NIEUWE SEAT 127 SPORTCOUPÉ 1430

De Sportcoupe is het kleinste model van de 127 familie door zijn sportieve vorm; veel mensen zullen er dan ook op het eerste gezicht geen 127 in herkennen.

Tech is er een doeltreffende versnelling: de afmetingen van het onderstel en het wielbasisgedeelte zijn exact gelijk aan die van de andere 127-ers, waarmee men een uitstekende wegafsluiting verkrijgt.

Een forse afsluiting van de 127 is herkennen.

Het koppelwerk is behalve sport en krachtzaam (lage toerentalen) tevens de beste die bij de 127-ers te vinden is. Het koppelwerk is behalve sport en krachtzaam (lage toerentalen) tevens de beste die bij de 127-ers te vinden is.

Het interieur geeft dezelfde sportieve indruk, worden met een comfortabele houding en een goede afsluiting naar voren.

De motor trekt meer rekenen met zijn auto-afhankelijkheid en zijn betrouwbaarheid.

Een erg goed sportmodel met lage toerentalen, dat in het algemeen het meest functioneel van de andere 127 Sport Coupé 1430, die het in Nederland het beste zal gaan doen.

Wie het goede van deze Sportcoupe met die van de andere 127-ers wil combineren, kan het best naar één van de 750 Fiat agenten gaan.

Uij regelen met alle plezier en verrijken de prijs van u.

Unten: Rally Racing Heft 1/1979

Seat Coupé Ableger

Fiats spanische Tochter Seat bringt über die Promotor Automobil Vertrieb GmbH ein gefälliges, sportliches Coupé in zwei Hubraumversionen mit 1200 ccm-Motor und 49 kW (75 PS) sowie 1430 ccm-Motor mit 55 kW (75 PS) auf den Markt. Die vorn quer eingebauten Motoren treiben die Vorderräder an. 155 km/h werden für das hubraumschwächere, 160 km/h für das stärkere Modell angegeben. Zwei Dinge sind ungewöhnlich: Die serienmäßige Ausstattung der Coupés ist überdurchschnittlich reichhaltig (u.a. getönte Verbundglasscheiben, Drehzahlmesser, Serie-70-Reifen) und der günstige Preis. 10690 bzw. 11490 Mark kosten die Sportcoupés.

Nicht offiziell bei Fiat sondern über die Promotor Automobilvertrieb GmbH Heilbron war das Seat-Coupé auch in Deutschland zu bekommen. Viele werden es aber nicht gewesen sein. Der 1200 hatte übrigens 49 kW, was 67 PS entspricht, nicht 75, wie im RR-Text angegeben.

Preise:
Die unten angegebenen Preise stammen aus einer Preisliste vom 02.09.1976.

Fiat 127 (Normal-Ber)

896 ccm, 45 PS, Frontantrieb, Spitz 126 km/h, Zweibrücken, Scheibenbremse vorn, Drehmomentmaschine, Gänge, Hubelitz, Heulbare Heckscheibe und automatische Sicherheitsgurtsperre

3-fürge Limousine

Extraz. Kopffelzen DM 110,-

DM 7.820,-
3-fürge Mehrpreis-Produkt DM 8.170,-

Unverbindliche Preisempfehlungen

Fiat 127 Special 2- und 3-fürge

896 ccm, 45 PS, Frontantrieb, Spitz 141 km/h, Mehrzustellung serienmäßig: Seitenstützen mit Gummieinlage, Tankdeckel abschließbar, 1 Rückfahrleuchte, Stoßdämpfer mit Gummieinlage, Zigarettenanzünder, zweifürge Getriebe, elkt. Scheibenwaschanlage, gepolertes Lenkrad, Teppichboden, Ablege auf dem Mittelteil, Make-up-Spiegel, Zwischen-Scheibenwischer, Abdeckung über dem Lederarm bei der serienmäßigen Ausführung

Extraz. Metalllackierung Kopffelzen DM 190,- DM 110,-

DM 8.370,-
DM 8.720,-

Unverbindliche Preisempfehlungen

Fiat 127 4-fürge

Konstruktion „Seat“

896 ccm, 45 PS, Frontantrieb, Spitz 140 km/h, Zweibrücken, Scheibenbremse vorn, Drehmomentmaschine, Gänge, Hubelitz

Extraz. Heulbare Heckscheibe DM 95,-

DM 7.590,-

Unverbindliche Preisempfehlungen

Farben:

Die unten angegebenen Farbnummern stammen aus einer offiziellen Farbtabelle vom 02.02.1976.

Fiat 127

2- und 3-türig

- 165 Dunkelkorall
- 233 Weiß
- 246 Tuffsteingelb
- 336 Grasgrün
- 358 Hellgrün
- 463 Türkis



Fiat 127 Special

2- und 3-türig

- 165 Dunkelkorall
- 233 Weiß
- 246 Tuffsteingelb
- 336 Grasgrün
- 358 Hellgrün
- 463 Türkis
- 625 Hellgrau metallisé
- 798 Bronze metallisé



Technische Daten

Motor:
4-Zylinder-Reihenmotor - gasotrieb eingebaute - Steuerung: ändernde Ventile im Zylinderkopf, über Nocken, Ventile und Kippscheitel von der im Kurbelgehäuse gelagerten Pleuellwelle betriebe - der Antriebs der Pleuellwelle erfolgt von der Pleuellwelle über eine Pleuellwelle.
Nichtmax (gesamt) 803 cm³
Nichtmax (Zylinder) 896 cm³
Betriebsdruck 8,5 bar
Leistung 41 DIN/PS bei 4000 U/min.
max. Drehmoment 6,4 mkg bei 2000 U/min.
Verfichtung 9,9

Leistung:
Zahnradlenkung, Dreigewichte Lenksäule, durch Gelenke verbunden, Synchrobleche und für jeder Rad unabhängige Spurlenker, Wankkreislaufdrehmoment 9,6 m.

Bremse:
Vorn Scheibenbremse, hinten Trommelbremse. Hydraulische Anlage, bei der die vordere und hintere Bremsen unabhängig voneinander angeschlossen sind. Bremskraftregler im hinteren Bremskreis. Mechanisch betriebe Handbremse auf die Pleuellwelle wirkend.

Räder/Rollen:
Gabelrollen 125-13, Felgen 4,00 2x13, Reifenrad im Minimum.

Elektrische Anlage:
12 Volt Drehstrom-Lichtmaschine 400 Watt, Batterie 34 Ah.

Tankinhalt:
Passagiervermögen 30 Liter.

Verbrauchswerte:
bei 90 km/h = 7,2 l/100 km
bei 100 km/h = 8,8 l/100 km

Wichtigkeitsvermögen:
140 km/h.

Gewichte:
Leergewicht 710 kg
zul. Gesamtgewicht 1110 kg
zul. Achslast vorn 500 kg
zul. Achslast hinten 390 kg

Änderungen in Ausführung und Konstruktion vorbehalten.

Importeur für Deutschland und Berlin ausg. Bayern:
FIBERFAB KAROSSERIE
J. Kuhnle
D-7129 Heilbronn-Auenstein
bei Heilbronn Telefon (0 71 82) 8 11 25

Per Scout-127-Händler:
10 JAN. 1979

Fissore Scout



Der Scout 127 ist ein leichter Geländewagen mit hohem Nutz- und Freizeitwert. Hersteller ist Fissore, einer der renommierten italienischen Karoserieschneider. Der Aufbau ist «Ganzstahl» auf der technischen Basis des Fiat 127. Besonders findet der Scout 127 Einsatz in der Forst- und Landwirtschaft, in Handel und Industrie. Der Scout 127 ist mit einem abnehmbaren, winterfesten Allwetterverdeck ausgestattet, ein Hardtop ist lieferbar.

Maße und Gewichte, Scout 127, 3türig:
Länge 3470 mm, Breite 1370 mm, Höhe 1420 mm, Radstand 2225 mm.
Anhängelast: gebremst 600 kg, ungebremst 360 kg. Zuladung 400 kg.
Sitzplätze 5, vorn Einzelsitze, versenkbare Rücksitzbank, Ladefläche 1160 x 900 mm.
Farben: weiß, beige, grün, rot.

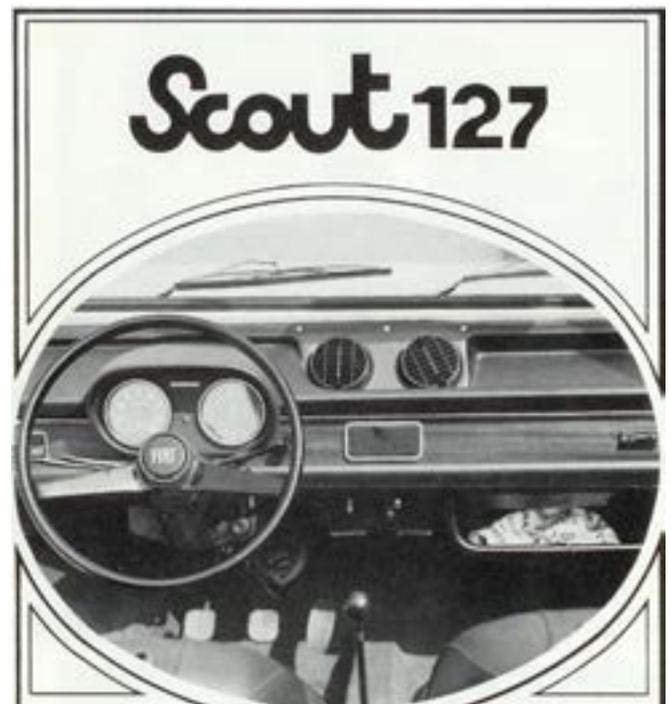
Serienmäßige Ausstattung Scout 127

Innenausstattung: Einzelsitze vorn, Sicherheitsgurte vorn, Ablagefach unter dem Armaturenbrett, gepolsterte Sonnenblenden, 2 Haltegriffe, Aschenbecher, Bodenbeläge, Kopfstützen.

Bedienungsorgane: Krüppelschaltung, Zweispochen-Lenkrad, Bedienungshebel für Blinker, Lichtanlage, Lichtupe und Scheibenwischer an der Lenksäule, Choke.

Instrumentierung: Tachometer, Kontrollleuchte für Kühlwassertemperatur, Kontrollleuchte für eingeschaltetes Außenlicht, Benzinzuhr mit Reservanzeigenleuchte, Öldruckkontrollleuchte, Ladekontrollleuchte, Innenleuchte.

Heizung, Lüftung und Reifen: Stufenlos regulierbare Heizung und Lüftung, drehbare Rosetten für Heizung, Gebläse, Gürtelreifen 135 SR 13, Bordwerkzeuge.



FIBERFAB KAROSSERIE

**Das alles
haben wir vor der
Ölkrise sagen müssen,
um Sie von einem Fiat
zu überzeugen.**

**Das ist alles,
was wir Ihnen heute
sagen müssen.**

Der Fiat 126 ist für den Stadtverkehr
#1. Er ist ein echter Vierer und nennt
sich nicht nur so.
Mit seinen 104cm und 23 DIN-PS kommt
er auf 181 km/h.
Er ist 3,27 m lang, 1,36 m breit und
hat einen entsprechend kleinen Wendekreis.
Damit parkt er, wo andere keinen Park-
platz finden und kommt durch den Verkehr,
wo andere Autos länger hängenbleiben.
Er kostet genau DM 4990,-*



4,9 Liter bei 90km/h
6,5 Liter bei 100km/h

Der Fiat 127 hat mehr Dampf als die
meisten Konkurrenzmodelle.
Mit seinen 45 DIN-PS kommt er auf 140 km/h.
Er hat Vorderradtrieb.
Er hat immer mehr Platz als die meisten
Konkurrenzmodelle. 80% des gesamten Wagens
gehören Ihnen und Ihrem Gepäck, die anderen
20% der Technik.
Er ist billiger als die meisten Konkurrenzmodelle.
Er kostet genau DM 6290,-*



5,5 Liter bei 90km/h
6,6 Liter bei 100km/h

Der Fiat 128 ist ein gelungener Fließheck.
Er hat Vorderradtrieb. Seine Motor- und über-
lagerter Nockenventil- und Sechsgang-
Kurbelwelle entwickelt 51 DIN-PS.
Er kommt damit auf 140 km/h und
Beschleunigung von 0 auf 100 in 16 Sekunden.
Er hat Scheibenbremse vorne, Bremskraft-
verstärker, Bremsöffner hinten, Drehmomentschraube, Gürtelrillen usw.
Aber er hat die Vorteile eines kleinen
Wagens. Er ist zum Beispiel nur 3,84 m lang
und 1,59 m breit. Er kostet genau DM 6990,-*



6,2 Liter bei 90km/h
7,6 Liter bei 100km/h

FIAT
In Europa die wichtigste Marke.

*Alle Fiats sind jetzt serienmäßig ausgestattet. Mit besonderer Achtung-Garantie.



Das Bild oben zeigt eine Studie, wie ein Fiat 127 in den 2020er Jahren aussehen könnte. Die Studie hat nichts von seinen formalen Qualitäten des 1971er 127 verloren. Ich kann hier nur sagen: „baut ihn!“

Hier ein Auszug aus dem Buch

„1899 – FIAT – 1999“

Die Kreativität – Das Design – Der Erfolg

Verlag: Automobilia

Autor: Riccardo P. Felicioli

127 (1971)

Das Jahrzehnt der Krisen und der Unruhen beginnt für Fiat glücklicherweise mit der Einführung dieses außergewöhnlichen Produktes aus der Feder von Pio Manzù, das, aufgrund des vorzeitigen Ablebens des jungen Stylisten, von Boano fertigentwickelt wird. Der 127 ist der wahre Nachfolger des 600, an dessen großen Verkaufserfolg er anknüpft. Wie der 600 im Automobildesign einen der Inbegriffe der Lehre des Funktionalismus dargestellt hat, steht der 127 von Manzù in diesem Bereich für die vollendete Anwendung des rationalistischen Ansatzes.

Der 127 ist ein kompakter dreitüriger Kleinwagen mit Frontantrieb. Die Linie ist von extremer Einfachheit und stilistischer Reinheit, und sämtliche Elemente setzen sich wie in einem soliden und harmonischen architektonischen Komplex völlig ausgewogen zusammen. Trotz der geringen Abmessungen bietet der Fahrgastraum vier Personen bequem Platz und auch das Kofferraum weist ein angemessenes Fassungsvermögen auf. Die Scheinwerfer, die Kühlerverkleidung und die Rückleuchten sind mit großer grafischer Sorgfalt in die Karosserie eingefügt. Auch der Riss der Linien, die die Verbindung zwischen den beweglichen Teilen (Türen, Heckklappe, Motorhaube) und dem Fahrzeugkörper markieren, verweisen auf die Erfahrungen im Bereich der Grafik und des Layouts. Die spartanische Schlichtheit der baulichen Lösung scheint eine Metapher, scheint der symbolische Ausdruck einer neuen Art und Weise zu sein, das Automobil zu begreifen: ein der Fort-

In der Ölkrise 1973 und 1974 stand auf einmal ein ganz anderes Verkaufsargument im Vordergrund: der Verbrauch.

Fiat warb mit den niedrigen Verbräuchen seiner Typen 126, 127 und 128.



bewegung dienendes Mittel, ein unabkömmliches unverzichtbares „Werkzeug“, das von der Industriegesellschaft zur Befriedigung der eigenen Bedürfnisse erschaffen wurde.

Die Formgebung des 127 ist ein Spiegelbild der Ideen, die das gesamte Jahrzehnt so stark kennzeichnen werden: der Wunsch nach Nüchternheit und Reinheit, die Ablehnung des zur Schau gestellten Konsums, die Rationalität, das Bedürfnis nach Echtheit. Mit seiner vorausschauenden seherischen Gabe, wie sie jungen Menschen so eigen ist, hat Pio Manzù in seinem prachtvollen Entwurf viele der Themen konzentriert, die den Mittelpunkt der Imagination und jener Erwartungen bilden, die dieses rauhe, komplexe und aufreibende Jahrzehnt unseres Lebens prägen werden. Aber der antizipierende Wert des 127 ist nicht nur formaler und symbolischer Art, denn mit der Markteinführung des 127 beginnt das Thema des Luftwiderstandes allergrößte Aktualität zu erlangen, ein Thema, das, unter dem Druck der 1973 ausbrechenden verheerenden Energiekrise, entscheidenden Einfluss auf die Planung und Entwicklung wie auch auf die Formgebung sämtlicher Autos hat, die im folgenden Jahrzehnt herausgebracht werden.

Mit dem 127 (und dem fast zeitgleich entstehenden Alfasud von Giugiaro) kehrt die geduckte schnittige Linienführung zurück. Das Auto nimmt eine leicht keilförmige Linie an, die akzentuiert wird durch die zum Motor hin abgechrägte Gürtellinie, die sich durch eine gleichzeitige progressive Verringerung der Glasflächen, insbesondere der hinteren Scheiben, anzuheben beginnt. Und dieser Komplex von baulichen und stilistischen Lösungen ist es, der dieses von Fiat produzierte brillante Fahrzeug der mittleren Klasse zum Stammvater einer neuen Generation von Automobilen macht.

Das Automobildesign der siebziger und der frühen achtziger Jahre wird stark beeinflusst durch den 127. Dies ist auch der Fall beim Ford Fiesta, der nach Aussage von Lee Iacocca sorgfältig vom Erfolgsmodell von Fiat abkopiert wurde. Zu den Autos der siebziger Jahre, die aus formaler Sicht eindeutig mit dem 127 verwandt sind, gehören der Alfa Romeo Alfasud (1971) und der Volkswagen Golf (1974), beide von Giugiaro entworfen, sowie der von Boano konzipierte Ritmo (1978).

Das Magazin der Technik – **hobby** – testete den 127 in seiner Ausgabe Nr. 10, 12.05.1971.

Autotest – Mini auf italienisch

Mir dreieinhalb Metern Länge passt er in so manche Parklücke, die für andere Autos keine ist: der neue Fiat 127.

Das praktische Kombiheck macht solche Raumnutzung möglich. Die Karosseriequalitäten des Autobianchi A112 erreicht der Fiat freilich nicht: die Turiner Autobauer haben die dritte Tür vergessen.



Dr. Ing. Ettore Cordiano schaute verdutzt drein, als ich ihm im Datenverarbeitungshäuschen der Messstrecke an der Autostrada Turin-Savona folgendermaßen gratulierte: „Im Namen der 15000 hobby-Lesern darf ich Sie zum Fiat 127 beglückwünschen, denn Sie haben mit ihm ein fast ideales Auto nach den Vorstellungen unserer Leser erschaffen.“

Zur Erklärung holte ich aus der Pressemappe die Durchsichtsskizze des Fiat 127 heraus und malte 13 Pluszeichen hinein, die erfüllte Forderungen bedeuten. Der „Ingeniere“ strahlte, doch dann musste ich leider etwas Wasser in den Asti Spumante schütten: „Hier sind allerdings noch sieben Minuszeichen und drei, die man mit „Plus-Minus“ oder „Jein“ werten könnte. Darüber müssen wir noch ausführlich reden. Nun, der Fiat 127 ist der Bruder des mit dem hobby-Auto-Oscar ausgezeichneten Autobianchi A112. Darum ist es auch keine große Überraschung, dass er für fast ideal erklärt wird. Allerdings hat der A112 vor dem Fiat einen großen Vorzug, nämlich den, eine Kombi-Limousine zu sein. Der Fiat 127 ist es nicht. Die Frage nach dem Warum lässt sich nur schwer beantworten. Zwar sind, abgesehen vom A112, alle existierenden Minis ebenfalls simple Zweitürer mit einer Art Briefkastendeckel am Heck. Der grundsätzliche Vorzug einer großen dritten Tür, kombiniert mit umlegbarer Rücksitzlehne, ist indessen so augenfällig, dass die kleinkarrierte Uralt-Konstruktion seit dem Auftauchen des A112 eigentlich ausgestorben schien.

Offensichtlich traut Fiat dem italienischen Durchschnittsfahrer noch nicht recht. Kommen doch heute noch immer vielen Zeitgenossen Assoziationen an „Lieferwagen“, wenn sie einer ordentlichen Hecktüre ansichtig werden. Zumindest behaupten die Firmenkonstrukteure das.

Wie ist der Neue?

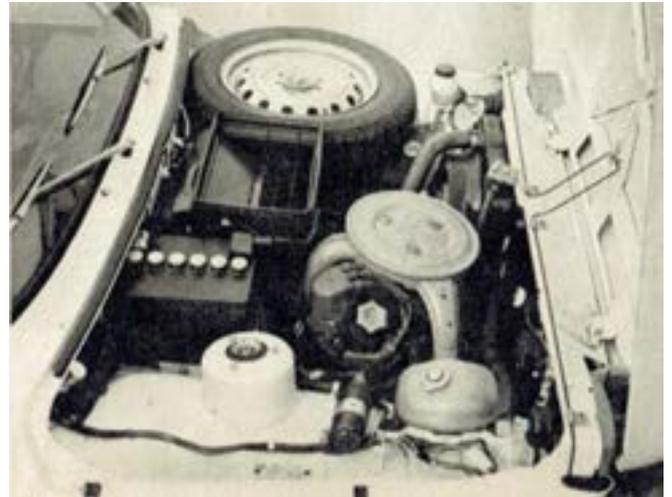
Wenn ich mit verbundenen Augen wie ein Hellseher fahren könnte, dann wüsste ich nicht zu sagen, ob ich im A112 oder im Fiat 127 säße. Selbst die Fahrleistungen sind gleich, denn wenn der 127 auch keine Kombilimousine ist, so hat man dennoch nicht auf das „schnelle Heck“ verzichtet. Beide Autos haben den gleich guten Heckabriss, der Luftwirbel nach Möglichkeit vermeidet. Die 50 kg Mehrgewicht gegenüber dem A112 machen sich kaum bemerkbar und in den Fahrleistungen auch nicht die durch das Mehrgewicht ausgewiesene Mehrlänge von 36,5 cm, die größere Breite (4,5 cm) und Höhe (7 cm). Der Fiat 127 ist eine ganze Nummer größer als der A112, das zeigt ein um 18,5 cm verlängerter Radstand überdeutlich, aber auch eine wesentlich breitere Spur. Im schnellen Kurvengeschlängel ist der A112 etwas handlicher, während der 127 doch eine echte Limousine ist, die sich weniger sportlich als der A112 anfasst.



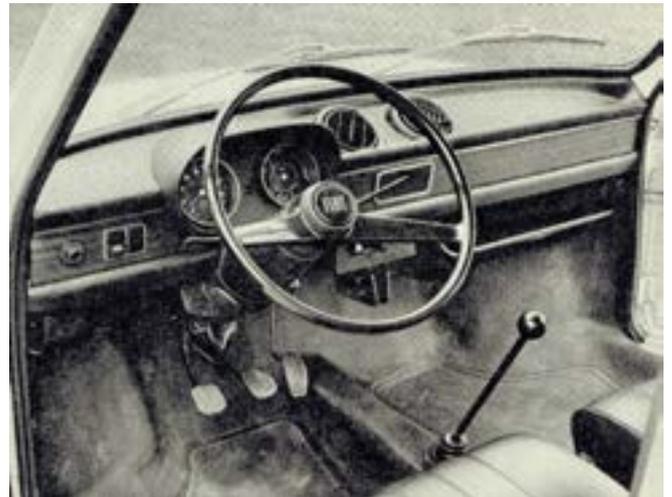
Oben: Rund einen halben Meter kürzer als der VW-Käfer ist der Mini-Fiat. Im Innenraum merkt man den Unterschied nicht.

Der 127 ist ein hübsches Auto, fast ohne Chrom, etwas eckig geformt aber nicht ohne Charme. Lediglich die Stoßstängerln sind reiner Zierrat. Sie sind vorn drangepappt und hinten ohne Schutz für die Seitenpartie. Eine Nummer zu klein dürften auch die in die Breite gezogenen Scheinwerfer sein, die die Styler auf dem Gewissen haben, weil sie gerade so schön in die Frontecken hineinpassen. Die vorn angeschlagene Motorhaube umfasst noch ein Stück Seitenteil, sodass man zum Arbeiten sehr gut an die Aggregate herankommt. Die linke Federbeinbefestigung ist ein idealer Haltepunkt für das Reserverad. Den Motorraum haben echte Praktiker aufgeräumt. Das gilt auch für das Armaturenbrett: zwei Rundinstrumente mit den notwendigen Anzeigen, Frischluftdüsen und ein paar Schalter – aus!

Die Lenksäule steht ein wenig zu steil, die Arme ermüden bei langer Fahrt. Die Lenkung ist durch Gelenke abgesichert. Außerdem gibt die Lenksäulenbefestigung unter dem Armaturenbrett nach, falls der Fahrer bei einem Zusammenstoß auf das Lenkrad gepresst wird.



Oben: Der Platz unter der Motorhaube ist raffiniert ausgenutzt. Sogar das Ersatzrad passt hinein. Unten: In der Ausstattung erinnert der 127 an den Fiat 850, dessen Nachfolger er eines Tages auch sein dürfte.



Damit sind wir beim Thema Sicherheit: Es ist schwierig, bei so kleinen Abmessungen Schrumpfbzonen und Sicherheitszelle zu schaffen. Hier hat man sich nachgewiesenermaßen die größte Mühe gegeben. Auch im Innenraum ist alles sehr gut abgesichert, Sicherheit ist hier mehr als nur ein Schlagwort. Die Ausstattung ist zweckmäßig, hinsichtlich der Ablagen etwas spartanisch. Man hat jedoch keineswegs den Eindruck, in einem mageren Kleinwagen zu sitzen, sondern genießt echten Limousinenkomfort. Die langhubigen Federbeine vorne und Dämpferbeine hinten geben guten Komfort und zugleich eine ausgezeichnete Straßenlage. Gürtelreifen 135 SR 13 sind

anspruchlosen kleinen Autos, betreibt der in Turin ansässige Automobilgigant Fiat seit Jahren die Entwicklung von Kleinwagen ebenso erfolgreich und konsequent, wie sich beispielsweise die deutschen Firmen den Mittelklasseautos widmen. Dabei ist man stets bereit, neue Wege zu beschreiten: Nachdem sich gezeigt hatte, dass die platzsparende Frontantriebskonzeption mit quer eingebautem Motor der bislang gepflegten Heckmotorbauweise bezüglich Raumökonomie – sie ist bei kleinen Autos von besonderer Bedeutung – klar überlegen ist, scheute man sich nicht, das seit jeher umfangreiche Verkaufsprogramm durch entsprechende Fronttriebler zu erweitern. Den Anfang machte der schon etwas größer geratene 128, dem bald darauf der A112 der Fiattochter Autobianchi als erster italienischer Vertreter der neuen Kleinwagengeneration folgte. Der 127, von dem mittlerweile über 600.000 Exemplare gebaut und rund 64.000 hierzulande verkauft wurden, hat man mit dem kastenförmigen und damit stark dem englischen Mini nachempfundenen A112 die gesamte Technik gemeinsam, wobei es sich fast ausnahmslos um bewährte Aggregate handelt. Motor und Getriebe stammen aus den Modellen der 850er Baureihe und das Fahrwerk entspricht weitgehend dem des Fiat 128. Wer sich für den Kauf eines italienischen Autos entscheidet, braucht sich über Zusatzausstattung nicht den Kopf zu zerbrechen, denn im Gegensatz zu den meisten Produkten deutscher Produktion werden sie im allgemeinen nur in ein oder zwei relativ komplett ausgestatteten Ausführungen angeboten. Für den 127 war, als er zum Dauertest antrat, als einziges Extra nur eine beheizbare Heckscheibe lieferbar – heute gibt es ihn in einer zusätzlichen Version auch mit Heckklappe. In etwas mehr als einem Jahr absolvierte der kleine Italiener den erfahrungsgemäß speziell für Kleinwagen ziemlich strapaziösen 50.000 km Dauertest, wobei diese Distanz ausschließlich im harten Alltagsbetrieb – auf Autobahnen und Landstraßen ebenso wie im Kurzstreckeneinsatz und im zähflüssigen Großstadtverkehr – zurückgelegt wurde. Die Pflege beschränkte sich beim Fiat 127 auf unregelmäßige Wäschen an Tankstellen und in Waschautomaten, der Lack wurde nie poliert.

Die 127-Karosserie bietet günstige Platzverhältnisse und eine komplette Ausstattung. Verarbeitung und Lackqualität machen einen guten Eindruck.

Dass der Fiat 127 zu den vollwertigen Autos gezählt werden möchte, dokumentiert sein äußeres Erscheinungsbild; Er ist kein verkleinerter „Großer“ sondern besitzt eine eigenständige wohlpropor-

tionierte Schrägheckkarosserie, die das knapp 3,60 Meter lange Auto erwachsener wirken lässt als manch anderer Wagen dieser Größenordnung. Wie zutreffend dieser optische Eindruck ist, unterstreicht das im Vergleich zur Konkurrenz üppige Raumangebot. Im Inneren können vier Menschen auch auf längeren Strecken relativ bequem untergebracht werden und der nach auto motor und sport-Norm 275 Liter fassende Kofferraum – die der unmittelbaren Klassenkameraden sind bedeutend kleiner – dokumentiert zusätzlich die Familienfreundlichkeit und den hohen Nutzwert der 127-Karosserie. Auf Wunsch und gegen einen Mehrpreis von 300 Mark kann der 127 auch mit einer sehr praktischen Hecktür geliefert werden. Bei dieser Version lässt sich die Rücksitzbank mit wenigen einfachen Handgriffen umklappen und somit eine große Ladefläche schaffen, die den Transport sperriger und voluminöser Gegenstände erleichtert.



Neben der Geräumigkeit zählt die gute Übersichtlichkeit der Karosserie zu den Vorzügen, die sich beim täglichen Umgang mit dem 127 – namentlich beim Einparken und Rangieren – immer wieder positiv bemerkbar machen. Die Sitze, deren Lehnen bis zur Liegeposition verstellbar sind, lassen sich auch für große Personen weit genug

zurückschieben, können aber aufgrund ihrer ziemlich bescheidenen Abmessungen vor allem bei längeren Fahrten nur wenig Bequemlichkeit vermitteln. Dafür sind sie sehr strapazierfähig, denn nach der 50.000 Kilometerdistanz waren weder an den mit Kunstlederanten versehenen Stoffbezügen noch an der Polsterung stärkere Abnutzungserscheinungen zu registrieren. Als praxisgerecht erwies sich die nüchterne aber sehr funktionelle Ausstattung mit den griffgünstig platzierten Hebeln und Schaltern, die mit Ausnahme der Heizungsbetätigung (bei Kilometerstand 5931) und des Gebläseschalters (km 39.540) während der gesamten Prüfung tadellos funktionierten. Die Heizung selbst musste gleich zu Beginn des Tests zweimal repariert werden.

Sieht man von einem klemmenden Türschloss (km 21.747) auf der Fahrerseite und einer abgebrochenen Sonnenblende (km 38.150) einmal ab, so sorgte im Bereich Karosserie/Ausstattung lediglich der Öffnungsmechanismus des linken Kurbelfensters wiederholt für Ärger: Die Schwergängigkeit der Kurbel wurde ab Kilometerstand 24.370 des Öfteren moniert, ohne dass sie von der Werkstatt wirksam beseitigt werden konnte. Die gewünschte Leichtgängigkeit stellte sich selbst dann nicht ein, als gegen Ende des Tests der Mechanismus für DM 98,40 repariert worden war – zum Schließen des Fensters war weiterhin erhöhter Kraftaufwand vonnöten.

An der Verarbeitungsqualität des Dauertestwagens gab es nach Ablauf des 50.000 Kilometer-Marathons nichts Gravierendes auszusetzen. Lediglich auf schlechten Wegen deutete ein Klappergeräusch im Armaturenbrett darauf hin, dass die Strapazen des Tests nicht spurlos an ihm vorübergegangen waren. Schlecht schließende Türen und Hauben oder gar Zerrüttungserscheinungen der Karosserie gab es hingegen nicht zu beklagen. Die Lackierung befand sich noch im guten Zustand, nur an den hinteren Radläufen zeigten die Stellen, die durch Steinschlag beschädigt worden waren, etwas Rostansatz. Dass nicht alle Autos aus dem Fiat-Konzern in diesem Punkt so gut abschneiden, zeigte sich bei dem eineinhalb Jahre zuvor einem Dauertest unterzogenen Autobianchi A112, an dem der Rostteufel innerhalb von 12 Monaten verheerende Arbeit geleistet hatte.

Die 127-Modelle neuesten Datums unterscheiden sich übrigens im Korrosionsschutz ganz wesentlich vom Testobjekt: Für die ab Mitte September dieses Jahres ausgelieferten Fiat-Autos gewährt das Werk eine Antirost-Garantie von 2 Jahren für alle lackierten Teile. Ermöglicht wurde dieser Schritt durch die Anwendung eines neuen Lackier- und Rostschutzverfahrens, das neben dem Phosphatieren der Karosserie eine

Elektrophorese-Lackierung mit Rostschutzfarbe sowie eine in mehreren Arbeitsgängen erfolgte Lackierung mit Grund- Unter- und Decklack vorsieht. Zusätzlich erhalten die Wagen einen PVC-Unterbodenschutz sowie eine Hohlraumversiegelung, und die Felgen sollen durch eine eingebrannte Epoxydharz-Pulverschicht vor Korrosion geschützt werden. Einige Modelle, darunter auch der 127, werden darüber hinaus mit zusätzlichen Kunststoff-Radkästen ausgerüstet, die die Ablagerungen von Schmutz und Salzschlamm in den blechernen Radläufen verhindern.

Der leistungsfreudige 900 ccm-Motor des Fiat 127 überstand den Dauertest ohne ernsthafte Störungen. Ärger bereiteten dagegen seine Nebenaggregate und die Synchronisation des Getriebes.

Beim Vierzylindermotor des 127 handelt es sich um einen alten Bekannten, der bereits in verschiedenen Leistungsversionen in Großserie produziert wurde: Er ist eine Weiterentwicklung des bereits vor knapp 10 Jahren im Fiat 850 N eingeführten 34 PS-Triebwerks, das dann für den Einsatz in der Spezial-Version des 850 auf 47 PS gebracht wurde und in den Sport-Modellen der gleichen Baureihe mit geringfügig größerem Hubraum von 903 ccm 52 PS leistet. Der gleiche Motor, von dem mittlerweile vier Millionen Exemplare gebaut wurden, findet auch im Autobianchi A112 (44 PS) Verwendung. Im 127 gibt er 45 PS ab, ist also im Vergleich zu den Maschinen der 850 Sport-Modelle in der Leistung etwas gedrosselt, womit man einerseits die Lebenserwartung verbesserte und andererseits die Einstufung in eine höhere Versicherungsklasse vermied. Dank der ausgesprochen raumsparenden Bauweise – der Motor und das ebenfalls aus dem 850 Sport stammende Getriebe sind quer vor der Vorderachse installiert – geht es in dem vergleichsweise kleinen Maschinenraum noch so geräumig zu, dass die wichtigsten Nebenaggregate wie Lichtmaschine, Verteiler, Zündspule, Benzin- und Wasserpumpe, Anlasser und Vergaser gut zugänglich sind – was im Reparaturfall die Arbeitszeiten und damit die Kosten gering hält.

Während des gesamten Dauertests wusste der rote 127 vor allem durch sein überdurchschnittliches Temperament zu gefallen. Für die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 benötigte er rund 16 Sekunden, für den Kilometer mit stehendem Start knapp 38 Sekunden. Beachtlich in Relation zur Wagen- und Motorgröße ist auch die Höchstgeschwindigkeit von 143 km/h, die der Kleine ohne allzu langen Anlauf erreichte. Zu den besonderen Tugenden des Stoßstangen-

Triebwerks zählt ein hohes Maß an Drehfreudigkeit: Bei Bedarf kann in den einzelnen Fahrstufen bedenkenlos bis knapp über 7.000 U/min gedreht werden – das entspricht etwa 80 km/h im zweiten und 120 km/h im dritten Gang. Dass sich der Vierzylinder hierbei kräftig ins Zeug legen muss, ist allein an den kräftig anschwellenden Geräuschpegel zu merken. Der wirkt übrigens vorwiegend bei längeren Autobahnfahrten störend, denn selbst bei etwas verhaltenem Gasfuß arbeitet der Motor hier wegen des relativ kurz übersetzten vierten Ganges hauptsächlich im oberen Drehzahlbereich. Vorteilhaft wirkt sich die kurze Übersetzung dafür in der Elastizität aus: Um im normalen Verkehrsfluss mitzuschwimmen ist häufiges Schalten nicht von Nöten. Vielmehr reagiert der Fiat-Motor auch bei niedrigen Drehzahlen stets anstandslos aufs Gas und nimmt zügig Fahrt auf – ein Vorzug, der den Umgang mit dem Auto vor allem auf kurvigen Landstraßen und Kurzstreckenverkehr angenehm gestalten hilft. Das tun auch die Dank des gut dosierbaren Chokes einwandfreien Kaltlaufeigenschaften, während es um die Startfreudigkeit zumindest bei nasskalter Witterung nicht immer zum Besten bestellt war. Kriechströme im Zündverteiler erschwerten dem Anlasser des Öftern die Arbeit. Die Note sehr gut verdiente sich der 127 in der Verbrauchswertung: Über eine Strecke von genau 51.558 Kilometer konsumierte er durchschnittlich nur 8,2 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer und bei etwas zurückhaltenderer Fahrweise wurde sogar häufig die sieben Liter-Grenze unterschritten. Damit gehört der kleine Fiat zu den sparsamsten und gleichzeitig schnellsten Vertretern der Kleinwagen-Garde. Auch der Ölkonsum hielt sich mit 0,45 Litern/1000 Kilometer in Grenzen. Der Motor selbst befand sich nach der Dauerprüfung in allerbesten Verfassung. Das beweisen unter anderem die beiden bei Kilometerstand 5.712 und 50.361 aufgenommenen Kompressionsdiagramme, von denen das Letztere sogar die günstigeren Werte aufweist: Das Ansteigen der Kompression ist auf Ablagerungen in den Brennräumen und auf den Kolben und die daraus resultierende geringe Verdichtungs-erhöhung zurückzuführen. Ärger hingegen bereiten gelegentlich Nebenaggregate – wie beispielsweise der Öldruckschalter, der gleich zweimal den Dienst versagte, der Thermostat, ein gebrochenes Anlasserkabel oder eine undichte Stelle in der Auspuffanlage. Die Erneuerung der Kupplung und des dazugehörigen Drucklagers – gleichzeitig wurden ein Auspuffrohr ersetzt und die mittlerweile in der Serie verbesserte Abdichtung der Antriebswellen überprüft – schlug mit knapp 400 Mark als teuerste Reparatur zu Buche. Vom

Triebwerk verursachte Dröhngeräusche ab Kilometer 38.138 hatten ihre Ursache in einer gelockerten Motoraufhängung.

Einige Gewöhnung erforderte die Getriebeschaltung, die wegen mehrmaliger Umlenkung des Schaltgestänges wenig exakt arbeitet. Zu den beinahe schon typischen Mängeln bei frontgetriebenen Einliterautos aus dem Fiat-Konzern gehört der relativ rasche Verschleiß der Synchronringe des zweiten Ganges. Beim A112 Dauertestwagen traten die ersten Kratzgeräusche bereits nahe 20.000 Kilometern auf, bei Fiat 127 erst nach der doppelten Laufzeit, sodass auf den Austausch des Getriebes bis zum Testende verzichtet werden konnte.

Sichere unproblematische Fahreigenschaften gehören ebenso zu den Vorzügen des Fiat 127 wie die gute Wintertauglichkeit. Die leichtgängige direkte Lenkung sorgt für gute Handlichkeit.

Das Fahrwerk des 127 – Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen vorne, hinten Blattfedern mit Querlenkern und Dämpfern – entspricht dem des A112, das wiederum in der technischen Konzeption dem des Fiat 128 gleicht. Obgleich der 127 nicht gerade zu den komfortablen Kleinwagen zählt – kleiner Radstand, relativ kurze Federwege -, wirkt er dank seiner gelungenen Fahrwerksabstimmung auch auf schlechten Straßen keineswegs unangenehm hart. Weit mehr Vorzüge hat er freilich zu bieten, wenn es um die Fahreigenschaften geht: Das leicht untersteuernde Fahrverhalten in Kurven, die kaum spürbare Reaktion auf plötzliche Lastwechsel, die hohe Richtungsstabilität, der gute Geradeauslauf und die Unempfindlichkeit gegen Seitenwind vermitteln in allen Situationen des Alltag-Fahrbetriebs ein Gefühl der Sicherheit. Das hat man auch beim Fahren auf schneebedeckter oder vereister Straße, denn hier ist der Fiat dank Frontantrieb weitaus leichter zu beherrschen als Autos konventioneller Bauart. Auf das Konto der leichtgängigen exakten Lenkung, die Antriebs- einflüsse kaum spürbar werden lässt, geht das ausgezeichnete Handling, das zusammen mit den guten Fahrwerksqualitäten und dem lebhaften Motor dazu beiträgt, dass der 127 besonders auf kurvenreichen Strecken sehr viel Spaß macht und selbst mit stärker motorisierten Wagen mithalten kann.

Die Bremsanlage des Testwagens sorgte auch aus hohen Geschwindigkeiten stets für wirksame spurkonstante Verzögerung, kam jedoch nicht ohne kostspielige Reparatur über die Runden: Nachdem bereits nach rund 21.000 Kilometern anlässlich einer Inspektion die Bremsklötze der

vorderen Scheibenbremsen erneuert worden waren, mussten bei Kilometerstand 34.500 außerdem die mittlerweile verzogenen Bremsscheiben erneuert und die Bremszangen gründlich gereinigt werden. Im Übrigen überstand das Fahrwerk die Strapazen ohne nennenswerte Abnutzungerscheinungen – sieht man einmal von der nach 40.000 Kilometern nachlassenden Wirkung der Stoßdämpfer ab, die jedoch bis zum Abschluss der Dauerprüfung nicht ausgetauscht werden mussten.



Drei Sätze Reifen brauchte der Fiat 127 im Verlauf des Dauertests. Stahlgürtelpneus mit kleinen Schräglaufwinkeln passen am besten zu dem Fronttriebler.

Was die Bereifung anbelangt, so ist der Fiat von Haus aus gut versorgt: Er rollt auf Gürtelreifen der Dimension 135 SR 13, die auf 4 ½ Zoll breiten Felgen montiert sind. Der Testwagen rollte zunächst auf Michelin zX-Stahlgürtelreifen, die einerseits dank ihrer kleinen Schräglaufwinkel entscheidend zu dem unproblematischen, nur geringfügig untersteuernden Fahrverhalten beitrugen und andererseits durch gute Traktion auf Schnee und Eis zu gefallen wussten. Nicht ganz so gut für den Winterbetrieb eignete sich der ansonsten dem Michelin nicht unterlegene Phoenix 2010 S, der ebenfalls einen Stahlgürtel besitzt und es auf annähernd hohe Lauffleistung von rund 20.000 Kilometern brachte. Als wesentlich verschleißfreudiger erwies sich der bei Kilometer 39.500 montierte Textilhülfenreifen Ceat Drive, der am Ende des Dauertests völlig abgefahren war und lediglich im Komfort bessere Resultate geliefert hatte als seine beiden Vorgänger. Maßgeblichen Anteil an dem relativ hohen Reifenverschleiß hat zweifellos die Frontantriebs-Konzeption, die dafür andererseits mit handfesten Vorteilen aufwartet: Die Anschaffung von Winterreifen für den 127 ist beispielsweise unnötig, sofern man sich für einen guten Ganzjahresreifen entscheidet und nicht gerade in einer sehr schneereichen Gegend wohnt.

In der Anschaffung ist der Fiat 127 billig, im Unterhalt dagegen, wie die Wartungs- und Reparaturkosten des Dauertestwagens zeigen, relativ teuer.

Laut Werkvorschrift hätte der Dauertestkandidat nur zehnmal zur Routine-Inspektion in der Werkstatt antreten müssen. Da jedoch zwischendurch einige größere und kleinere Defekte behoben werden mussten, verdoppelte sich die Anzahl der Werkstattbesuche, was sich bei der Endabrechnung in höhere Unterhaltskosten niederschlug. Die Aufwendungen für Wartung und Reparaturen, abzüglich der Ausgaben für Reifen und Öl, betragen ca. 1720,85 Mark – das entspricht einem Kilometerpreis von 3,34 Pfennig. Im Vergleich mit anderen, unter ähnlichen Bedingungen getesteten Autos schneidet der Fiat auch unter Berücksichtigung des steig ansteigenden Kostenindex nicht besonders günstig ab: Der Autobianchi A112 kostete durchschnittlich 3,42 Pf/km, der Fiat 128 2,9 Pf/km und der Escort GT 2,4 Pf/km und der Opel Rekord 2,83 Pf/km.

Neben den reinen Reparatur- und Wartungskosten spielen bei der Kostenfrage natürlich auch Kaufpreis und Benzinverbrauch eine wesentliche Rolle – und in diesen beiden Punkten braucht der 127 keine Konkurrenz zu scheuen: Er ist ausgesprochen preisgünstig und ungewöhnlich sparsam.

Werner Schruf

Das Magazin „auto motor und sport“ ist nicht unbedingt bekannt dafür, mit ausländischen Fabrikaten wohlwollend umzugehen, um das mal vorsichtig zu formulieren. Unter diesem Aspekt ist der Fiat 127 sehr gut weggekommen beim Dauertest. Unter Berücksichtigung, dass mit den Autos in solchen Tests nicht zimperlich umgegangen wird, hat der Kleine wirklich gut abgeschnitten. Wenn ich die angegebenen Verbräuche sehe – zwischen 6,8 und 10,5 Liter/100 km – bin ich davon überzeugt, dass die Tester das Auto überdurchschnittlich „getreten“ haben. Ich selbst hatte zwischen 1980 und 1984 einen A112 mit 42 PS. Der durchschnittliche Verbrauch – allerdings häufig auf langen Strecken – lag i.d.R. um 6 Liter/100 km. In dieser Zeit hatte ich auch oft Gelegenheit, einen 127 Spezial zu fahren. Auch hier lag der Verbrauch regelmäßig um 6,5 Liter/100 km.

Sonderkarosserien

Einige Karosseriebauer nahmen sich den 127 als Basis für ihre Kreationen.

Corriasco hatte gleich zwei Sonderkarosserien: Zum Einen ein kleines Coupé, zum Anderen ein Kombi.



Oben: Coriasco 127 Coupé
Unten: Coriasco 127 Familiare



Oben: Giannini 127
Unten: Lombardi 127 Lucciola



Den Unterschied zwischen **Fissore** Gipsy und **Fissore** Scout kann ich anhand der Fotos nicht erkennen.

Bereits auf Basis der 850er Limousine gab es eine 4-türige Variante von **Lombardi**, ebenfalls Lucciola genannt.

Das **Moretti** 127 Coupé hat stilistisch große Ähnlichkeit zum Moretti-Coupé auf 128-Basis.



Oben: Fissore Gipsy
Unten: Fissore Scout

Oben: Moretti 127 Coupé
Unten: Moretti Midimaxi





Oben: Savio 127 Albarella
Unten: Bertone Village



Oben: Lombardi 127 Coupé

Im Original gesehen habe ich nur den Fissore Scout und den Moretti Midimaxi. Ob von den anderen Kreationen überhaupt noch einer existiert?

Modelle

Wer sich einen 127 in die Vitrine stellen möchte, hat hier reichlich Auswahl.



Oben: 127 von **Pocher** im Maßstab 1:13.

Pocher-Modelle gab es hierzulande nur beim Fiat-Händler. Heute sind diese Modelle rar und sehr teuer. Der 127 im guten Zustand liegt heute bei ca. 250,- €. Pochermodelle sind aus Kunststoff und haben Batterieantrieb.



Oben: Metallmodell von **Mercury**, 1:43.
Unten: Zwei Modelle von **Mebetoys**, links ein frühes Modell mit Stahlfelgen, rechts ein späteres Modell mit den billig anmutenden Plastikrädern.



Oben: Metallmodell in 1:43 von **Hachette-Norev**.



Oben: Metallmodell in 1:64 von **Polistil**. Die Verpackung ist schöner als das Modell.
 Unten: Metallmodell in 1:43, ebenfalls von **Polistil**.



Oben: 127 im Maßstab 1:24 von **Metro** aus einer italienischen Zeitschriftenreihe von Fabbri, gab es auch in ockergelb.
 Unten: 127 im Maßstab 1:24 von **Burago**.



Von **Brumm** aus Italien gibt es 127er in allen damals angebotenen Farben, Metallmodelle in 1:43.
 Sehr schön ist ein kleines Diorama, das in Kürze von **Brumm** erscheinen wird.



Oben: Metallmodell in 1:25 von **Politoys**. Es gab auch noch eine „Winterausführung“; das Modell hatte einen dachgepäckträger mit Skiern und hatte Schneeflecken auf der Karosserie.



Es zeigt den 127 als Gipsmodell anlässlich des 50-jährigen Jubiläums mit zwei Figuren, eine davon stellt den Designer Pio Manzù dar. Das Modell soll auf 200 Einheiten limitiert auf den Markt kommen und ich bin jetzt schon gespannt, ob es mir gelingt, eines davon zu ergattern. Ich schätze, dass der Preis irgendwo um 80,- € liegen wird.



Oben: 127 Carabinieri, ebenfalls von **Brumm**.
Unten: Auch schön, 127 Gianniini von **Brumm**.



Die Brumm-Modelle sind noch im Handel und kosten um 35,- €.

Unten: Von **Majorette** aus Frankreich gab es den unten abgebildeten Spielzeug-127er im Maßstab ca. 1:60. Witzig ist der Hund, der aus dem hinteren linken Seitenfenster schaut. Im Original ist das nicht möglich, da dieses Fenster nicht zum her-unterkurbeln ist.



Den **Majorette**-127 gab es in allen möglichen Farben. Bei eBay wird er mitunter als „rar“ und damit teuer angeboten. Er ist nicht rar und sollte daher im guten Zustand nicht teurer als 8,- bis max.10,- € sein.



Zuletzt noch ein Plastik-Spielzeugauto von **Piko** aus der ehemaligen DDR, Maßstab 1:20, Friktionsantrieb.

Text und Fotos: Josef Böskens

Quellen aus Zeitschriften und Büchern wurden im Text genannt.

Weiter Quellen: Prospekte
Foto-CD von A. Sannia
Internet

Erinnerungen eines Autoliebhabers

Der Lockdown hat bei mir zu einiger Langeweile geführt. Der Fiat war überprüft und in Ordnung, sodass ich Zeit hatte, mich an meine Jugend in den 50er und 60er Jahren zu erinnern.

Schon immer war ich von Autos fasziniert und lebte in Berlin. Auf der AVUS – noch mit der berühmten Nordkurve – war noch jedes Jahr Autorennen. Da musste ich natürlich immer hin. Die Wettbewerbsfahrzeuge der besonders interessanten Tourenwagenklasse fuhren damals noch „auf eigener Achse“ zum Rennen. Im Fahrerlager wurde die Ehefrau ausgeladen, dann der Kofferraum geleert und die Radkappen, eventuell auch die Scheibenwischer, abgenommen. Gelegentlich demontierte ein Fahrer noch die Stoßstangen.

Dann ging es los. Hauptkonkurrenten für die Fiat 1500 – selten auch mal Siata – waren Alfa Romeo Giulia, Buckel-Volvo, Borgward Isabella und Heidi Hetzer natürlich mit einem Opel. Gewonnen haben die Fiat's nach meiner Erinnerung leider nie.

Spaß beim Zusehen der Rennen mit wirklich straßentauglichen Fahrzeugen hatten wir jedenfalls trotzdem.

Euer Oldi-Fan Erhard Völz

Stellantis Ein neues Zuhause für FIAT



Am 16. Januar 2021 sind die Autohersteller Peugeot S.A. (PSA) und Fiat Chrysler Automobiles N.V. (FCA) offiziell zum neuen Konzern Stellantis N.V. fusioniert und bilden jetzt den viertgrößten Autokonzern der Welt. Der Sitz befindet sich – wie bisher schon bei FCA – in den Niederlanden. Die neue Firma beschäftigt 400.000 Mitarbeiter weltweit und bietet Produkte von 14 Marken an – sowohl europäischen wie amerikanischen Ursprungs (siehe Logos unten).



Auf der ersten digitalen Pressekonferenz stellte der neue CEO Carlos Tavares am 19.01.2021 die wichtigsten Ziele und Strategien vor. So soll durch Zusammenarbeit bei Einkauf, Entwicklung und in der Fertigung und durch den gezielten Aufbau von „Schwestermodellen“ ein Synergiegewinn von 5 Milliarden Euro pro Jahr erzielt werden. Auch auf Nachfrage der Journalisten hat Tavares betont, dass der Zusammenschluss als ein „Schutzschild“ für Marken, Werke und Mitarbeiter verstanden werden soll. Es ist nicht geplant, bestimmte

Marken aufzugeben. Lediglich bei den britischen Werken von Vauxhall mochte er sich nicht festlegen, welche Konsequenzen der Brexit für die dortigen Mitarbeiter erzwingen könnte.

Das europäische Produkt-Portfolio wurde in 4 Segmente aufgeteilt: „Core“ mit den Marken Fiat, Citroën und Abarth, „Upper mainstream“ mit den Marken Opel/Vauxhall und Peugeot, „Premium“ mit den Marken Alfa Romeo, DS und Lancia, sowie „Luxury“ mit Maserati. Markenchef von Fiat und Abarth ist der Franzose Olivier François, Lancia wird von Luca Napolitano geleitet und Alfa Romeo von Jean-Philippe Imparato.



Oben: Carlos Tavares (links) und John Elkann (rechts).

Anfang März 2021 wurde der Aufsichtsratsvorsitzende John Elkann - ein Enkel von Giovanni Agnelli - nach der zukünftigen Rolle des Automobilbaus in Turin befragt und bekräftigte, dass es besonders für die in der Vergangenheit vernachlässigten Marken wie Alfa Romeo und Lancia neue Chancen und Möglichkeiten im Konzern Stellantis gebe. Die ersten aus der Zusammenarbeit entwickelten Modelle werden für 2024 erwartet. Auf die Rolle von Fiat ging er nicht explizit ein.

Anfang Mai konkretisierte CEO Tavares die Ziele und sagte, dass jede Marke im Stellantis-Konzern nun 10 Jahre Zeit und die nötigen Mittel erhalte, um eine Modellstrategie zu entwickeln. Die Markenverantwortlichen müssten bis dahin ein Markenversprechen, die Zielgruppen und die Absatzmärkte sowie eine Marketingstrategie klar festgelegt haben. „Und wenn Sie dann erfolgreich sind, großartig!“

Aus unserer Sicht als Liebhaber von klassischen FIAT's besonders interessant ist die Ankündigung von FCA Heritage, dass es in Kürze neben Turin und Mailand auch an weiteren Standorten

sogenannte „Heritage Points“ geben wird, die Dienstleistungen für klassische FIAT, Lancia, Alfa Romeo und Abarth anbieten werden.



Als erstes werden Standorte in Rom und Palermo eröffnet, jeweils in den dortigen Vertriebszentralen von FCA, die „Motor Village“ genannt werden. Dieses Konzept soll schrittweise auf weitere Länder ausgeweitet werden, zunächst auf solche, in denen die Leidenschaft zu italienischen Oldtimern besonders ausgeprägt ist: Deutschland, Großbritannien und die Schweiz.

Wir können also hoffen, dass es vielleicht bald im Raum Frankfurt, wo ja die Zentrale von FCA Deutschland liegt, einen „Heritage Point“ geben könnte.

Überhaupt wird die Abkürzung „FCA“ offenbar nicht so schnell verschwinden, da es die Fiat Chrysler Automobiles Germany AG als deutsche Niederlassung für die italienischen und amerikanischen Marken im Stellantis-Konzern weiterhin gibt. Und auch der Begriff „FCA Heritage“ scheint weiterhin Verwendung zu finden, denn wer kann sich schon unter „Stellantis Heritage“ etwas Historisches vorstellen? Aus meiner Sicht scheint es da sinnvoller, mittelfristig wieder die Marken in den Vordergrund zu holen und z.B. „Fiat Classic“ oder „Lancia Classiche“ zu verwenden.



Bei den Neufahrzeugen wird nach meiner Einschätzung die Marke Fiat als einer der Vorreiter für die Elektromobilität im Stellantis-Konzern wirken und der neue Fiat 500 mit reinem Elektroantrieb dabei eine besondere Rolle spielen. Weitere Modelle wie der für 2021 angekündigte neue Panda setzen dabei die Geschichte des E-Motors bei Fiat fort, denn im Jahr 1990 veröffentlichte Fiat in Zusammenarbeit mit Steyr-Puch aus Österreich die „Panda Elettra“, das erste Großserienfahrzeug mit Elektromotor.



Markenchef von Fiat und Abarth: Olivier François



Stellantis-Marken:

PSA Group

- | | |
|----------------|-----------------|
| Peugeot | Citroen |
| DS Automobiles | Opel |
| Vauxhall | Free2Move Lease |

FCA – Fiat Chrysler Automobiles

- | | |
|----------|-------------------|
| Abarth | Alfa Romeo |
| Chrysler | Dodge |
| Fiat | Fiat Professional |
| Jeep | Lancia |
| Maserati | Mopar |
| RAM | SRT |

(Auch wenn eine Fusion auf Augenhöhe suggeriert wurde – das „Sagen“ im neuen Stellantis-Konzern haben eindeutig die PSA-Leute. Es war aber wohl die wahrscheinlich einzige Möglichkeit, die italienischen Automarken zu retten. Anm. Red.)



Oben: im polnischen Werk in Tychy lief am 22.03.2021 der Zweikommafünf-millionste 500 von den Bändern.

Text: Torge Schäfer
Fotos: Stellantis, Internet