

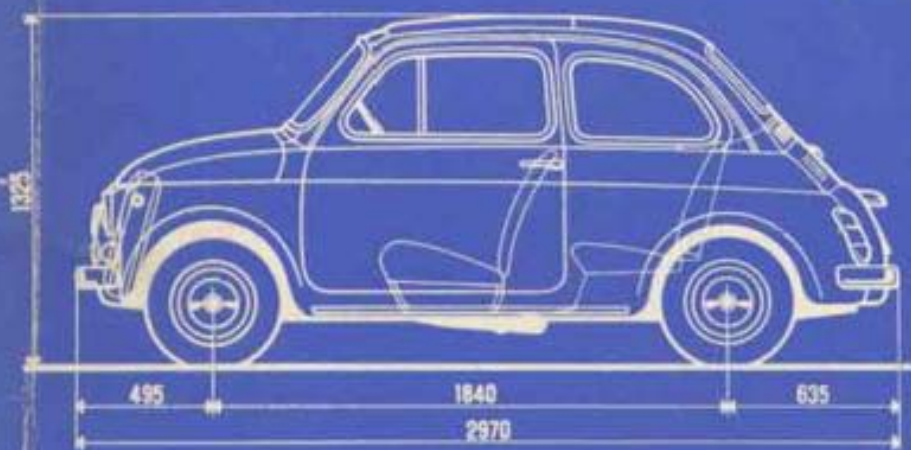
Heft **48**

gefahren
und
geprüft

FIAT



500



DELIUS/KLASING + CO

1000 Fahrer urteilen über Leistung, Wirtschaftlichkeit, Straßenlage, Reparaturen, Schwächen und Vorzüge, typische Eigenheiten und Besonderheiten.



Viele Wege führen nach Rom und in die Ferien - die besten erfahren Sie durch UNTERWEGS, das Deutsche Reisemagazin. Rund zwei Dutzend Hefte können Sie beim Planen Ihrer Reise schon zu Rate ziehen, jedes ein Musterbeispiel vertrauenswürdiger Reiseinformation mit einer Fülle ausgesuchter Themen. Ob Sie mit dem Wagen fahren oder Schiff und Flugzeug wählen, mit UNTERWEGS zu reisen lohnt sich auch für Sie. Sechsmal jährlich neu im Buchhandel und am Kiosk. Hier eine Auswahl von Themen, die Sie noch - mit Angabe der Heftnummer, je 2,50 DM plus Porto - bekommen können.

Kostenloses Themenverzeichnis aller lieferbaren Ausgaben durch
UNTERWEGS, 48 Bielefeld, Postfach 4809.

- 13 Korsika
- 15 Costa del Sol
- 16 Umbrien
- 13 Staffelsee
- 23 Kreta
- 16 Mittelmeer-Schiffsreisen
- 12 London
- 23 Ohrid-See
- 17 Sardinien
- 20 Israel
- 18 Rhön
- 15 Bulgarien
- 13 Costa Brava
- 25 Marokko
- 19 Wales
- 18 Dänische Ferienhäuser
- 13 Bergbauernhöfe
- 21 Toledo
- 12 Jämtland
- 10 Côte d'Azur

Lieber Leser!

Die Frage, warum ein Automobil mehr gekauft wird als das andere, ist viel weniger von der schieren Technik bedingt, als Vollblutingenieure zu glauben vermögen. Denn sie leben nur in Drehzahlen und Radaufhängungsmethoden, Ventilzeiten und kritischen Resonanzschwingungen — und das ist zweifellos auch gut so. Der durchschnittliche Kraftfahrzeugbenutzer aber kauft keine Drehzahlen und Schwingachsen, keinen Kurzhuber oder Untersteuerer, sondern schlicht ein Automobil. Und zwar das unter den vielen, das dem ihm zugedachten Zweck und seiner eigenen Mentalität am besten entspricht. Denn die Summe all der vielen konstruktiven, ästhetischen, optischen, soziologischen, praktischen und bequemlichkeitsfördernden Details läßt Wagen sehr unterschiedlichen Charakters entstehen. Sicher gibt es auch heute noch Autos, die in mancher Beziehung qualitativ besser sein könnten — aber es gibt keine ausgesprochen schlechten mehr. Deshalb steht neben der Frage, wie gut dieser oder jener Wagen ist, die viel entscheidendere: „Ist das der richtige Wagen für mich? Paßt er zu mir und ich zu ihm?“ Da man das nur aus der Erfahrung heraus präzise beurteilen kann, haben wir für Sie einige tausend Besitzer des Fiat 500, des kleinsten Kraftwagens der Weltproduktion, in einer großangelegten Fragebogenaktion interviewt. Das Ergebnis dieser aufschlußreichen Aktion gibt Ihnen auf beide Fragen — und noch eine ganze Reihe von anderen dazu — ebenso erschöpfend wie unterhaltend Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr sehr ergebener

Klaus Hauke

„Inzwischen könnte ich mir, nach dreijähriger Benutzungszeit, finanziell gesehen einen größeren Wagen leisten. Aber weil ich doch immer nur kurze Strecken fahren muß, habe ich wieder einen neuen Fiat 500 bestellt. Ich bekomme fast immer noch einen Parkplatz, das ist für mich als Stadtvertreter entscheidend heute. Bei kleineren Überlandfahrten freue ich mich beinahe, nicht im Strom mithetzen zu müssen. Meine Frau war so vernünftig, bei der Wahl zwischen größerem Wagen (Kollegen und Nachbarn sind mittlerweile bei gehobenen Schlitten angekommen) und fleißigem Bausparen auch die zukünftige Eigentumswohnung vorzuziehen. Ich leide aber trotzdem in meinem kleinen Fiat 500 nicht an Minderwertigkeitskomplexen.“

„Mein Mann hat mir den Fiat 500 als Zweitwagen in der Familie geschenkt. Wenn ich nicht die Kinder immer in die ungünstig gelegene Schule bringen müßte, wäre ich den Kleinen sicher bald los. Beweis: in den Ferien muß ich den „Großen“ nehmen, und er nimmt den Kleinen für den Weg durch die Stadt. Sehr empfehlenswerter Wagen für alle, die lange Wege zum Einkaufen und für Besorgungen haben. Dabei sehr billig in Unterhalt und Pflege.“

„Wenn man von einem großen oder größeren Wagen kommt, ist man zunächst entsetzt. Der Fiat 500 ist laut, eng, hart und natürlich lahm. Lange Strecken möchte ich natürlich auch heute nicht mit ihm fahren, aber in der Stadt ist er beinahe ideal: bis 50 km/h flink genug, um nicht im Wege zu sein, unglaublich wendig und überall unterzubringen, der Unterhalt kostet mich weniger als meine tägliche Zigaretten-Ration. Für mich braucht der immer wieder

Folgende Hefte sind lieferbar:

- Heft 4 Borgward Isabella
- Heft 5 Mercedes-Benz 190
- Heft 9 Ford Taunus 17 M 1958/59
- Heft 10 VW-Transporter
- Heft 11 BMW 600
- Heft 12 Mercedes-Benz 220 S 1958
- Heft 14 Lloyd Alexander TS
- Heft 18 NSU-Prinz
- Heft 19 Goggomobil Isar T 700
- Heft 20 Ford Taunus 12 M
- Heft 21 Mercedes-Benz 190 D
- Heft 23 Lloyd Arabella
- Heft 24 Mercedes-Benz 220 S 1960
- Heft 27 Ford Taunus 17 M 1961
- Heft 28 VW (34 PS)
- Heft 29 Opel Kapitän
- Heft 30 Peugeot 404
- Heft 36 Opel Kadett
- Heft 37 Volvo 122 S
- Heft 38 Renault R 4 / R 4 L
- Heft 39 Opel Rekord
- Heft 40 BMW 1500 / 1800
- Heft 41 VW 1500 S
- Heft 42 DKW F 11 / F 12
- Heft 43 Mercedes-Benz 230 SL
- Heft 44 Opel Kapitän/Admiral/Diplomat
- Heft 45 Citroen ID 19 / DS 19
- Heft 46 Ford 17 M / 20 M
- Heft 47 Simca 1300/1500
- Heft 48 Fiat 500

Die Reihe wird laufend ergänzt.

VERLAG DELIUS, KLASING & CO

geforderte Stadtwagen nicht erst erfunden zu werden, im Fiat 500 – besonders als F-Modell mit 18 PS – ist er bereits vorhanden.“

1. Auflage Juni 1966

Verlag: Delius, Klasing & Co, Bielefeld, Siekerwall 21 • Anschrift der Redaktion: 3 Hannover 16, Schließfach 16007 • Redaktion (verantwortlich): Klaus Hansen • Grafik: Armin Schraft • Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen • Alle Rechte vorbehalten; alle Angaben ohne Gewähr • Nachdruck nur mit Genehmigung unter Quellenangabe (gegebenenfalls Angabe der Foto-Autoren, wenn andere als Werkstoffaufnahmen verwendet werden sollten) • Nachdruck auch in fototechnischen Verfahren, auch auszugsweise nur mit Genehmigung des Verlages • Printed in Germany 1966 • © Copyright by Delius, Klasing & Co, Bielefeld und Berlin.

**Wo in diesem Heft
was zu finden ist****Seite**

Technische Daten	Der sezierte Fiat 500. Oder: wie er konzipiert ist, was er leistet, wie er ausgestattet ist, und wie er den Vergleich mit der kaum vorhandenen Konkurrenz zu bestehen vermag.	6
Zur Kasse bitte	Was das billigste Automobil auf dem deutschen Markt im Einkauf kostet, das ist hier ebenso wichtig wie in jeder anderen Wagenklasse.	9
Kurven ohne Kommentar	Mehr noch als bei einer schönen Frau verraten sie dem aufmerksamen Kenner viel . . .	10
Ich bin der Ansicht, daß	Dieses hier ist der Hauptteil: tausende von Besitzern des kleinen Fiat wurden ausgiebig befragt. Sie geben unverblümt ihre Meinung zum Besten, sagen pro und contra und packen sehr gute bis sehr ungute Erfahrungen aus.	12
Testberichte	Ein scharfer Blick über die Schulter der internationalen Fachpresse auf 4 Ausschnitte kritischer Prüfberichte.	32
Nebenbei bemerkt	Besitzers Lob und Tadel, seine Freuden und Ärgernisse — und was er sonst noch zum Thema Fiat zu sagen hat.	36
Das Pünktchen auf dem i	Zubehör unter der Lupe. Oder: die bunte und vielfältige Skala der Zubehörwünsche und Extra-Käufe.	40
Quintessenz	Das Für und Wider für eilige Leser zusammengefaßt; und für wen der kleine Italiener der richtige Wagen ist.	41
Notizen	Sicher kein Fehler, diese Tatsachen und Zahlen von und über Fiat zu wissen.	42
Betriebskostenrechnung	Was — wenn allemal auch theoretisch — der Fiat 500 pro Kilometer und Jahr kostet.	44

Typ FIAT 500 F

Motor Otto-Motor — zwei Zylinder — Viertakt — 0,499 ltr — 18 PS bei 4600 U/min.

Im Heck eingebauter, längsstehender Parallel-Zweizylinder Viertakt-Motor — Bohrung 67,4 mm — Hub 70 mm — zweifach gelagerte Kurbelwelle — leicht schräg (10°) im Zylinderkopf parallelhängende Ventile, die von der durch Kette angetriebenen Nockenwelle über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt werden — Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl ca. 10,7 m/sec — Druckumlaufschmierung — Schleuderfilter im Ölhauptstrom — ein Fallstromvergaser Weber 26 IMB 4 mit handbetätigter Starthilfe — unter der Vorderhaube liegender Kraftstoffbehälter — mechanisch angetriebene Benzinpumpe (Membranpumpe) — Trockenluftfilter — Luftkühlung durch Gebläse — Thermostat.

Elektrische Anlage Batteriezündung — 12 Volt — Zündeneinstellung 10° — automatische Vorzündung 18° — Wärmewert der Zündkerze 225 — Batterie (vorn rechts unter der Vorderhaube 12 Volt / 32 Ah — Scheinwerfer 45/40 Watt — Lichtmaschinenleistung 230/320 Watt.

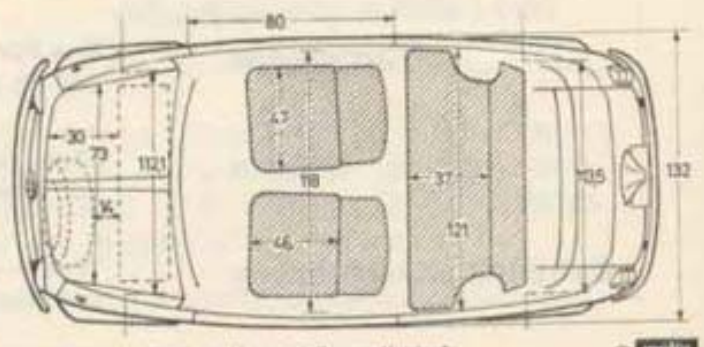
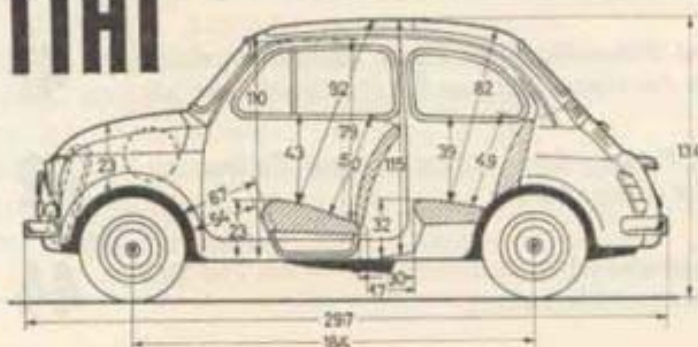
Kraftübertragung Kupplung, Wechsel- und Ausgleichsgetriebe mit Motor verblockt, Getriebe vor der Hinterachse liegend — Einscheibentrockenkupplung mit Tellerfeder — mechanisches Stufengetriebe — Knüppelschaltung neben dem Fahrersitz in Wagenmitte — vier Vorwärts, ein Rückwärtsgang — Gänge nicht synchronisiert (zweiter bis vierter Gang mit Klauenkupplung) — Übersetzung 3,7/2,067/1,3/0,875 — R: 5,14 — Übersetzung Getriebedrehzahl/Raddrehzahl 1:5,125.

Fahrwerk Selbsttragende Karosserie — vorn Radaufhängung an Querblattfedern unten und Dreieckslenkern oben — hinten Zweigelenk-Schwingachse mit gezogenen Dreieckslenkern, die sich auf Schraubenfedern stützen — vorn und hinten doppelt wirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer — Reifengröße 125 x 12 — Luftdruck vorn/hinten 1,3/1,6 atü (1,3/1,9 bei voller Belastung) — Lenkung: Schnecke und Segment — Übersetzung der Lenkung 13:1 — hydraulisch betätigte Fußbremse, auf alle vier Räder wirkend — Trommelbremsen mit selbstzentrierenden Bremsbacken — Simplex-Anordnung der Bremsbacken in allen vier Bremsstromeln — Gesamtbremsfläche 432 cm² — Handbremse Mittelhebel auf Wagenbodentunnel, auf die Hinterräder wirkend.

Füllmengen Tank 22 Liter, davon etwa 3 Liter Reserve (Warnleuchte) — Ölwanne 2,5 Liter — Wechsel- und Ausgleichsgetriebe 1,1 Liter — Lenkgehäuse 0,12 Liter — Scheibenwascher ca. 0,8 Liter.

Verbrauch Verbrauchsmittel der Besitzerangaben 6,41 Liter.

FIAT



Ellbogenfreiheit von 113, Knieen 130 cm. — Kofferraum Mittelsitze.

© moobil

Instrumente Fahrbedienung

Geschwindigkeitsmesser	kreisrund, 0—120 km/h Meßbereich
Kilometerzähler	ja, oben im Tachogehäuse
Tageskilometerzähler	nein
Ampèremeter	nein, Ladekontrollleuchte im Tacho
Öldruckmesser	nein, Öldruckkontrollleuchte im Tacho
Ölthermometer	nein
Benzinuhr	nein
Reserveschaltung für Benzin	nein
Kontrolllampe für Reservemenge	ja
Armaturenbreitbeleuchtung, stufenlos regelbar	nein
Fahrtrichtungsanzeiger	durch Hebel, links unter dem Lenkrad
Kontrollleuchte für Blinker	ja, links neben Tacho (Helligkeit regelbar)
Automatisch abschaltende Blinker	ja
Scheibenwischer mit automat. Endabschaltung	ja
Scheibenwischer mit 2 Geschwindigkeiten	nein
Scheinwerferabblendung erfolgt durch	Handhebel links unter dem Lenkrad
Asymmetrisches Abblendlicht	ja
Lichthupe	ja
Scheibenwascher	ja, handbetätigte Gummimembrane
Blendfreier Innenrückspiegel	nein
Rückfahrtscheinwerfer	nein
Handbremse	Stockbremse, neben dem Fahrer in Wagen-
Schüsselförmiges Sicherheitslenkrad	nein [mitte
Hupenring	nein
Windschutzscheibendefroster	2 Austrittsöffnungen auf dem Armaturenbrett, Fußraumheizung kann geschlossen werden, dadurch volle Heizleistung für die Windschutzscheibe

Allgemeine Ausstattung

Lenkschloß	ja
Einschlüssel-System	nein, zwei Schlüssel
Auch rechte Vordertür verschließbar	ja
Parkleuchten	nein
Innenbeleuchtung	ja, Kontakt an der Fahrertür
Polsterung des Armaturenbrettes	nein, nur Unterkante leicht gepolstert
Gepolsterte Sonnenblenden	ja
Uhr	nein
Aschenbecher	ja, in der Mitte des Armaturenbrettes
Zigarettenanzünder	nein
Art der Vordersitze	Einzelsitze
Verstellbare Vordersitzlehnen	nein
Vordersitze während der Fahrt verstellbar	ja
Liegesitze	nein
Armstützen	nein
Handschuhkasten	ja, unter Armaturenbrett-Mitte, offen
Ablagefach	nein
Türtaschen	nein
Platz für Radio vorgesehen	nein
Haltegriff für Beifahrer	nein
Halteschlaufen für Fondgäste	nein
Kleiderhaken	nein
Kofferraum von außen zugänglich	vorderer Stauraum: ja
Kofferraum verschließbar	vorderer Stauraum von innen verriegelt
Windschutzscheibe	leicht bombiert
Reserveradunterbringung	unter der Vorderhaube stehend
Verschließbarer Tankstutzen	unter der von innen verrieg. Vorderhaube
Ausstellbare Lüftungsfenster	ja, in beiden Türen
Heizung	mit Defroster kombin., Hebelregulierung auf hinter. Mittelunnel vor Rücksitzbank

FIAT 500

Im technischen Vergleichsverfahren

	Fiat 500	Citroen 2 CV	Daffodil	NSU Prinz 4	Goggomobil T 500	Trabant P 801
Hubraum	499,5	425	748	598	395	595
Kompressionsverhältnis . .	7,1	7,5	7,1	7,5	6,0	7,6
Leistung (DIN-PS)	18	16	26	30	18,5	23
bei U/min	4600	5000	4000	5500	5000	3900
Hubraumleistung (PS/ltr) .	36	37,6	34,9	50,2	51,0	38,8
Höchstes Drehmoment (mkg)	3,1	2,7	5,4	4,5	3,3	5,2
bei U/min	2200	3000	2800	3250	3900	2750
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	100	95	100	120	105	100
Zwei Bremskreise	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Art der Bremsen vorn . . .	Trommeln	Trommeln	Trommeln	Trommeln	Trommeln	Trommeln
Art der Bremsen hinten . .	Trommeln	Trommeln	Trommeln	Trommeln	Trommeln	Trommeln
Bremskraftverstärker . . .	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Radstand (cm)	184	240	205	204	180	202
Bodenfreiheit (cm)	18,5	25	19	18	20	15,5
Wendekreisdurchmesser (m)	8,6	10,7	9,3	8,8	8,5	10,5
Länge (cm)	297	382	361	344	304	355
Breite (cm)	132	148	144	149	137	150
Höhe (cm)	135	160	138	136	131	144
Beanspruchte Verkehrsfl. (m ²)	3,92	5,65	5,20	5,13	4,16	5,33
Leergewicht (kg)	520	525	685	565	420	615
Leistungsgewicht (kg/PS) .	28,9	32,8	22,8	18,8	22,7	26,7
Nutzlast (kg)	320	335	305	435	300	335
Fassungsvermögen (ltr) . . .	22	20	32	37	25	24
und Lage des Tanks	vorn	hinten	hinten	vorn	hinten	hinten
Preis, normale Ausführung, incl. Heizung (DM)	3390,-	4190,-	4390,-	4390,-	3510,-	(3320,-)

Zur Kasse bitte

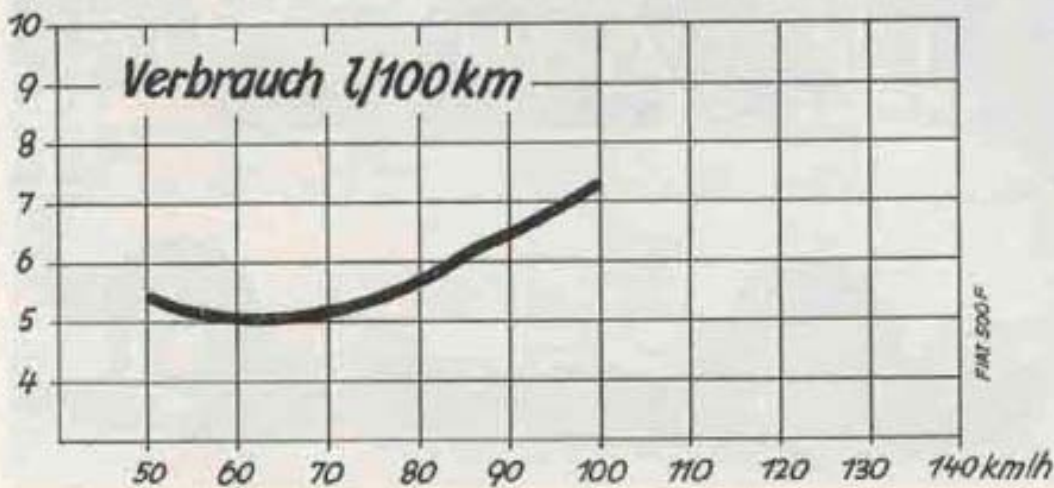
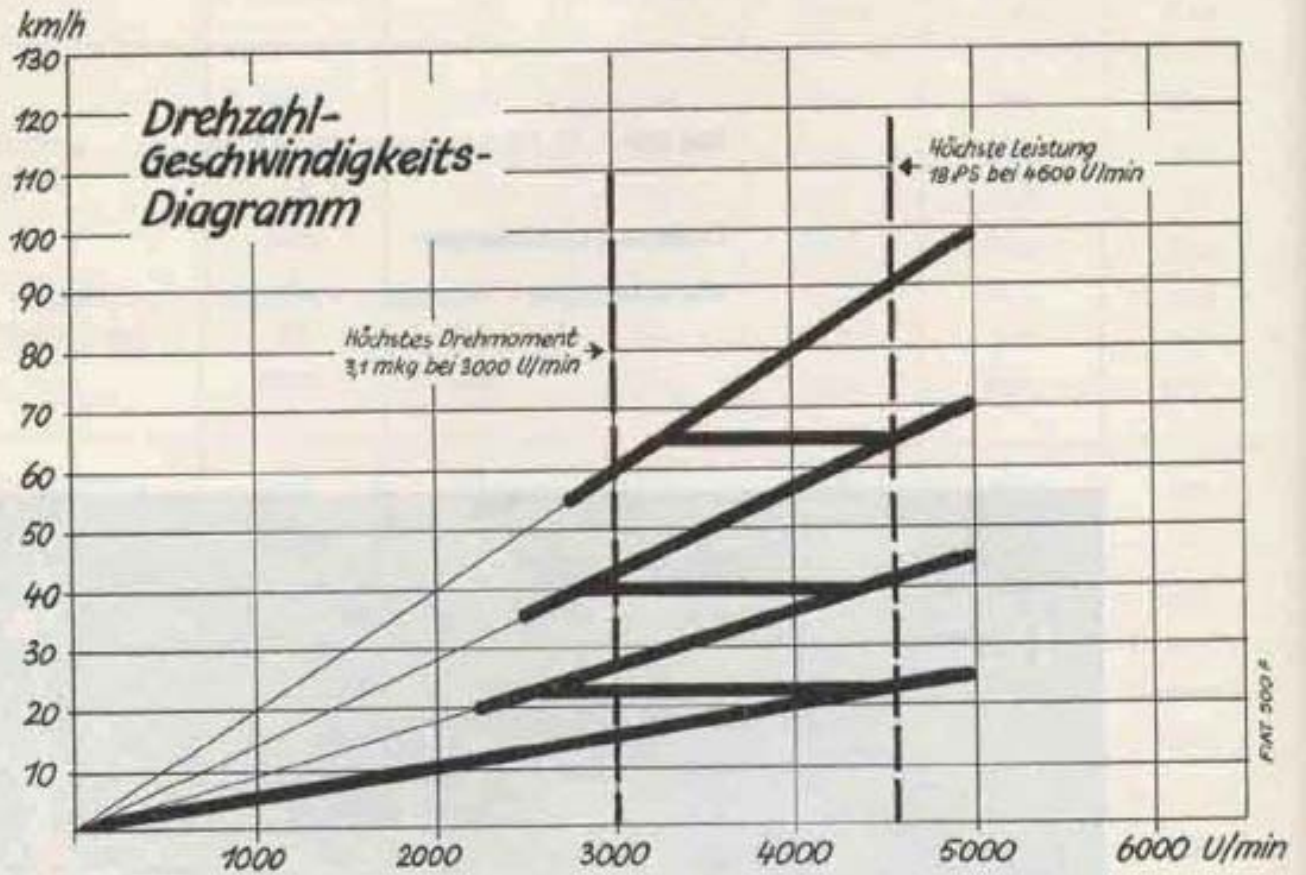
*So schön ein Auto auch ist,
entscheidend ist, was es kostet*

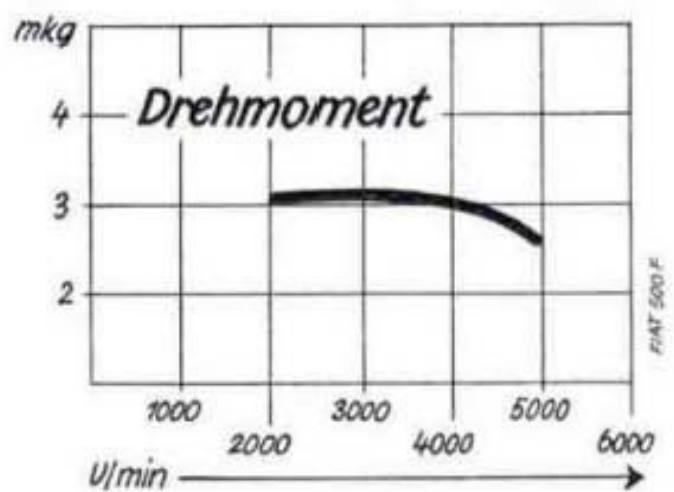
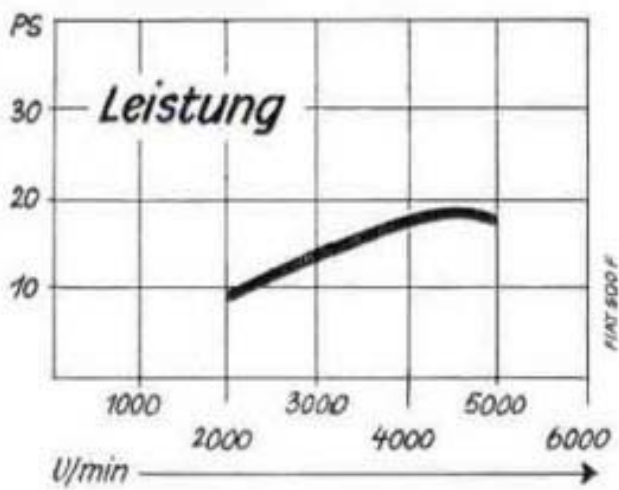
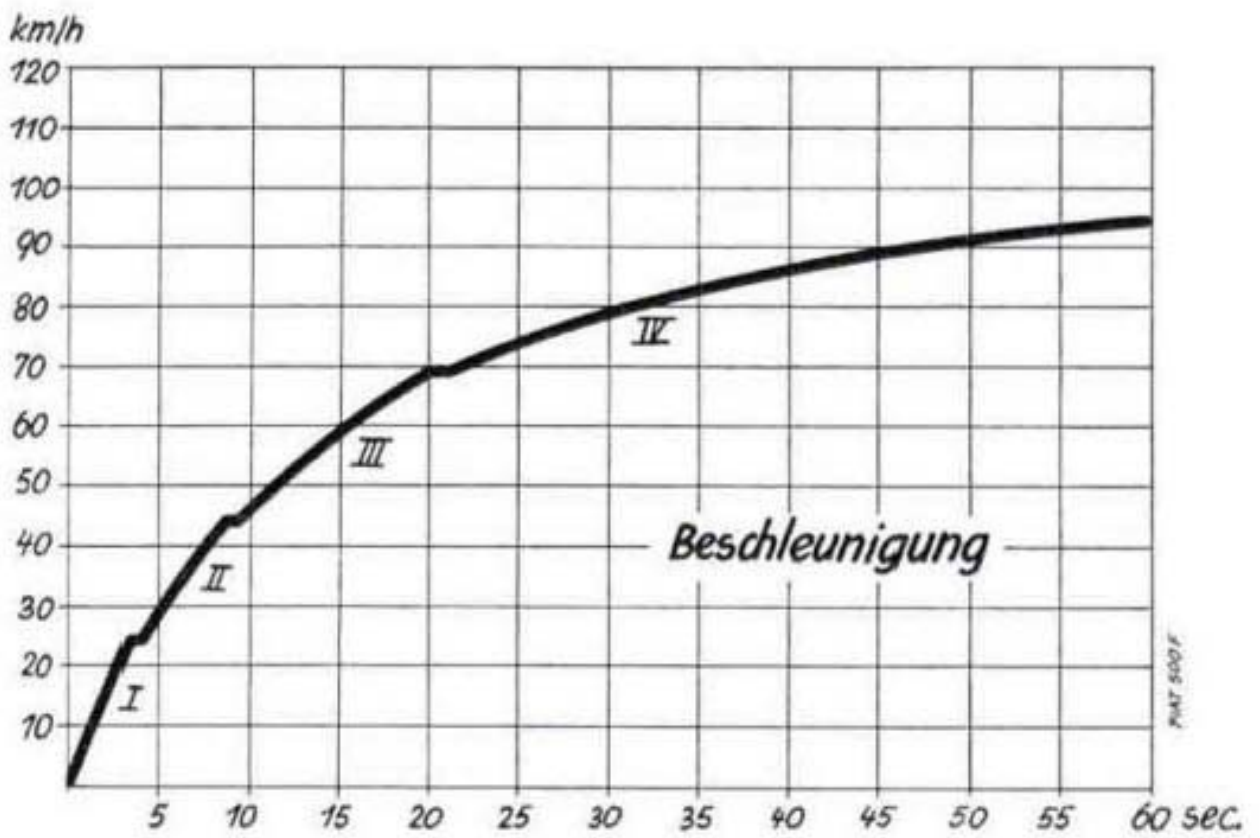
Fiat 500 F, 18 PS, Limousine mit Faltdach 3390,- DM

Lieferbare Lackierungen:

Weiß – mittelrot – wasserblau – mittelblau – sandbeige.







Ich bin der Ansicht, daß ...

Fiat 500-Besitzer sagen pro und contra und packen gute und bittere Erfahrungen aus

Hier an dieser Stelle — zu Beginn der eigentlichen Auswertung der von den Besitzern eines Fiat 500 im Alltagsbetrieb gesammelten Erfahrungen — ist die richtige Gelegenheit, all' denen zu danken, die einen Fragebogen ausgefüllt und kommentiert haben. Neben den nüchternen Wertungen, die sich in diesem Kapitel in ebenso nüchternen Zahlen niederschlagen, waren es gerade die zum Teil überraschend ausführlichen, erstaunlich präzisen und bemerkenswert sachlichen Anmerkungen, die uns in die Lage versetzen, ein Bild des kleinsten Wagens der großen Fiat-Familie zeichnen zu können, das zwischen hellem Licht und schwarzem Schatten jene Halbtöne nicht übersieht, die — im Leben wie in der Technik — für das Erkennen der Wirklichkeit so entscheidend sind.

Folgende Gründe und Überlegungen haben mich zum Kauf gerade dieses Wagentyps veranlaßt ...

„Es gibt kein anderes Auto in Deutschland, was dem Fiat 500 F bei dem niedrigen Preis an Rentabilität und verhältnismäßig guter Ausstattung gleichkommt“, argumentiert ein Student. Ein kaufmännischer Angestellter erläutert seine gewiß bemerkenswerten Überlegungen praktisch-wirtschaftlicher Art: „Vor 10 Monaten kaufte ich einen Fiat 850 und einen Fiat 500 F. Ich gab einen Fiat 2300 in Zahlung. Zweck der Übung: je ein Auto für meine Frau und mich zu haben. Aus finanziellen Gründen 2 kleine, die zusammen billiger sind als ein 2300.“ Ein weiterer Angestellter hat „folgende Gleichung aufgemacht: hohe Miete für Stadtwohnung und laufende Straßenbahnkosten = billigere Wohnung auf dem Lande und Kosten für Haltung eines Fiat 500 (unter Berücksichtigung der Steuervorteile).“ Da er einen Fiat 500 F besitzt, ist der Beweis erbracht, daß diese seine Gleichung aufgegangen ist. „Wenn ich schon den Wagen als mein Eigentum nenne“, überlegt ein Maschinenschlosser, „so soll er mich wirtschaftlich nicht so belasten, daß meine Frau deswegen eine Arbeit in der Fabrik annehmen muß, wie es bei den meisten der Fall ist.“ Ein städtischer Angestellter sah eine kaufentscheidende Begründung in dem Umstand, daß „er sich nicht jeden Kilometer überlegen müsse, den er fahre“. Und ein Postober-schaffner schließlich behauptet entschlossen, der Fiat 500 F „sei ein Wagen, den sich jeder für den täglichen Gebrauch leisten könne“.

Allen diesen Zitaten ist gemeinsam, daß sie sich mit der wirtschaftlichen Seite des Autofahrens befassen. Und das ist keine willkürliche Auswahl und auch kein Zufall. Denn die Liste der ausgezählten Individual-Gründe wird von Stichworten angeführt und bestimmt, die rein wirtschaftlicher Art sind; oder die von ruhiger und

nüchterner Betrachtung des Problems ausgehen. Es fehlen mehr oder weniger vollkommen alle Argumente, die bei anderen Wagen so ausschlaggebend sind: die Form beispielsweise, die hier unter zehn Prozent bleibt — obwohl der kleine Fiat fraglos kein häßlicher Wagen ist. Es fehlt der bei fast allen übrigen Automobiltypen direkt oder versteckt ausgesprochene Beweggrund, das Auto als Ausdruck des Sozialprestiges zu betrachten. Kurz: die Besitzer eines Fiat 500 sind in erster Linie vernünftige und leidenschaftslose Rechner. Daß Studenten und Angestellte mit vergleichsweise bescheidenem Einkommen das Gros der Fiat-Fahrer ausmachen, ist daher nur zu verständlich. Aber der Besitzerkreis setzt sich andererseits keineswegs nur aus Angehörigen solcher Einkommensgruppen zusammen. Und zwar deshalb nicht, weil für den Fiat auch Eigenschaften sprechen, die ihn selbst für den gut verdienenden Mittelstand attraktiv machen — siehe die Punkte 3, 4, 5 und 7. Und schließlich profitiert der kleine Fiat noch in direkter Form vom allgemeinen Wohlstand: er ist der Hausfrauenwagen par excellence; und der Wagen, den das Kind begüterter Eltern aus gegebenem Anlaß zum Geschenk bekommt.

1. 77,2 % bezeichnet die *Wirtschaftlichkeit* im weitesten Sinne als Erwerbsgrund. Drei von vier Fiat-Fahrern also stellen diesen finanziellen Gesichtspunkt mithin an die Spitze aller Überlegungen.
2. 54,3 % hat einen Kaufvertrag unterschrieben, weil der 500 F *preiswert in der Anschaffung* ist.
3. 39,0 % notiert als Anschaffungsgrund die Tatsache, daß sich der Fiat 500 *leicht und günstig parken* lasse, daß man *immer noch einen Parkplatz fände*, und daß er *sehr geringe Außenabmessungen* aufweise.
4. 31,4 % wußte beim Kauf aus Erfahrung, daß *Handlichkeit und Wendigkeit* bei der zunehmenden Dichte des Verkehrs besonders berücksichtigungswerte Faktoren sind.



5. 21,4 % gab reine Zweckmäßigkeitsgründe an. Etwa so: „Er reicht für mich völlig aus.“ Oder: „Fahre nur im Stadtverkehr, bisher gefahrene Mittelklassewagen bringen da für mich keine Vorteile sondern nur Nachteile.“ Oder: „Er genügt mir vollauf, mehr will ich nicht (obwohl ich es mir ohne weiteres leisten könnte).“ Oder: „Für Berufsverkehr und Erledigungen voll genügend. Urlaub mit dem Auto kommt für mich nicht mehr in Frage (Zeitverlust durch Verkehrsverstopfungen, Ärger, persönliches Risiko). Ersparnis an Kaufpreis und Unterhalt gestattet uns die jährliche Flugreise (bequem, schnell) nach weit entfernten Urlaubszielen.“
6. 20,5 % verkündet einen weiteren spezifischen Grund wirtschaftlichen Überlegens: der schon vor dem Kauf mit Sicherheit zu erwartende *niedrige Benzinverbrauch*.
7. 17,6 % hat angemerkt, daß der Fiat 500 ganz allgemein gesehen ein *idealer Stadtwagen* ist.
8. 13,3 % sah in dem winzigen Turiner den *idealen Zweitwagen*.

9. 11,4 % wurde durch gemachte *gute Erfahrungen* und durch die *Zufriedenheit mit vorher besessenen Fiat-Fahrzeugen* zum Kauf bewogen.
10. 9,0 % bezeichnet den 500 F als das *kleinste ‚richtige‘ Auto*. Die Betonung liegt dabei auf ‚richtig‘, will heißen, daß der Fiat keine primitive Fahrmaschine ist, keine Behelfslösung.
11. 9,0 % — erst jetzt folgt unter den Kaufgründen das sonst stets führende Stichwort: der Wagen zeichne sich durch eine *sehr hübsche Form* aus.
12. 8,6 % — *Zuverlässigkeit* glaubte man beim Kauf in entscheidender Weise voraussetzen zu können.
13. 7,1 % — die *relative Geräumigkeit* konnte erwerbsbestimmend beeindrucken.
14. 4,8 % — man erwartete *Anspruchslosigkeit* und/oder wußte, daß er *wenig Wartung* verlangen würde.
15. 4,8 % — mitentscheidend beim Kauf: die *gute Straßenlage*. Oder auch: die *Fahrsicherheit*.
16. 4,8 % — die für einen Wagen dieser Preisklasse ungewöhnlich *gute Ausstattung*.
17. 3,8 % — die *allgemeine Leistungsfähigkeit* vermochte sehr zu imponieren.
18. 3,8 % — nach 10 Jahren Laufzeit dieses Typs schien das Stichwort *ausgereifte Konstruktion* nicht unangebracht zu sein.

Weniger als 3 % verbuchten diese vier Kaufgründe: guter Motor — das Sonnendach — die Luftkühlung — und der gute Wiederverkaufswert.

Man kann den Kauf natürlich mit weiblicher Empfindsamkeit auch so begründen, wie es eine Verwaltungsangestellte — allerdings unter anderem — getan hat: „Es ist ein Wagen zum Gernhaben.“ Das Gern- oder gar Liebhaben wurde zwar gelegentlich als Anschaffungsanlaß genannt, doch hat's nicht dazu gereicht, daß diese Stimmen statistisch manifest geworden wären.



Im Gesamtdurchschnitt verbraucht mein Auto . . .

Als Gesamtdurchschnitt der von den Besitzern angegebenen Verbräuche errechnet sich ein Wert von

6,41 ltr Normal-Benzin auf 100 km

Das ist als absolute Zahl ohne jeden Zweifel wenig, wenn man berücksichtigt, daß so gut wie alle kleinen Fiats vorwiegend im verbrauchsfreudigen Stadt- und Kurzstreckenverkehr betrieben werden. In Relation zu Größe, Fahrleistung und PS-Zahl dagegen muß das nicht gerade ein günstiger Wert sein, aber das ist hier und in diesem Zusammenhang nicht sehr interessant. Die Besitzer erwarteten beim Kauf einen Wagen mit sparsamem Benzinkonsum — und den haben sie zweifellos bekommen.

Andererseits zeigt die Verbrauchsgruppenauszählung, daß die Höhe des Einzelverbrauchs bei einem so kleinen Wagen doch sehr erheblich streuen kann: der niedrigste aller angegebenen Werte wurde mit 4,5 ltr notiert, der höchste mit über 11 ltr. Die Prozente der Gruppenauszählung attestieren, daß es sich dabei um subjektive Ausnahmen handelt: viereinhalb ltr lassen sich nur unter ganz besonderen Umständen erzielen, und die exzessiven elf ltr müssen auf eine völlig danebengegangene Vergasereinstellung zurückzuführen sein. Immerhin kommt 8,3 % der befragten Fiat-Besitzer mit maximal 5,4 ltr Benzin auf einhundert Kilometer aus — und 14,2 % muß mit mindestens siebeneinhalb Liter für die gleiche Distanz rechnen. Hier wirken sich die unterschiedlichen Betriebsbedingungen, Transportleistungen, Temperature und Charaktere eindeutig aus:

5,4 ltr und weniger	8,3 %
5,5 bis 5,9 ltr	21,2 %
6,0 bis 6,4 ltr	27,8 %
6,5 bis 6,9 ltr	18,4 %
7,0 bis 7,4 ltr	10,1 %
7,5 ltr und mehr	14,2 %

Nur in Ausnahmefällen tanken Fiat-Fahrer Super-Benzin, was objektiv auch keinen meßbaren Vorteil bringt, weshalb auf eine separate Auszählung verzichtet werden

konnte. Geht's dann allerdings um das ‚Gefühl, dem Motor bekomme Super besser‘, oder man hat den ‚Eindruck, Super-Qualität schone das Triebwerk‘ — dann ist der Mehrpreis sicher nicht umsonst investiert worden.

„8,5 ltr — Benzinverbrauch ist hoch, weil meist nur kürzere Strecken gefahren werden“ — ein Finanzbeamter.
 „8,5 ltr — bis jetzt bin ich ausschließlich im Stadtverkehr, und noch dazu in der kalten Jahreszeit, in der man ständig beim Anlassen den Soke ziehen muß, gefahren“ — ein kaufmännischer Angestellter.

„8,46 ltr — diesen Wagen kaufte ich am 15. 10.: da ich nur meine 2 x 5 km Bürostrecke und das um 8.18 Uhr im Winter fuhr und bei jeder Ampel in Frankfurt halten muß, kann man diese Angabe kaum für eine Statistik verwenden. Mit meinen beiden früheren Autos fuhr ich dagegen z. B. die Strecke Salzburg — Frankfurt (598 km) mit 4,1 ltr auf 100 km bei dauernder Spitzengeschwindigkeit“ — eine Sekretärin.

„8,0 ltr Super-Benzin — der Benzinverbrauch ist verhältnismäßig hoch. Aber der Weg zu meinem Büro führt von West nach Ost durch München. Durch das viele Stoppen vor den Ampeln und Wiederauffahren im 1. Gang erhöht sich der Benzinverbrauch (über Land ca. 6 ltr auf 100 km)“ — eine Verwaltungsangestellte.
 „8,0 ltr — nur Stadtverkehr, daher relativ hoher Verbrauch“ — eine Hausfrau.

„7,5 ltr — ich habe keinen Leistungsunterschied bei Verwendung von Super- und Normalbenzin feststellen können. Der Benzinverbrauch ist im Stadtverkehr gegenüber anderen Fahrzeugen verhältnismäßig hoch“ — ein Kaufmann.
 7,5 ltr — reiner Stadtverkehr. Ich fahre das billigste Benzin, das ich bekommen kann, bin sehr zufrieden. Autobahndurchschnitt 5 ltr, Stadtverkehr (Frankfurt) 7,5 ltr, bei großer Kälte 8 ltr“ — ein Student.
 „7,5 ltr — die Jahreszeit spielt, gerade bei Stadtfahrten, eine große Rolle. So liegt der Durchschnittsverbrauch im Winter bei 8,8 ltr und im Sommer bei 6,5 — 6,7 ltr auf 100 km. Getankt wird immer die gleiche Sorte Markenbenzin“ — ein Beamter.

„7,1 ltr — der Verbrauch ist sehr unterschiedlich. Bei längeren Fahrten über Autobahn und Landstraßen liegt der Verbrauch bei 5,9 ltr, bei großer Kälte im Stadtverkehr bis zu 8,6 ltr. Mein Wagen wird zu 80 % im Stadtverkehr gefahren“ — ein Handelsvertreter.

Der Fiat 500 und sein Fahrer

Durchschnittliche Laufzeit des Wagens . . .	knapp 8 Monate	Vorbesitz
Im Mittel zurückgelegte Strecke . . .	7 833 Kilometer	Der erste Wagen überhaupt 33,7 %
Mittleres Führerscheinalter . . .	10 Jahre 4 Monate	Der zweite Wagen . . . 33,3 %
		Der dritte Wagen . . . 15,0 %
		Der vierte Wagen . . . 8,0 %
		Mehr als vier Wagen . . . 10,0 %
Der Wagen wird benutzt . . .		Der erste Fiat . . . 54,3 %
in erster Linie für berufliche Zwecke . . .	19,4 %	Der zweite Fiat . . . 34,6 %
zum Vergnügen . . .	25,7 %	Der dritte Fiat . . . 7,8 %
sowohl als auch . . .	54,9 %	Der vierte Fiat . . . 2,4 %
		Mehr als vier Fiat . . . 0,9 %

„7,0 ltr — verhältnismäßig geringer Benzinverbrauch, verträgt alle Benzinsorten“ — ein Praktikant. „7,0 ltr — der Fiat 500 ist auf langen Strecken sparsam (ca. 5,1 ltr); auf kurzen Strecken braucht er zuviel (ca. 8,5 ltr) — ein Tankwart.

„6,9 ltr — im Sommer auf Überlandfahrt liegt der Verbrauch bei 5,2 ltr / 100 km, im Winter bei Frost verbraucht der Wagen bis 9,5 ltr im Großstadtverkehr“ — ein kaufmännischer Angestellter.

„6,6 ltr — bin mit dem Benzinverbrauch unzufrieden, da ich den Wagen nicht hochtourig fahre. Wahrscheinlich müssen die Ventile oder die Zündung neu eingestellt werden“ — ein Student. „6,6 ltr — ich fahre nur ringfreies Benzin; auf Land- und Bundesstraßen fuhr ich schon einen Schnitt von 5,2 ltr/100 km, im Stadtverkehr dagegen schon 8,7 ltr / 100 km (im Winter)“ — ein Werkzeugmacher.

„6,5 ltr — der Verbrauch entspricht nicht den Werksangaben, er ist höher“ — ein Student. „6,5 ltr — im Winter bevorzuge ich Super-Benzin, da der Motor bei großer Kälte damit besser anspringt“ — ein Bundesbahnbeamter. „6,5 ltr — der angegebene Verbrauch ist keine Vergleichsbasis, weil der Wagen selten über 15 km in einer Fahrt gefahren wird. Bei Gemischt- oder Langstreckenbetrieb halte ich einen Verbrauch knapp unter 6 ltr / 100 km für gegeben. Im Sommer sinkt der Verbrauch ohnehin etwas“ — eine med.-techn. Assistentin. „6,5 ltr — Super-Benzin hat keinen Wert, wenn die Maschine nicht darauf eingestellt ist“ — ein Einzelhandelskaufmann. „6,5 ltr — der Benzinverbrauch ist gering, vollgetankt hat der Fiat einen Aktionsradius von 300 km“ — ein Schüler. „6,5 ltr — bei Fernfahrten nie mehr als 5,0 ltr“ — ein Archivar.

„6,3 ltr — benötigt wohl im Stadtverkehr etwas mehr als auf Autobahnen, aber welches Auto braucht das nicht?“ — eine Hausfrau. „6,3 ltr — bei 95—100 km/h Dauergeschwindigkeit sehr niedriger Verbrauch von ca. 5,5 bis 5,8 ltr auf 100 km“ — eine Justizangestellte.

„6,2 ltr — nur markenfreies Benzin, Stadtverbrauch bis 7 ltr, Urlaubsverbrauch 5,4 ltr“ — ein Grafiker. „6,2 ltr — der Benzinverbrauch war fast immer gleich, sowohl bei längerem Vollgas als auch bei Normalbetrieb“ — ein Maschinenbau-Ingenieur.

„6,0 ltr — auf der Autobahn kann ich mit etwa 5,3 ltr auf 100 km rechnen, im Winter bin ich nie über 6,7 bei Eis und Schnee gekommen“ — ein Feinmechaniker. „6,0 ltr — mit Superbenzin auch keine merkliche bessere Leistung. Verbrauch gegen Mittelklasse zu hoch“ — ein Kraftfahrer. „6,0 ltr — ich fahre den Wagen meistens voll aus (Tacho 100—110). Außerdem fahre ich keine Autobahnkilometer, mit 5,5 ltr würde man sicher auch auskommen“ — ein Kaufmann. „6,0 ltr — der Benzinverbrauch ist außerordentlich gering“ — eine Fachlehrerin. „6,0 ltr — sehr zufriedenstellend, da fast ausschließlich Stadtverkehr“ — ein Student. „6,0 ltr — im Sommer auf langen Strecken 5,5 ltr, auf kurzen Strecken 6 ltr, im Winter auf langen Strecken 7 ltr, auf kurzen Strecken 8 ltr“ — ein Werkzeugmacher. „6,0 ltr — normal gefahren verbraucht er 5—5,5 ltr / 100 km; ich fahre ihn jedoch sehr scharf“ — ein Arbeiter.



„Komfort hin, Komfort her — das Ding ist halt enorm sparsam ...“

ODDOPRESS

„5,9 ltr — sehr sparsam; kein Unterschied zwischen Super-Benzin und einfachem Tankstellen-Benzin feststellbar“ — ein Elektromaschinenbauer. „5,9 ltr — BP Mix 50 x 50. Auf der Strecke von Offenbach nach München wurde ein Benzinverbrauch von genau 4 ltr auf 100 km erzielt. Im Stadtverkehr steigt der Benzinverbrauch auf etwa 6,5 ltr / 100 km. Im ganzen ist der Benzinverbrauch als zufriedenstellend zu bezeichnen“ — ein Verwaltungsangestellter.

„5,8 ltr Super-Benzin — Verbrauch sehr unterschiedlich. Stadtfahrten Winter: hoch; Sommer längere Fahrten: niedrig. Ich fahre deshalb Super, weil ich 1. schneller bin, 2. mit einer Tankfüllung weiter komme“ — ein Student. „5,8 ltr Super-Benzin — die höhere Oktanzahl macht sich im Anzugs- und Überholmoment eindrucksvoll bemerkbar. Bei korrekter Regulierung der Luftklappe und der Schraube zum Leerlaufgemisch hervorragend geringer Benzinverbrauch auf 100 km“ — ein Oberst a.D. „5,8 ltr — bei Normalbenzin dieselt der Motor nach scharfer Fahrt nach Abstellen der Zündung noch etwas nach. Abhilfe: Durchtreten des Gaspedals“ — ein Tierarzt.

„5,7 ltr — normaler Verbrauch (für die schnelle Fahrweise)“ — ein HUK-Sachbearbeiter. „5,7 ltr Super-Benzin — da ich sehr viel im Stadtverkehr fahre, ist der Benzinverbrauch relativ hoch. Verbrauch Landstraße bei 80—90 km/h ca. 5,1 ltr / 100 km“ — ein Regierungsinspektor.

„5,6 ltr — Benzinart hängt meiner Meinung nach mit Vergaser- und Zündungseinstellung zusammen. Mein Fahrzeug habe ich ‚scharf‘ eingefahren (3. Gang klaglos bis 80 km/h). Verwende deshalb Gemisch Super: Einfach = 1:1, dazu noch Obenöl“ — eine Hausdame.

„5,5 ltr — der Benzinverbrauch entspricht meinem Einkommen als Rentner“ — ein Pensionär. „5,5 ltr — für 500 ccm ein etwas zu hoher Benzinverbrauch“ — eine

Trichinenschauerin. „5,5 ltr — auf Landstraße kann der Benzinverbrauch bei normaler Fahrweise immer unter 5 ltr gehalten werden“ — ein Diplom-Übersetzer.

„5,4 ltr — Wagen hat sehr geringen Benzinverbrauch. Bei langer Fahrt außerhalb von Städten liegt der Benzinverbrauch noch etwas niedriger, etwa bei 5—5,1 ltr“ — eine kaufmännische Angestellte. „5,4 ltr — der Benzinverbrauch ist bei mir deshalb so günstig, weil ich fast ausschließlich längere Strecken auf Landstraßen fahre. Ich tanke nur an freien Tankstellen“ — ein Student.

„5,2 ltr — der Verbrauch steigt bei Kurzstrecken und unter hier sehr ungünstigen Stadtverkehrsbedingungen bis auf 9 ltr. Jedoch auf zügig gefahrenen Landstrecken kaum über 5,2 ltr Verbrauch. Bei günstiger Witterung auch darunter. (Letzte Ferienfahrt gut 3000 km: Burgenland — Steiermark — Kärnten — Tirol = 5,2 ltr)“ — ein Regierungs-Amtmann.

„4,8 ltr — die Differenz zwischen Stadt- und Überlandfahrt im Benzinverbrauch ist minimal“ — eine Hausfrau.

„4,7 ltr — recht sparsam, zumal nur Stadtfahrten ausgeführt werden“ — eine Hausfrau.

Abgesehen von Unfallschäden habe ich folgende Defekte oder Reparaturen innerhalb oder außerhalb der Garantiezeit gehabt, die nicht auf fehlerhaftes Verhalten meinerseits zurückzuführen sind . . .

40,8 % der befragten Fiat-Besitzer blieb von kummervollen Werkstattbesuchen gänzlich verschont. Das ist ein ungewöhnlich guter Wert, der an beste VW-Zeiten erinnert. Hier wirkt sich die lange Laufzeit der Serie ebenso positiv aus wie die Unkompliziertheit im technischen Aufbau.

Noch entscheidender als diese trockene Zahl aber sind Anzahl und Schwere der notierten Gebrechen. Beim Fiat 500 F ist die habituelle Drei-Prozent-Grenze schon nach 10 Stichworten erreicht. Und unter diesen 10 Stichworten fehlen solche mit gewichtigem Inhalt; denn bei den elektrischen Defekten beispielsweise mußten auch so harmlose Dinge wie durchgebrannte Scheinwerferbirnen und versagende Signalhörner untergebracht werden.

1. 13,5 % — elektrische Mängel allgemeiner Art: flackernde und auf ewig verlöschende Kontrollampen, mangelhafte Leitungsverbindungen, Kupferwürmer unterschiedlichster Art, durchgebrannte Sicherungen, tote Birnen, schweigende Hupen und ähnliches mehr.
2. 13,1 % — Ölverlust mußte diagnostiziert werden.
3. 6,9 % — es ging um versagende Türschlösser.
4. 5,8 % — Undichtigkeiten der Karosserie wurden mit mehr oder weniger (meistens mehr) Erfolg beseitigt.
5. 5,0 % — die Batterie speziell gab ihren Geist auf.
6. 3,5 % — störende Geräusche wurden moniert.
7. 3,5 % — es handelte sich um Schaltschwierigkeiten, die so gut wie immer durch Justierung des Schaltgestänges oder — in seltenen Fällen — durch Austausch des Getriebes behoben werden konnten.
8. 3,1 % — der Anlasser war der Sündenbock.

9. 3,1 % — der Außenspiegel hatte durch seine ungünstige Position Schaden genommen.

10. 3,1 % — das Stichwort lautet *Kupplung*, ohne daß eine genaue Spezifikation möglich wäre. Denn nicht immer wurde der Belag gewechselt; und nicht immer war es mit exakter Einstellung des Pedalspiels getan.

Mit schnell abnehmenden Prozenten geht es unterhalb der Drei-Prozent-Grenze mit folgenden Notierungen weiter: die Lichtmaschine mußte ausgetauscht werden — Scheibenwaschanlage war undicht — die Luftfilter-Befestigung löste sich — die Benzinpumpe versagte — der Fensterkurbelmechanismus streikte — der Tankverschluß wurde undicht — die Scheinwerfer-Halterung erwies sich als einigermaßen schwächlich — die Rückzugsfedern in den Bremsstrommeln wurden etwas zu schnell lahm — die eine oder andere Chromleiste löste sich — der Keilriemen riß — die Lenksäulenbefestigung bekam zuviel Luft — der Dachverschluß aus Plastik erwies sich als nicht sehr widerstandsfähig — der Bowdenzug zum Vergaser riß — das Lenkradschloß versagte — und die Blinker-Rückstellung wollte nicht.

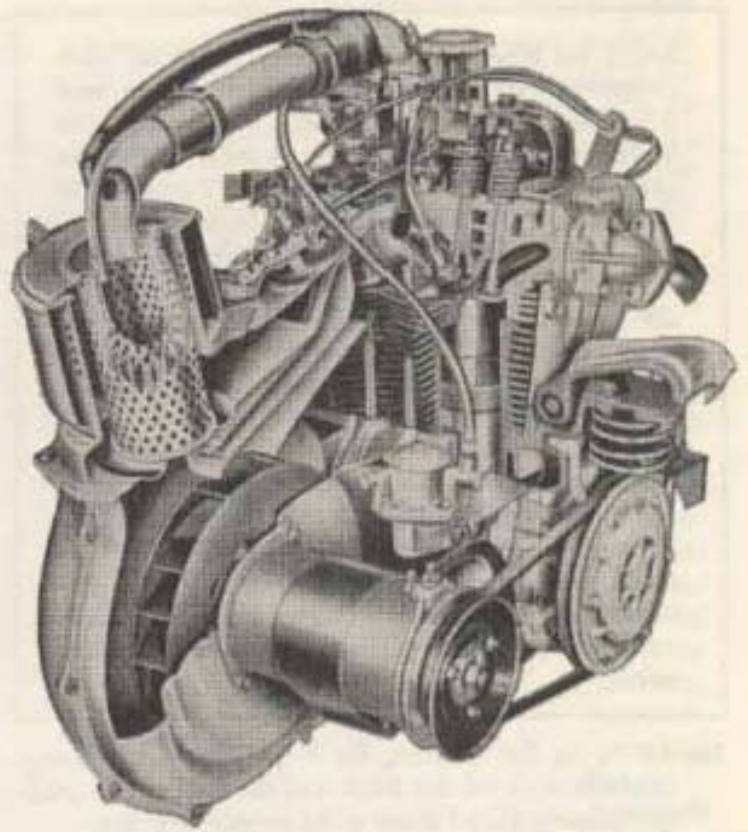


Meiner Meinung nach sind folgende Punkte mangelhaft, ärgerlich oder verbesserungsbedürftig . . .

Auch an einem so ausgereiften Typ finden die Besitzer mühelos verbesserungswürdige Details, was nicht weiter Wunder nimmt, wenn man die innerbetriebliche Trägheit einer so großen Organisation kennt, wie es nun ein-

mal ein Automobilhersteller vom Format der Turiner Fiat-Werke ist. Und wer darüber hinaus auch nur eine schwache Ahnung vom ständigen Kleinkrieg zwischen den zur Perfektion strebenden Ingenieuren und den notwendigerweise oft zum Geiz neigenden Einkäufern kennt, der ist nicht weiter überrascht, daß selbst renommierte Firmen von einem Typ zum nächsten unmögliche Relikte aus einer längst überholten technischen Entwicklungsstufe übertragen.

1. 21,0 % — man beachte den großen Prozent-Abstand zum nächsten Punkt — verlangt, fordert, begehrt, beansprucht, erwartet, wünscht, will und erstrebt einen *besseren Platz für den Außenspiegel*. Man habe es sich ein bißchen zu einfach gemacht, den Forderungen des deutschen Gesetzgebers nach einem Außenspiegel zu genügen. Denn es gehe hier nicht nur darum, dem Buchstaben des Gesetzes Genüge zu tun. Vielmehr sei ein gut einzusehender Außenspiegel bei der Dichte des heutigen Verkehrs eminent wichtig — ganz besonders aber in einem Auto, in dem man unvermeidbarerweise auf Grund seines etwas melancholischen Temperaments und seiner bescheidenen Spitzengeschwindigkeit viel mehr Rücksicht auf den nachfolgenden Verkehr zu nehmen gezwungen sei. Überdies lasse er sich ohnehin nicht so einstellen, daß man ihn ohne Verrenkungen der Halswirbelsäule einsehen könne. Und zu allem Überfluß schlage die weit geöffnete Tür unglücklicherweise jedesmal gegen den Spiegel, der sich daraufhin prompt bis zur Uneinsichtigkeit verstellte.
2. 9,8 % hätte es gern, wenn auch so preisgünstige Automobile wie der Fiat 500 F mit einem *synchronisierten Getriebe* ausgerüstet würden. Nur wenige sind aber offensichtlich willens und bereit, dafür einen höheren Preis zu zahlen. Man gibt sich der kühnen Hoffnung hin, daß ein solches Getriebe im alten Preis ‚unterzubringen‘ ist. Man geht aber wohl nicht fehl in der Annahme, daß bei der harten Real-Alternative billig und unsynchronisiert gegenüber teurer und synchronisiert die Anhänger der geradzahnten Sparsamkeit obsiegen würden.
3. 9,8 % wäre sehr froh, wenn eine *bessere Verarbeitung* verwirklicht werden könnte. Nein, es wird nichts Ernsthaftes beanstandet. Aber ein Mensch, der die Gefilde der Technik nur selten durchstreift, argwöhnt bei einer losen Blechschraube nur zu leicht, unter dem Blech und im Motor sähe es noch ärger aus. Präziser formuliert: sorgfältigere Montage, bitte.
4. 8,8 % rügt mit Ernst und Nachdruck, daß der Kleine nach einer sehr kalten Nacht im Freien nur sehr schwer und leider oft auch gar nicht anspringt. Bei früheren Modellen sei das zwar noch schlimmer gewesen, aber *besseres Kaltstartverhalten* stünde dem braven und sonst so zuverlässigen Gefährt zweifellos sehr gut zu Gesicht.
5. 7,1 % wäre glücklich, wenn der *Motor leiser* laufen würde — trotz Luftkühlung und Parallelzylinder.



6. 7,1 % sieht in einer *besseren Lackierung* ein erstrebenswertes Ziel in Richtung Haltbarkeit und Lebensdauer.
7. 6,1 % bittet, prüfen zu wollen, ob ein *echtes Schiebedach* statt des Klappverdeckes nicht doch viel besser wäre. Noch besser allerdings wäre nach Meinung der Protagonisten ein regelrechtes Stahlschiebedach; besser vor allem deshalb, weil die notorischen Langfinger dann nicht so leicht an und in die meist unter Straßenlaternen schlafenden Fiats gelangen können.
8. 6,1 % fände es gut, wenn ein *Motorhaubenschloß* serienmäßig installiert würde.
9. 5,7 % meint, daß der Fünfhunderter doch nun so lange gebaut wird, daß es *Undichtigkeiten der Karosserie* heute nicht mehr geben dürfte.
10. 5,4 % ist unzufrieden, wenn die Rede auf die *Größe des Kofferraumes* kommt. Natürlich erwartet man kein Gepäckverließ, wie es der Admiral oder der Zweihundertzwanziger sein eigen nennt. Aber durch einen geschickter geformten und anders angeordneten Tank müßte es sich doch eigentlich erreichen lassen, daß unter der vorderen Haube nicht nur lose Dinge, sondern auch Taschen oder gar kleinere Koffer verstaut werden können.
11. 4,7 % plädiert dafür, *störende Geräusche* ab Werk zu vermeiden. Also Klappern und Scheppern, Rappeln und Klirren sollte es fürderhin gar nicht mehr geben können.
12. 4,7 % bittet die Konstrukteure, sich eine *bessere Innenspiegelhalterung* einfallen zu lassen, die jegliches Vibrieren (im Besitzerjargon: ‚Zitterblick‘) unmöglich macht.
13. 4,7 % postuliert, das *Lenkschloß* a) nach rechts zu verlegen und b) mit dem Anlasser zu kombinieren.

Selbst bei einem Typ, der schon Jahre auf dem Programm steht, sind gelegentlich Fehler und Schwächen nicht zu vermeiden — das ist eine Weisheit, die zum Grundwissen jedes Ingenieurs gehört. So selbstverständlich diese Tatsache für ihn ist, so selbstverständlich ist für ihn aber auch die daraus erwachsende Verpflichtung, jedem Mangel sofort und energisch nachzugehen. Daß die Teilung der organisatorischen Gewalten in einer Automobilfabrik diesem seinem Streben nicht immer förderlich ist, das ist eine andere Sache; denn Entwicklung und Produktion, Einkauf und Verkauf, Preispolitik und Werbung sind Institutionen, die nicht immer gut und leicht unter einen Hut zu bringen sind. Dennoch: fabrikatorische Mängel und Fehler werden (in der Regel) mit bemerkenswerter Schnelligkeit ausgemerzt. Mit anderen Worten: ein Ding wird zwangsläufig immer besser, je länger es gebaut wird.

14. 3,7 % ist der Ansicht, die Kopfhöhe sei zu gering. Deshalb auch sei der Blick auf die Ampel für großgewachsene Fiat-Fahrer nicht gerade sehr gut.
 15. 3,7 % fordert eine bessere Wirkung der Handbremse.
 16. 3,4 % glaubt, ein echtes Handschuhfach mit Klappe und im Armaturenbrett müßte auch im Fünfhundert zu installieren sein.
 17. 3,1 % beansprucht einen besseren Tankverschluß — einen, der ohne das umständliche Schraubgewinde auskommt.
 18. 3,0 % findet, daß auch Fiats Kleinstem sicher funktionierende Türschlösser gut zu Gesicht stünden. Und weiter geht's: die Scheinwerferhaltung sei zu lomelig — der Tank hingegen zu klein — und die Sitzverstellung und die Führung in den Sitzschienen dürften auch stabiler sein — über eine solidere Halterung des Luftfilters könnte man sich auch getrost konstruktiven Gedanken hingeben — ein kräftigerer Anlasser schließlich wäre nur ein Gewinn — die Sitze sollten dagegen ruhig ein wenig komfortabler sein — so eine Belanglosigkeit wie eine ordentliche Chromleistenbefestigung müßte sich doch zufriedenstellend lösen lassen — und: ob es denn wohl technisch unerreichbar sei, die Federung etwas weicher zu gestalten? — die Scheibenwischerfläche könne rund heraus gesagt nie groß genug sein — wie wäre es denn mit mehr und besserem Werkzeug? — und einer besseren Batterie? — die Heizungsregulierung sollte auch feinfühler sein — der Aschenbecher dagegen stamme gewiß von einem Nichtraucher — und über Türtaschen sollte der Fiat-Verkauf doch noch einmal mit den Finanzleuten im Einkauf reden. Punkt.
- Nach 32 Positionen insgesamt ist damit das Ende des Fiat-Wunschzettels erreicht.

Mir gefällt an meinem Wagen ganz besonders . . .

Einem Vertreter gefällt an seinem Fiat 500 F am meisten, „daß er ihm allein gehört“. Zwar ist das nicht die Art von Antwort, die zu erwarten war, doch sie ist ebenso

subjektiv korrekt wie objektiv bemerkenswert: nicht wenige der befragten Besitzer sind sehr glücklich, den fahrbaren Untersatz nicht mit der Schwester, dem Bruder, dem Vater, dem Ehemann oder auch dem Arbeitskollegen teilen zu müssen. Statt eines größeren werden nicht selten zwei kleine aus eben diesem Grunde bevorzugt. Die Preiswürdigkeit des kleinen Italieners in Anschaffung und Unterhalt macht diesen Weg möglich — auch dann, wenn es sich um den Zweitwagen für die Frau des Hauses handelt.

Darüber hinaus aber gibt es viele gute Gründe, liebenswerte Eigenschaften des Mini-Autos zu notieren. Bis zum Drei-Prozent-Limit sind es nicht weniger als 21 — ein ungemein erfreuliches Verhältnis im Vergleich zur Zahl der kritischen Wünsche.

1. 39,2 % ist von der Handlichkeit und Wendigkeit überaus angetan, ist von der Mühelosigkeit des Fahrens begeistert. Und diese Begeisterung leidet nicht etwa durch die Dichte des Verkehrs — im Gegenteil: je voller die Straßen, je hektischer der Verkehr, desto mehr kommt dieser unvergleichliche Vorzug zum Tragen.
2. 25,7 % sieht in den geringen Außenabmessungen einen ganz besonders lobenswerten Vorzug des 500 F: selbst die kleinste Parklücke reiche aus. Und wo selbst ein kompakter Mittelklassewagen noch resignieren müßte, da bliebe für den Fiat mit seiner Länge

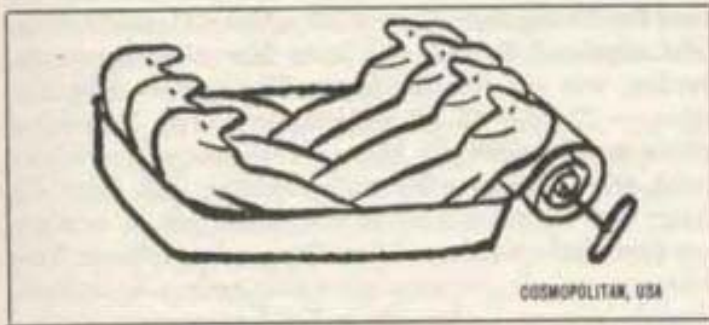


von nur 2,97 m sogar noch bequem Platz. Diese beiden ersten Lobe-Punkte machen (zusammen mit der unter Punkt 7 mit 9,7 % verbuchten Lebendigkeit) die Prädestination des Schrumpf-Ferraris für den Stadtverkehr aus.

3. 18,6 % ist überaus dankbar, daß der Wagen serienmäßig mit einem Klappverdeck ausgerüstet ist. Nicht nur, daß damit im Sommer alle Belüftungsprobleme gelöst wären — bei geöffnetem Klappverdeck verlöre sich das vor allem bei körperlich größeren Zeitgenossen gelegentlich zu konstatierende Gefühl des Eingengtseins.
4. 14,6 % zeigt sich von der Straßenlage speziell und vom Fahrverhalten allgemein tief beeindruckt. Man könne der Straßenlage vertrauen, das Verhalten des Wagens, auch unter ungünstigen Straßenbedingungen gewährleiste ein hohes Maß von Sicherheit, und der Fiat Fünfhundert, verzeihe alle Fahrfehler, er wäre in jeder Beziehung unproblematisch.
5. 13,9 % applaudiert der guten Ausstattung. Alles Nötige, Wesentliche und Nützliche sei da und sogar noch einiges andere mehr — wie zum Beispiel das

Handgas. In Relation zum Kaufpreis müßte man gerechterweise sogar von einer ganz ausgezeichneten und überaus reichhaltigen Ausstattung sprechen.

6. 11,5 % ist von der *sehr geglückten Form* ungemein angetan. Interessanterweise verbucht die Linienführung der Karosserie hier noch ein paar Prozent mehr als bei den Kaufgründen. Man kann darin einen Beweis dafür sehen, daß den Fiat-Stylisten eine sehr glückliche Synthese zwischen praktischer Raumnutzung und ästhetisch befriedigender Gestaltung gelungen ist.
7. 9,7 % ist mehr als angenehm überrascht davon, daß der Wagen ungeachtet oder gar trotz seiner geringen Leistung von nur 18 PS von so bemerkenswerter *Lebendigkeit* ist. Man habe — zumindest im Stadtverkehr nie das Gefühl, den Verkehr über Gebühr zu behindern.
8. 9,5 % nimmt dankbaren Herzens die im täglichen Betrieb erwiesene *Wirtschaftlichkeit* zur Kenntnis.
9. 8,4 % rühmt die *gute Heizung*. Für einen luftgekühlten Wagen — das könne man nicht anders sagen — sei sie sogar überdurchschnittlich wirksam.
10. 7,5 % ist mit dem *sparsamen Benzinverbrauch* über die Maßen zufrieden.
11. 6,1 % glaubt, berechtigten Anlaß zu haben, sich über die relative *Bequemlichkeit* nur anerkennend zu äußern.



12. 5,4 % spendet der — wenn auch relativen — *Geräumigkeit* des kleinen Flitzers Beifall.
13. 5,1 % gedenkt der erwiesenen *Zuverlässigkeit* mit dankbarer Freude.
14. 4,7 % zeigt sich anerkennend erstaunt über die *allgemeine Leistungsfähigkeit*. Sie mache aus dem in den Abmessungen kleinen Wagen ein ernstzunehmendes, eben ein ‚richtiges‘ Automobil.
15. 4,4 % betont ausdrücklich, daß die *Startfreudigkeit* unter allen Witterungsbedingungen ein notierenswerter Pluspunkt sei.
16. 4,4 % sehr schön: die handliche *Mittelschaltung*, mit der sich auch das unsynchronisierte Getriebe trefflich schalten lasse.
17. 4,4 % die *präzise Lenkung*, spurgenaue, leichtgängig und erschütterungsfrei.
18. 4,1 % — der *kleine Wendekreis*, nicht zu unterschätzender Vorzug auf den immer enger werdenden Straßen.
19. 4,1 % — die *gute Sicht* nach allen Seiten.
20. 3,7 % — das *gute Licht* der Scheinwerfer.
21. 3,4 % — die *frappierende Bergfreudigkeit*.

Drei Punkte nur sind es, die der Vollständigkeit halber noch nachzutragen sind, ehe sich die anerkennenden Kommentare im subjektiven Einzelbeifall verlieren: die gute Verarbeitung für einen Wagen dieser Preisklasse — die Tatsache, daß sich durch Umlegen der Rücksitzlehne eine wirklich große Ladefläche schaffen lasse — und der Umstand, daß Fiats Kleinster mit Luftkühlung ausgestattet ist.

Stichwort „Straßenlage“: für meine Begriffe ist sie . . .

„Wer ihn auf den Kopf stellt“, argumentiert ein Schneider, „der kann nicht fahren.“ Ein Buchhalter kommt aus praktischem Vergleich zu seinem Urteil AUSGEZEICHNET: „Ich fahre geschäftlich viele andere Typen und habe da die tollsten Erfahrungen gemacht.“ Ein kaufmännischer Angestellter ist überzeugt, „in schnell gefahrenen Kurven läge er wie ein Brett, auch auf winterlichen Straßen ließe er sich noch gut fahren“. Auch ein Beamter bekräftigt, „bei Schnee und Eis sowie nasser Straße gäbe es kein Ausbrechen bei vernünftiger Fahrweise“. Darüber hinaus begründet er sein AUSGEZEICHNET mit dem Zusatz: „Da kaum seitenwindempfindlich.“ Doch davon wird noch zu sprechen sein.

ausgezeichnet	33,0 %
gut	49,6 %
zufriedenstellend	14,5 %
ausreichend	2,6 %
unbefriedigend	0,3 %

Ein Kraftfahrzeugschlosser ist für GUT, weil er sich beim Ausbrechen leicht abfangen läßt. Einem Handelsvertreter ist „es fast unmöglich, den Wagen ins Schleudern zu bringen. Wenn er es dennoch einmal täte, sei er — auch bei Straßenglätte — leicht wieder unter Kontrolle zu bringen“. Was mit der Ansicht eines Studenten übereinstimmt, der da sagt: „Er ist nahezu neutral in den Kurven.“ Geradezu begeistert ist ein Buchdruckermeister, denn „die Straßenlage übertreffe alle seine Erwartungen. Er nähme dem Fahrer keine Frechheit im Straßenverkehr übel, das Kurvenverhalten sei einzigartig“. Nickschwingungen wären zwar vorhanden, wertet ein Maschinen-Ingenieur, der Wagen sei jedoch ausgesprochen kurvenwillig, weshalb sein Urteil auch nur GUT lauten konnte. Ein ebenfalls GUT notierender Student hält ihn „für ziemlich kurvensicher. Wegen der Kürze gäbe es ein bißchen Schaukeln und Hüpfen auf schlechten Straßen“. Und eine Hausfrau schließlich — ihr Urteil: AUSGEZEICHNET — ist sicher, „bei Schnee und Eis sei der Fiat 500 F das beste Auto“.

Zum Thema Seitenempfindlichkeit: nur einer hält sie „manchmal für beängstigend“. Die wenigen, die diese Eigenschaft überhaupt kritisch ansprechen, meinen, er sei „vielleicht etwas zu windempfindlich“ (ein Student), er „reagiere nur bei starkem Seitenwind etwas“ (ein Angestellter im Außendienst), „man spüre den Seitenwind weniger als bei anderen Heckmotorwagen, die er kenne“ (ein Student), und „die Seitenwindempfindlichkeit störe niemals wirklich, wenn sie auch manchmal zu spüren sei“ (ein Ingenieur).

Mit 82,6 % für die Summe der beiden positiven Urteils-möglichkeiten zum Thema Straßenlage kann sich der Pikkolo unter den Kraftfahrzeugen der Welt durchaus sehen lassen.

Die Federung finde ich ...

Jeder fünfte Fiat-Fahrer hat sein Urteils-Kreuz in das ZU-HART-Feld gesetzt. Zwar hat ein Schüler geschrieben, sie 'sei mangelhaft' und eine Schülerin, 'sie könnte weicher sein', zwar hat ein Musiker (mit ZU HART) geschrieben, 'sie sei (nur dann) gerade richtig, wenn man mit 4 Personen führe, das täte man mit diesem Wagen aber fast nie' und ein Student, 'die Vorderradfederung wäre zu hart, weil die Federwege zu kurz seien (er plädiere für vordere Schraubenfedern) — dennoch ist

zu hart	21,3 %
gerade richtig	78,4 %
zu weich	0,3 %

das Gros der ZU-HART-Urteiler versöhnlich in seinen Kommentaren. Man gibt sich Mühe, einzusehen, daß sie 'bei einem so kleinen und leichten Wagen nicht anders sein kann' (ein Techniker), man stellt fest, daß sie 'wenn auch hart, so doch nicht unangenehm' ist (eine Sekretärin), man fährt 'lieber etwas hart, dafür gute Straßenlage' (ein Postbeamter), man wertet zwar ZU HART, hält sie 'aber den Gegebenheiten des Wagens (für) entsprechend' (ein Kandidat der Jurisprudenz), während ein Tierarzt das Problem relativiert: „GERADE RICHTIG — das bezieht sich speziell auf diesen Wagen, für einen größeren Wagen wäre sie zu hart.“ Ein Kaminkehrer glaubt, das Rezept — wenigstens für sich — entdeckt zu haben, wie man die Federung noch verbessern kann: „Durch Michelin-X-Reifen bekommt der Fiat 500 F die richtige Federung“.

Übrigens: auch beim Thema Straßenlage gab es schon einige Besitzer, die aus eigener Erfahrung überzeugt sind,

daß sich durch Michelin-X-Bereifung das Fahrverhalten sehr positiv beeinflussen lasse.

Summa summarum: die Federung des Fiat 500 F ist gewiß nicht gerade weich, ihre Härte wird aber nur in Ausnahmefällen und/oder nur auf sehr schlechten Straßen als unangenehm empfunden. Denn sonst wäre es nicht gut denkbar, daß knapp vier Fünftel dennoch für GERADE RICHTIG votiert haben.

Wenn man drauftritt: für mich ist die Beschleunigung ...

„Diese Frage“, so sinniert der schon einmal zitierte Handelsvertreter, „ist nur schwer zu beantworten. Eine bessere Beschleunigung ist schon wünschenswert, aber von diesem kleinen Wagen kann man nicht mehr erwarten; für den normalen Verkehr reicht es auch.“ Ähnlich argumentiert ein Regierungs-Amtmann, der ‚gern mal etwas schneller sein möchte (Überholvorgang, Straßenkreuzung), aber im Grunde genommen — wenn man kein veränderter Rennfahrer sei — reiche sie doch vollkommen aus“.

Fahrer eines Fiat 500 sind eben tolerant; sie mußten es sein beim Kauf, sie müssen (oder müßten) es sein in der Beurteilung der Beschleunigung. Und sie sind es auch in der Regel, wenigstens geben sich viele die Mühe, alle Faktoren zu berücksichtigen. Dennoch ist es nur zu verständlich, daß bei aller Einsicht in die technisch-wirtschaftlichen Gegebenheiten dennoch hier und da die klare Forderung formuliert wird: „Mehr ‚Dampf‘ könnte nicht schaden.“ Es soll und kann hier nicht untersucht werden, wie ein Fünfhunderter Fiat mit — beispielsweise — 22 oder 25 PS aufgemacht würde. Zweifellos würde manch' einer die höhere Versicherung zu zahlen bereit sein; aber es wäre auch denkbar, daß dann die Frage der Wirtschaftlichkeit von nicht gerade wenigen neu durchdacht werden müßte. Denn neben höherer Versicherung würde notwendigerweise auch ein anderer, nämlich höherer Verbrauch in Kauf genommen werden müssen.



ausgezeichnet	7,7 %
gut	28,0 %
zufriedenstellend	31,8 %
ausreichend	19,8 %
unbefriedigend	12,7 %

Ohne Sophistik kann gefolgert werden, daß in diesem speziellen Falle das Urteil ZUFRIEDENSTELLEND noch als positive Wertung zu betrachten ist. Allerdings: „Erst wenn der Motor richtig warm ist, kann man einigermaßen gut beschleunigen“ — so ein kaufmännischer Angestellter. Oder: „Vorausgesetzt, daß die Maschine eine ausreichende Temperatur besitzt“ — so ein Verwaltungs-Angestellter. Oder: „Im kalten Zustand unbefriedigend“ — so eine Trichinenbeschauerin. Oder: „Bei Kälte braucht der Motor ziemlich viel Zeit, bis er richtig warm ist. Solange ist beim Beschleunigen nicht viel los. Dann geht es eigentlich ganz gut, wenn man das Gas in den einzelnen Gängen lange genug stehen läßt“ — so ein Student.

Über die Güte der Anfahrbeschleunigung gehen die Meinungen auseinander: die eine Gruppe hält ihn ‚im Stadtverkehr (für) lahm‘, für ‚zu träge an Straßenkreuzungen‘, für ‚etwas müde beim Anfahren aus dem Stand‘. Die andere Gruppe dagegen schwört, er ‚sei beim Beschleunigen in der Stadt (Ampelstart, Kreuzungen etc.) erstaunlich flink‘, man ‚könne auch im rasanten Großstadtverkehr mit vielen Stops ganz gut mithalten‘, sie ‚genüge durchaus und er sei eigentlich beim Ausfahren der unteren Gänge lebendig genug‘.

Einig dagegen sind die Fiat-Fahrer, wenn es um die Beschleunigung beim Überholen auf Landstraßen und Autobahnen geht: ein Jura-Student hält die Akzeleration für ‚verbesserungsbedürftig, (da) gefahrvoller Überholvorgang‘. Ein zweiter Jura-Student ‚kommt auf der Landstraße oft nicht schnell genug an Lkw's vorbei‘. Ein Beamter ist überzeugt, bei ‚Überholmanövern mit 60 km/h im vierten Gang sei sie etwas schwach‘. Ein Hilfsdiakon ‚könnte beim Überholen öfters etwas mehr gebrauchen‘; der schon einmal erwähnte Tierarzt meint, ‚25 PS gäben diesem Wagen die wünschenswerte Beschleunigung. Speziell an Autobahneinfahrten muß man sehr aufpassen, sehr unangenehm wird es bei vollbesetztem Fahrzeug.‘ Und eine Oberstudienratswitwe erklärt, ‚bei diesem Wagen müsse man wissen, was man überholen kann. Mit 18 PS und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit naturgemäß längeres Überholmanöver‘.

Davon aber abgesehen und überhaupt und so: „GUT — besser als Motorleistung ahnen läßt“ — eine Hausfrau. „ZUFRIEDENSTELLEND — man kann für den Preis keinen Sportwagen erwarten“ — ein Student. „GUT — man kann von 18 PS wirklich nicht mehr verlangen“ — ein Student. „ZUFRIEDENSTELLEND — von einem Auto mit 500 ccm kann man eigentlich keine ausgezeichnete Beschleunigung erwarten“ — ein Student. „Für 500 ccm und 18 PS ist die Beschleunigung (2 Personen) GUT“ — ein Steuerberater. „ZUFRIEDENSTELLEND — von 18 PS kann man nicht mehr verlangen“ — ein Betriebs-Schlosser. Und: „GUT — denn es sind doch ‚nur‘ 18 PS“ — ein Koch.



Immerhin und allerdings: „ZUFRIEDENSTELLEND — der Wagen dürfte ruhig noch ein paar PS mehr besitzen ...“ — ein Feinmechaniker.

Für meine Verhältnisse ist die erreichbare Dauergeschwindigkeit ...

Auch hier kommt es wieder auf den Blickwinkel an: absolut gesehen sind 100 km/h Höchstgeschwindigkeit heutigen Tages gar nichts — relativ gesehen (PS-Zahl, Preis und Größe) sind 100 km/h eine ganze Menge. So urteilt ein Industriekaufmann UNBEFRIEDIGEND, denn „90—100 km/h (Tacho) auf einer längeren Autobahnstrecke ist gekrochen.“ Dagegen „GUT — bei sämtlichen Fiat 500-Modellen (4 Stück) bisher Dauergeschwindigkeit und 2 Personen zwischen 100 und 110 km/h ohne sauerfahren. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen durchaus gut und auch ausreichend“ — ein Regierungs-Inspektor. Aber: „Für längere Strecken auf der Autobahn braucht der Fiat 500 einen geduldigen Fahrer“ — eine Studienrätin. Dagegen: „Für seine Größe und Straßenlage ist die Dauergeschwindigkeit AUSGEZEICHNET“ — eine Bundesbahnangestellte.

ausgezeichnet	18,0 %
gut	39,8 %
zufriedenstellend	23,3 %
ausreichend	15,4 %
unbefriedigend	3,5 %

57,8 % macht die Summe der beiden Bravo-Urteile aus — das ist keineswegs überwältigend, aber doch sehr anerkennenswert. Ein Jugendzahnarzt hält die erreichbare Dauergeschwindigkeit ‚für 18 PS beachtlich‘, weshalb er nicht zögert, AUSGEZEICHNET zu urteilen. Gleiches Urteil veranlaßt einen kaufmännischen Angestellten zu der Randbemerkung, ‚wenn man den Wagen voll ausfahre, was dem Motor (Drosselmotor) nicht schaden

dürfte, könne man gute Straßen- und Autobahnschnitte erzielen'. Noch ein AUSGEZEICHNET stammt von einem der vielen Studenten, der die Erfahrung machen mußte, daß 'die Höchstgeschwindigkeit auf ebener trockener Fahrbahn bei Windstille stark von der Witterung abhängig ist. Sie schwanke zwischen 100 und 113 km/h Tachoanzeige. Der Tachovorlauf betrage bei seinem Wagen etwa 4 km/h in diesem Bereich'. Der Fiat 500 F eines GUT urteilenden Studenten 'läuft mit drei Personen spielend 100 km/h. Allerdings mache es keinen Spaß, diese Geschwindigkeit ständig zu halten, da das Motorengeräusch zu laut sei und der Innenspiegel mächtig vibriere'. Und ein dritter Student macht's kurz und bündig: „GUT — Autobahn, gerade Strecke = lässig 80 bis 90 km/h.“

Als Summe unter dem Strich könnte man sagen: „Mehr wäre schön, aber auch so ist es im ganzen gesehen voll auf ZUFRIEDENSTELLEND.“

Die Wirkung der Fußbremse scheint mir ...

Klapp und klar gesagt: da gibt es nicht's oder nicht viel auszusetzen — vier von fünf Fiat-Fahrern sagen AUSGEZEICHNET oder mindestens GUT. Drei Kommentare bringen alles zum Ausdruck, was zu diesem Thema auszudrücken ist: „AUSGEZEICHNET — die Fußbremse scheint nicht, sie ist ausgezeichnet“ — der erste Münchener. „AUSGEZEICHNET — bei scharfem Ab-

ausgezeichnet	32,8 %
gut	48,4 %
zufriedenstellend	14,0 %
ausreichend	3,6 %
unbefriedigend	1,2 %

bremsen besteht die Gefahr, daß der Hintermann auffährt, selbst bei nicht zu dichtem Abstand, da die Bremsverzögerung infolge des geringen Wagengewichtes (im Verhältnis zu größeren Wagen) ziemlich hoch ist —

schon dreimal selbst erlebt“ — ein zweiter Münchener. Und „AUSGEZEICHNET — sehr leichtgängige, sichere, spurtreue, wirkungsvolle Bremsanlage“ — ein Marburger.

Ein Kommentar zu den Kommentaren scheint nicht nur überflüssig, er ist überflüssig.

Und die Erreichbarkeit und Bedienung der Handbremse ist ...

Also, das ist so: man 'könne sich kaum eine bessere Lage vorstellen' (Student); und 'Handbremsen, die zum Ziehen sind und auch noch auf der linken Seite, sollte man verbieten, denn sie seien im Falle eines Falles fast nicht zu finden' (Buchhalter); 'die Handbremse sei zwar gut zu erreichen, aber wegen der groben Verzahnung schlecht anzuwenden, zeitweilig sei große Kraftanstrengung erforderlich' (Städtische Angestellte). Also: die Erreichbarkeit ist „GUT — die Wirkung weniger“ (Student).

ausgezeichnet	26,8 %
gut	48,7 %
zufriedenstellend	12,1 %
ausreichend	5,6 %
unbefriedigend	6,8 %

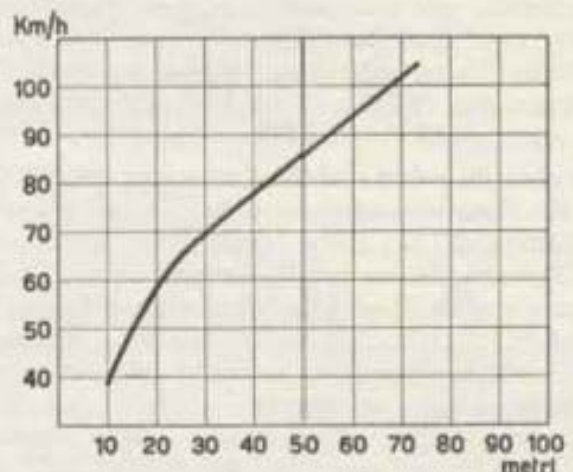
In der Tat haben die auch so nicht gerade schlechten Prozente darunter gelitten, daß viele Besitzer die schlechte Wirkung mit der Erreichbarkeit verwechselt haben — oder sich zumindest unbewußt davon beeinflussen ließen. Denn die machtvollen Klagelieder steigen unisono in den Turiner Himmel: „Wenn ich auf einem Berg parke, muß ich immer noch einen Gang einlegen, sonst rollt er weg. Die Schwierigkeiten treten dann beim Anfahren auf, weil ich nur zwei Füße habe, dann aber drei brauchte“ — eine Frankfurterin. „Alte Krankheit = kein guter Halt“ — ein Frankenberger. „Die Handbremse wurde bei jeder Inspektion nachgestellt, so daß sie bereits beim zweiten Zahn einrastete. Nach kurzer

FRENATA

Mediante il nostro « cronostigrafo » e l'indicatore elettrico di pressione al pedale abbiamo misurato gli spazi di frenata (in metri) in funzione della velocità effettiva della vettura. Il grafico riporta i risultati delle rilevazioni con buone condizioni di fondo stradale.

minimo kg. 43
 medio kg. 43,5
 massimo kg. 44

VELOCITA' EFFETTIVA (km/h)	SPAZIO D'ARRESTO (metri)
40	10,5
50	15
60	21
70	30,2
80	42,5
90	55
100	67,5



Aus einem Testbericht der Zeitschrift QUATTORRUOTE, Italien

Zeit stand sie aber erst wieder beim letzten Zahn fest; dies macht sich besonders bei Bergfahrten zum Nachteil bemerkbar" — ein Marburger. „Die Handbremse muß fast mit Gewalt angezogen werden, anderenfalls hält sie nicht" — ein Schwalbacher. „Es bedarf einiger Kraftanstrengung, um am steilen Berg den Wagen wirklich mit der Handbremse festzustellen" — ein Hersfelder. „Die Handbremse könnte besser halten, ist schon dreimal nachgestellt" — eine Kasselnerin. „Man muß die Handbremse völlig hochziehen, damit sie wirksam wird — für eine Frau zu schwer" — eine Kronbergerin.

Denn: „Alte Fiat-Krankheit — sie faßt erst auf dem allerletzten Zahn, muß immer mit Gewalt angezogen werden, bei drei Wagen dieses Typs bisher erlebt" — ein Frankfurter.

Merke: auch Kleinigkeiten können ärgern — dabei könnte so etwas selbst ein Ingenieur mit nur einem ausreichend bestandenen Examen in einer halben Stunde konstruktiver Überlegung zum Positiven ändern. Und bei Fiat sitzen doch nur Könner ihres Fachs — sagt man. Doch zugegeben: die Erreichbarkeit — ja, sie ist wirklich gut.

Die Sicht vom Fahrersitz nach vorn ist für meine Vorstellung . . .

Die Zahlen-Resultate der Fiat-500-Befragung zeichnen sich durch eine Eigentümlichkeit aus, die als charakteristisch für diesen Typ anzusehen ist: bei allen Fragen, auf die fünf Antworten möglich sind (ausgezeichnet, gut, zufriedenstellend, ausreichend, unbefriedigend), wurde das GUT stets höher dotiert als das AUSGEZEICHNET — mit der bemerkenswerten Ausnahme ‚Heizung‘, wovon noch zu sprechen sein wird. Das heißt mit anderen Worten: der kleine Fiat verfügt einfach nicht über überdurchschnittliche gute Details, nichts ist überwältigend oder gar atemberaubend — aber alles (oder fast alles) ist befriedigend gut gelöst. Das bedeutet am Ende, daß es sich um eine sehr harmonische, abgerundete Konstruktion ohne sensationelle Spitzen, aber auch ohne notierenswerte Tiefen handelt.

Die Enquête befaßt sich mit der letzten Version des Typs 500, mit dem Modell F. Einige der antwortenden Besitzer aber fahren noch ein Modell der vorhergehenden Serie. Hier — bei der Sicht nach vorn — wurden auch diese Antworten ausgezählt, um zu prüfen, ob sich die vergrößerte Frontscheibe des F-Typs statistisch auswirkt:

	Fiat 500	Fiat 500 F
ausgezeichnet	14,0 %	24,3 %
gut	34,9 %	50,7 %
zufriedenstellend	30,2 %	14,2 %
ausreichend	9,3 %	5,7 %
unbefriedigend	11,6 %	5,1 %

Der Fortschritt ist demnach beachtlich — der beste Urteilstwert stieg um 10 Prozent, das GUT um mehr als 15 %. Dennoch gibt es etliche Fiat-Fahrer, die da aus gutem Grund meinen, die Sicht nach vorn oben könnte noch besser werden.

Es mag ein Zufall sein, daß unter den Sitzriesen im Fiat 500 die Studenten dominieren. Zumindest als Hypothese könnte man allerdings auch annehmen, daß sich hier das zunehmende Längenwachstum der jüngeren Generation manifestiert — ganz abgesehen davon, daß südlich der Alpen die Durchschnittsgröße der Erwachsenen doch meßbar unter dem deutschen Größenmaß liegt. Vier Studenten also kommentieren ihr Urteil UNBEFRIEDIGEND: „Wegen der mangelnden Sicht nach oben" — „Bei 1,83 m Größe schlechter Blick auf Ampeln" — „Trotz vergrößerter Frontscheibe noch kein befriedigender Ausblick, speziell an Verkehrsampeln" — „zu niedrige Frontscheibe".

Auf daß das Bild nicht schief werde: von 4 Eigentümern eines Fiat 500 F sagen 2 GUT zur Sicht nach vorn und einer sogar AUSGEZEICHNET. Jenseits aller subjektiven Betrachtungen: das ist für einen Wagen dieses Miniatur-Kalibers ein sehr beachtenswertes Resultat.

Beim Rangieren und so: Die Sicht vom Fahrersitz nach hinten halte ich für . . .

An dieser Stelle ist stets ein Hinweis auf das psychologisch-physische Handicap der Rücksicht angebracht: die Prozente leiden im Vergleich zur Sicht nach vorn darunter, daß der Blick nach hinten nicht unmittelbar möglich ist. Man sieht sich gezwungen, Spiegel zu benutzen, die den unvermeidbaren Nachteil haben, das rückwärtige Geschehen seitenverkehrt zu zeigen. Das irritiert immer, auch den erfahrenen Automobilisten. Dazu kommt, daß sich Entfernungen auf dem Umweg über den oder die Spiegel (die möglicherweise noch verkleinern oder vergrößern, also kein optisch proportionales Bild übermitteln) nur schlecht schätzen lassen — selbst dann, wenn die Erfahrung einen gewissen Maßstab gesetzt hat.

ausgezeichnet	13,0 %
gut	44,2 %
zufriedenstellend	26,3 %
ausreichend	11,2 %
unbefriedigend	5,3 %

Beim Fiat nun kommt ein Faktor hinzu, der sich im praktischen Betrieb und damit auf das Zahlenresultat sehr nachteilig ausgewirkt hat: „Der Außenspiegel ist schlecht angebracht, beim Öffnen der Tür verschiebt er sich", formuliert eine Münchnerin. „Der Ausleger des Außenspiegels ist zu kurz. Beim Öffnen der Tür drückt diese gegen den Außenspiegel und verstellt ihn", schreibt eine Frankfurterin. „Der für Deutschland vorgeschriebene Außenrückspiegel ergibt kein Blickfeld nach hinten in der Art, wie er angebracht ist", diagnostiziert eine Würzburgerin. „Außenspiegel nicht einwandfrei, so daß man fast nur den inneren Rückspiegel benutzen kann", berichtet eine Frankenbergerin. Und: „Äußerer Rückblickspiegel ist nicht richtig einstellbar", urteilt eine Königsteinerin.

Die männlichen Fiat-Benutzer urteilen härter, schärfer, unverbindlicher. So schreibt ein Nürnberger, der Innen Spiegel ‚sei breit und weit genug, wenn er so gestellt ist,



AUG: QUATTRORUOTE, ITALIEN

daß er mit den Rändern des Rückfensters gleich stehe. Der mitgelieferte Seitenspiegel (aber) wäre ein Verbrechen - er habe sich einen vom Lastwagen anbauen lassen'. Nach Überzeugung eines Pasingers ist ,der Außenspiegel so ungünstig angebracht, daß einige Verrenkungen notwendig seien, um ihn zu benutzen'. Ein Marburger hält den Außenspiegel für ,einen glatten Irrtum. Man könne ihn nur sehr schlecht einsehen und auch das nur solange, wie er nicht durch die weit geöffnete Tür verstellt worden sei. Das jedoch sei praktisch immer der Fall'. Dieser Mann half sich mit einem Opel-Spiegel, der nicht vor, sondern an der Tür befestigt ist. Im übrigen zeigt sich, daß an den kleinen Fiats die Außenspiegel vieler anderer Fabrikate (und Zubehörfirmen) spazieren gefahren werden.

Da auch ,das Heckfenster größer' sein könnte, steht der Kommentar eines GUT wertenden Münchener fürs generelle Anliegen: „Außenspiegel-Problem sollte man besser lösen“.

Thema „Sicht“: die vom Scheibenwischer bestrichene Fläche kommt mir . . .

Eine Handvoll wahllos aus dem Stapel kritischer Randnotizen herausgegriffen — und der entscheidende Mangel der Fiat-Scheibenwischerei wird mit aller Klarheit deutlich. Ein Bau-Helfer: „Der Scheibenwischer müßte etwas weiter nach links gehen.“ Ein Student: „Wenn große Lastwagen von vorn den Wagen mit Regenwasser und Schmutz vollspritzen, kann man sehr schlecht links an der Frontscheibe etwas sehen, wo der Scheibenwischer nicht hinkommt.“ Ein kaufmännischer Angestellter: „Bei

angenehm groß	36,3 %
ausreichend	53,1 %
zu klein	10,6 %

Linkskurven muß man sich nach rechts beugen (vor allem bei Gegenverkehr in der Dunkelheit), da ein Teil nicht bestrichen wird.“ Eine Jugendleiterin: „Es wäre angenehm, wenn die Scheibe bis ganz nach links freigewischt würde und trotzdem auch in der Mitte der Scheibe beide übereinandergreifen.“ Ein Student: „Linker Scheibenwischer müßte mehr nach links wischen. Dieser nicht gewischte Streifen von 5 bis 10 cm Breite kann sich in Linkskurven sehr verhängnisvoll auswirken.“ Ein Buchdrucker: „linkes Seitenfenster ist beim Abbiegen oder in Kurven im Blickfeld, da ich groß bin und den Sitz sehr zurückgestellt habe. Daher stört mich unterer linker

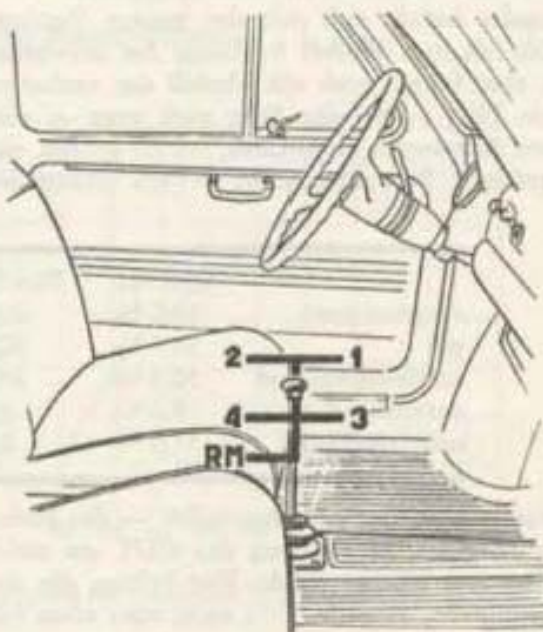
unbestrichener Raum des Scheibenwischers.“ Mit anderen Worten, und zwar denen eines Bauingenieurs: „Toter Winkel links zu groß.“

Qualität und Quantität der schriftlichen Bemerkungen zu diesem Thema lassen keinen Zweifel, daß dieser Punkt im wahrsten Sinne des Wortes augenfällig ist.

Ich finde, die Gängigkeit und Schaltbarkeit des Getriebes ist . . .

Die Zahlen offenbaren, daß hier nicht eitel Freude allein herrscht, sondern daß viele Fiat-Besitzer Wünsche haben, Kritik vortragen, Änderungen, Forderungen und Verbesserungen vorschlagen. Anders herum gesehen: für ein völlig unsynchronisiertes Getriebe ist das Percent-Ergebnis nun wieder eigentlich überraschend gut. Vielleicht kommt es gerade hier mehr noch als bei anderen Punkten auf die innere Einstellung des Fahrers an, auf seine Toleranz und Kompromißbereitschaft, auf seine Einsicht, daß man für diesen Kaufpreis — aber das hatten wir schon.

Fünf mal drei Kommentare sagen alles, was es zur Schalterei zu sagen gibt: „UNBEFRIEDIGEND — nur wegen dem Zwischengas“ — ein Schneider. „UNBEFRIEDIGEND — geht mir zu hart und zu schwer, kracht immer noch sehr leicht“ — eine Hausfrau. „UNBEFRIEDIGEND — da unsynchronisiert“ — eine weitere Hausfrau.



AUG: QUATTRORUOTE

ausgezeichnet	17,1 %
gut	38,0 %
zufriedenstellend	23,0 %
ausreichend	13,9 %
unbefriedigend	8,0 %

„AUSREICHEND — das Schalten in den ersten Gang sehr schwierig während der Fahrt, haargenaues Zwischengas erforderlich“ — ein Chemotechniker. „AUSREICHEND — nach Gewöhnung; ganz synchronisiertes Getriebe fände ich besser, würde Aufpreis für wunschgemäße Liefermöglichkeit bezahlen“ — eine Vertreterin. „AUSREICHEND — wenn man Preis und technische Gesamtanlage berücksichtigt“ — ein technischer Angestellter.

„ZUFRIEDENSTELLEND — obwohl unsynchronisiert, mit etwas Gefühl und Zwischengas leicht zu schalten. Zum Einlegen des ersten Ganges im Stand muß man manchmal die Kupplung etwas kommen lassen“ — ein Diplomübersetzer. „ZUFRIEDENSTELLEND — das Getriebe ist sehr stabil“ — ein Student. „ZUFRIEDENSTELLEND — war mir zuerst sehr ungewohnt. Scheint sehr robust zu sein“ — eine Studentin.

„GUT — Schaltwege exakt und kurz“ — ein Student. „GUT — mir macht Fahren mit einem unsynchronisierten Getriebe Spaß, anders kann jeder“ — ein Regierungs-Amtmann. „GUT — fehlende Synchronisation kein Manko, kürzerer Schalthebel mit größerem Knopf wäre wahrscheinlich besser“ — ein Student.

„AUSGEZEICNET — das Zwischengas beim Zurückschalten bereitet nach einiger Übung keine Schwierigkeiten mehr“ — ein Arbeiter. „AUSGEZEICNET — vorausgesetzt, daß man das Schalten mit Zwischengas beherrscht“ — ein Maschinen-Ingenieur. „AUSGEZEICNET — für ein nicht synchronisiertes Getriebe“ — ein Angestellter.

Das Konzentrat dieser und vieler anderer Stellungnahmen: ein kräftiges, robustes Getriebe, das sich nach einiger Übung mit Zwischengas und Doppelt-Kuppeln über den griffgerecht liegenden Mittelhebel mit seinen kurzen Schaltwegen und seiner exakten Führung in der Regel leicht und problemlos schalten läßt.

Der Wendekreis ist . . .

Man hält ihn nicht nur für ERFREULICH KLEIN — man sieht darin einen ‚echten Vorteil in der Stadt und im Gebirge‘, man glaubt, daß der Fiat 500 ‚allein schon aus diesem Grunde gekauft werden sollte‘, man erkennt ‚erst im dichten Stadtbetrieb, wie angenehm ein so kleiner Wendekreis‘ ist, und man lobt ihn, weil er sich

erfreulich klein	88,5 %
reicht aus	10,9 %
zu groß	0,6 %

‚wegen des kleinen Wendekreises auch auf dem engen Hof (des Besitzers) unterbringen lasse‘. Rund neun Zehntel aller Befragten für die beste Urteilmöglichkeit — da bleiben keine Wünsche offen.

Die Bedienungsschalter liegen für mich . . .

Es wird gesagt, sie seien ‚sehr zweckmäßig‘, sie ‚ließen sich ebenso wie die Handbremse erreichen, ohne daß man sich vorbeugen oder sonst sich auf dem Sitz bewegen müsse‘, die ‚einfachen Kippschalter wären angenehm und übersichtlich‘, die Erreichbarkeit wäre nicht zu beanstanden, die Kippschalter auch mit Handschuhen leicht zu bedienen‘, und ‚nach kurzer Eingewöhnung fände man alles auch im Dunkeln sehr leicht‘.

sehr günstig	63,1 %
zufriedenstellend	36,0 %
zu weit entfernt	0,9 %

Nur gelegentlich wird moniert, die ‚Schalter wären zu spitz und zu scharf‘. Häufiger gerügt werden drei Dinge: 1) — ‚das Zündschloß liege im Fiat 500 sehr ungünstig‘, ja, es ‚sei nicht ungefährlich für das linke Knie‘. 2) — ‚der Scheibenwischerschalter liege etwas weit entfernt, da gerade dieser am häufigsten benutzt werden müsse‘, weshalb dieser ‚Scheibenwischerschalter vielleicht besser mit dem Platz des Tacholichtschalters auszutauschen sei‘. 3) — ‚die Klappenknöpfe für die Heizung sind etwas unbequem zu erreichen und auch zu bedienen‘; und: ‚alles sehr günstig und zweckmäßig, eine Ausnahme machen nur die Knöpfe und der Hebel für die Heizregulierung‘.

Gesondertes Lob wird dem Handgas gespendet, das ‚sogar in teuren Limousinen nicht vorhanden‘ ist. Auch die abblendbaren Kontrollampen werden in einem Wagen dieser Preisklasse sehr beifällig kommentiert.

Was die qualitative Verarbeitung des Wagens anbelangt, so ist sie in meinen Augen . . .

Es gibt Wagen, die beinahe das Doppelte kosten und dennoch in der Befragung nicht die Prozente des kleinen Fiat erreichen. Natürlich gibt es auch hier Pechvögel unter den Besitzern, die sich ganz offensichtlich nicht zu Unrecht — darüber beklagen, daß Gummidichtungen lose, Sitze schlecht gepolstert und Schrauben nicht angezogen sind. Im übrigen waltet auch hier wieder sichtbarlich die Einsicht, daß man für das Geld nicht mehr verlangen könne, daß in Relation zum Anschaffungspreis die Verarbeitung durchaus zufriedenstellend, ja sogar

ausgezeichnet	9,1 %
gut	37,5 %
zufriedenstellend	30,8 %
ausreichend	18,9 %
unbefriedigend	3,7 %

sehr gut sei, und gelegentlich glaubt man, durch persönliche Vergleiche festgestellt zu haben, daß größere und teurere Wagen auch nicht besser zusammengebaut sind. Wenn überhaupt ein spezieller Punkt häufig in direkter

Form angesprochen wird, dann ist das die Lackierung, von der man erwarten zu können glaubt, daß sie gerade bei einem Wagen, der nur selten die Nächte in Garagen verbringt, ganz besonders gut und widerstandsfähig sein sollte.

Die schon einmal zitierte Jugendleiterin ist in Sachen Qualität für GUT — „jedenfalls habe ich feststellen können, daß sie mit jedem Modell besser geworden ist. Man bemüht sich offensichtlich darum.“ Ein AUSGEZEICHNET urteilender Oberst a. D. hält die qualitative Verarbeitung „für staunenswert gut bei dem geringen Anschaffungspreis, man sollte (aber) die Zierleisten weglassen“. Ein Kaufmann hält die Verarbeitung für „billig und gut; eine aufwendigere Verarbeitung würde sich für einen Wagen dieser Klasse sicher nicht rentieren.“ Und ein Tierarzt schließlich hat „trotz gründlicher Suche keine Stelle gefunden, an der ‚geschludert‘ worden ist“.

Und die allgemeine Ausstattung dünkt mich ...

Bei einem knappen Fünftel für AUSGEZEICHNET und zwei weiteren Fünfteln für GUT darf die generelle Zustimmung der Besitzer zur Ausstattung als gegeben angesehen werden. Sie sei „in Anbetracht des Preises ausgezeichnet und verglichen mit Mittelklassewagen gut“; sie sei „für den Preis sehr gut — nichts Überflüssiges, aber alles Notwendige enthalten; wünschenswert eventuell Benzinuhr und Fußraumbelüftung“; „für den Preis sei (die Ausstattung) erstaunlich viel, sinnvoll und praktisch,

ausgezeichnet	18,6 %
gut	39,9 %
zufriedenstellend	22,6 %
ausreichend	15,2 %
unbefriedigend	3,7 %

dabei hübsch und nicht zuviel“; dem einen wäre „wünschenswert ein Haltegriff am Armaturenbrett“, dem anderen „verstellbare Sitzlehnen“, dem nächsten, eine Uhr, für die er gern etwas bezahlt hätte“; jedoch noch einmal und immer wieder: „für den verlangten Preis vorbildliche Ausstattung“ — „für seine Preislage und Größe sei er in der Ausstattung den meisten anderen in derselben Preislage voraus“ — und „für diesen Preis könne man nicht mehr verlangen“. „Es sei zwar nicht aller Komfort vorhanden, den man sich in einem Auto vorstellen könne, aber für diese Preisklasse wäre die Ausstattung überraschend gut und reichhaltig“.

Damit die wenn auch nur sporadisch geäußerten Verbesserungswünsche aktenkundig werden: eine Verstellbarkeit der Vordersitzlehnen wäre nicht schlecht, ein Haltegriff für den Beifahrer kein ausgesprochener Luxus. Doch lieben tut man ihn auch mit der Ausstattung, wie sie jetzt angeboten wird — besonders wenn man an den Preis denkt.

Wenn es draußen kalt und ungemütlich ist — die Heizung arbeitet für meine Begriffe ...

Hier ist die große Ausnahme der Fiat-Befragung: das AUSGEZEICHNET wird höher dotiert als das GUT. Und das ausgerechnet bei der Heizung eines luftgekühlten Wagens, wobei sich vorteilhaft auswirken mag, daß die relativ bescheidene Größe des Innenraumes der Heizung die Aufgabe erleichtert.

Wie dem aber auch sei: „Bei minus 18 Grad Außentemperatur nach 5 km 18 Grad plus im Wagen“ — so hat es ein Werkmeister erfahren. Eine Fachlehrerin berichtet, „die Heizung arbeite so ausgezeichnet, daß man selbst bei strenger Kälte ein Fenster zur Lüftung öffnen könne“. Ein Industrie-Kaufmann hat herausgefunden, daß die Heizung durstig mache, (aber) das würde ja wohl nicht zu ändern sein. Die Heizleistung jedenfalls wäre hervorragend“. Ein Verwaltungs-Angestellter berichtet, daß „bei kalter Witterung dank der sehr guten Heizung der Wagen sehr schnell warm würde und die Scheiben klar seien. Zu erwähnen wäre auch noch, daß auch der hintere Teil des Wagens gut durchgeheizt würde“, welche spezieller Punkt allerdings von anderen Fiat-Fahrern bestritten wird. Immerhin: „es wird schnell warm“ — „es ist im Nu mollig warm“ — „Im Fiat braucht man auch im kältesten Winter nicht zu frieren“ — und „wärmer als mancher wassergekühlte Wagen.“

ausgezeichnet	45,4 %
gut	33,9 %
zufriedenstellend	12,4 %
ausreichend	5,6 %
unbefriedigend	2,7 %

Bei dem vielen Licht, das bisher auf die Fiat-Heizung gefallen ist, fehlen allerdings auch einige Schattenseiten nicht. Da ist einmal die Regulierbarkeit, die „wesentlich besser sein könnte“. Eine Hausfrau — ihr Urteil: AUSGEZEICHNET — behauptet schlicht, „man könne sie nur leider nicht regulieren, das empfinde sie als Nachteil, weil sie dann, wenn es nicht so sehr kalt ist, immer wieder ausgeschaltet werden müsse — eine Regulierung also wäre schon sehr angebracht“. Andere, wie beispielsweise ein Archivar und ein Ingenieur, ein Student und ein Angestellter, eine Sekretärin und eine Angestellte, bestreiten nicht die Möglichkeit einer Regulierung an sich, meinen aber man müßte sie „besser regulieren können“, man sollte sie „feiner einstellen können“, man sollte „nicht immer nachregulieren müssen“ und die „Menge der Heizluft müßte genauer zu dosieren sein“.

Den zweiten Ansatz zur Kritik, sogar zu einer recht habhaften Kritik, bietet die Geräuschkulisse der eingeschalteten Heizung. Das fängt an mit „warm genug, aber laut“, steigert sich über Kommentare wie „GUT — aber zu laut“ und „GUT — aber doch sehr laut“ bis zu „GUT — aber auf die Dauer unerträglich laut“ und „AUSGEZEICHNET — in der Heizwirkung. Aber auch in der Krachentwicklung!“ Und ein Oberbayer „friert (sogar) zwischendurch gern mal, um dem Lärm der Heizung für ein paar Augenblicke zu entrinnen“. Mithin: „Die Heizung ist sehr gut, sie sollte nur bedeutend leiser arbeiten“ — ein Hesse.

Befragung bedacht. Andererseits sind immerhin rund 2 von 5 Fiat-Fahrern bereit, mit GUT auf diese Frage zu antworten. Denn „auch diese Frage muß in Relation zu Preis und Größe des Wagens gesehen werden“ — so ein Handelsvertreter. Gelegentlich wird beanstandet, daß die Sitze nicht bequem genug sind. Ein Psychotherapeut beispielsweise glaubt, sagen zu können, „die Sitze seien unphysiologisch, bei längerem Fahren gäbe es Kreuzschmerzen“. Auch der schon erwähnte Chemotechniker meint, die „Sitze wären seiner Meinung nach anatomisch falsch geformt“.

ausgezeichnet	5,3 %
gut	37,9 %
zufriedenstellend	32,0 %
ausreichend	21,9 %
unbefriedigend	2,9 %

Dagegen stehen die Stimmen jener Besitzer, die davon überzeugt sind, die „Sitzmöglichkeiten wären für Fahrer und Beifahrer unerwartet gut, auch längere Strecken verursachten keine Beschwerden“ — so ein Techniker. Und ein Arbeiter meldet, er säße „in seinem Fiat so gemütlich wie in seinem Sessel zuhaus“. Die Widersprüchlichkeit in den Urteilen ist wohl darauf zurückzuführen, daß die körperlichen Unterschiede in einem kleinen Wagen schwerer auszugleichen sind als in einem geräumigeren Mittelklassewagen. Viel geholfen wäre wohl schon durch eine Verstellmöglichkeit der vorderen Sitzlehnen, die eine bessere Anpassung an den individuellen Körperbau gestatten würde.

Einig sind sich so gut wie alle Fiat-Besitzer in der Überzeugung, daß der 500 F in praxi wirklich nur ein Zweisitzer mit zwei Behelfssitzen ist, die man Erwachsenen



nur für sehr kurze Strecken zumuten kann. Für zwei Personen allerdings sei er „genau so bequem wie ein großer“ — was bitte als eine subjektive Betrachtung gewertet zu werden hat. Dennoch ist es keine einsame Stimme, die solches verkündet: unter der Voraussetzung, daß man den Wagen als Zweisitzer betrachtet und wertet, werden bei Fahrkomfort und Bequemlichkeit keine entscheidenden Abstriche gemacht, wenngleich er „natürlich nicht so komfortabel im ganzen sein könne wie ein größerer und schwererer Wagen“. Aber das „habe man ja schon beim Kauf gewußt“, das sei ja schon vorher bekannt gewesen und das „müsse und könne man angesichts der Wirtschaftlichkeit und des gedachten Verwendungszweckes (Kurzstreckenverkehr in Großstadt) auch getrost in Kauf nehmen“.

Unter dem Strich zusammengefaßt: für Preis und Größe, Geräumigkeit und Gewicht durchaus akzeptabel, sofern nicht von der in der Praxis nicht zu haltenden Vorstellung ausgegangen wird, mit dem Fiat 500 einen vollkommenen Viersitzer erworben zu haben.

Und nun der Gepäckraum: nach meinen Erfordernissen ist er hinsichtlich der Größe ...

Die 7,1 % für AUSGEZEICHNET sind ebenso überraschend wie die 19,2 % für UNBEFRIEDIGEND selbstverständlich sind. Der effektive Stauraum unter der vorderen Haube ist rudimentär, er reicht in der Tat nur für kleinere Taschen und lose Gegenstände. Wenn auch nicht zu bestreiten ist, daß man durch eine andere Form und Lage des Benzintanks noch ein paar Kubikdezimeter Raum gewinnen könnte, so bleibt der Fakt, daß auch dann von einem regelrechten Gepäckraum nicht



gesprochen werden könnte. Dieser absolute Tatbestand ist für die zwei Zehntel der Unbefriedigten verant-

ausgezeichnet	7,1 %
gut	18,3 %
zufriedenstellend	20,3 %
ausreichend	35,1 %
unbefriedigend	19,2 %

wortlich. Die Toleranten sehen — wieder einmal — den Transportraum für Gepäck in jeder Form in Abhängigkeit zur Größe des ganzen Wagens. Denn „es läßt sich bei dem kleinen Wagen tatsächlich nichts mehr vorteilhafter unterbringen, um Platz zu gewinnen“. Oder: „Wenn man von der gegebenen Größe des kleinen Wagens ausgeht, müßte man eigentlich gut sagen; im täglichen Gebrauch aber doch manchmal etwas knapp, daher — ZUFRIEDENSTELLEND.“

Aber schließlich sind da ja noch jene, die soeben den kleinen Fiat ausdrücklich als Zweisitzer deklariert haben. Für sie gibt es keine Unterbringungsschwierigkeiten, weil ja „durch Umlegen der hinteren Lehne ein herrlich großer Gepäckraum entsteht“, weil man „durch Vorklappen der Banklehne einen Kofferraum schaffen kann, der auch für längere Urlaubsfahrten alles Gepäck fassen“.

Also entweder: „den Erwartungen entsprechend winzig“ oder „GUT — wenn man die hintere Sitzbank mit einbezieht“.

Das Fassungsvermögen des Tanks? Ist für meine Belange . . .

Das Verlangen nach einem größeren Tank ist unübersehbar vorhanden, aber nicht so dominierend, wie das sonst üblicherweise der Fall ist. Das wird daran liegen, daß der Fiat doch wohl überwiegend im Stadtverkehr bewegt wird, wo das regelmäßige Tanken an der Stamm-tankstelle zu einer selbstverständlichen Routine geworden ist. Das läßt sich verbindlich daraus schließen, daß

ausgezeichnet	14,8 %
gut	42,9 %
zufriedenstellend	18,9 %
ausreichend	16,6 %
unbefriedigend	6,8 %

der Wunsch nach ‚5 ltr mehr Fassungsvermögen‘, nach ‚einem 30-ltr-Tank mindestens statt des viel zu kleinen 22-ltr-Behälters‘ bei den Fiatlern auftaucht, die aus beruflichen oder privaten Gründen häufig oder gelegentlich längere Strecken zurücklegen müssen: Reisende, Vertreter, Monteure, Studenten, die am Wochenende oder einmal im Monat von der Universität nach Hause fahren und alle jene, die unverdrossen mit dem kleinen Untersatz die längsten Urlaubsreisen unternehmen. Denn: „wenigstens 400 km sollte man ohne Nachtanken schon fahren können.“ Und: „Auf Auslandsreisen in entlegene Gegenden (ich fahre auch viel nachts) wären 30 Liter Fassungsvermögen schon oft sehr nützlich gewesen.“

Daß durch einen größeren Tank der vordere Stauraum wahrscheinlich noch kleiner werden würde, stört die Fordernden nicht. Andere dagegen möchten wohl doch lieber den Tank in seiner gegenwärtigen Form und den wenn auch kleinen Stauraum behalten.

Eine schnelle Addition: AUSGEZEICHNET plus GUT = 57,7 %, AUSREICHEND plus UNBEFRIEDIGEND = 23,4 %. Vielleicht wäre es doch nicht schlecht, wenn man sich in Turin eine Tankform einfallen ließe, die eine um fünf Liter erhöhte Kapazität erbringt, ohne daß der Schrumpfgepäckraum noch kleiner wird.

Mit Rücksicht auf unsere Nerven: das Motorengeräusch scheint mir . . .

niemals störend	15,7 %
erträglich	69,5 %
zu laut	14,8 %

Ob es noch andere Geräusche störender Art gibt?

53,7 % haben schlicht mit NEIN geantwortet, als sie gefragt wurden, ob es an ihrem Fiat 500 F noch andere störende Geräusche gäbe. Der Rest von 46,3 % hat logischerweise mit JA geantwortet. Dieser Rest hat diese spezifischen Geräusche als Ursache für störende Töne angegeben — die Prozentzahlen sind selbstredend auf die Gesamtzahl der Fiat-Fahrer bezogen, nicht nur auf den Anteil der Geräuschgestörten:

1. 25,2 % — es geht um jene vielen akustischen Ärgernisse, die selten oder nie zu lokalisieren sind, die kommen und gehen und denen man nicht beikommen kann: es klappert ‚vorn irgendwo‘, unter dem Armaturenbrett (vielleicht) vibriert, scheppert, klirrt, rappelt, zirpt und brummt es, wenn man meint, hinten rechts rumpelt es, ist es am nächsten Morgen weg, dafür scheint es dann unter dem Wagen links zu bollern — kurz: man gibt's bald auf und wird oder stellt sich akustisch immun.

2. 17,1 % — das Motorengeräusch bei eingeschalteter Heizung wird als störend lästig empfunden.

3. 8,6 % — es ist das Stahlgestänge, das da klappert.

4. 4,8 % — der leere Beifahrersitz klappert und scheppert mehr oder minder deutlich — je nach Beschaffenheit der Straßenoberfläche.

5. 3,8 % — das Getriebe singt unüberhörbar vor sich hin.

Und 6. 3,3 % — die Türen klappern immerzu oder manchmal.

Der Kundendienst ist nach meinen Erfahrungen . . .

Die Zahlen sind so, daß man von einem brauchbaren bis guten Durchschnitt sprechen kann; nichts, was hochgezogene Augenbrauen einerseits oder beifälliges Schmunzeln andererseits bewirken könnte. Mehr noch als die Zahlen aber offenbaren die Zitate der Besitzer, welche Eigenschaften oder Unarten der Fiat-Kundendienst aufzuweisen hat — sofern man überhaupt bereit ist, so weit zu gehen, von typischen oder gar charakteristischen Merkmalen des Fiat-Kundendienstes zu sprechen:

„AUSGEZEICHNET — gefällt: schnelle Erledigung; gefällt nicht: die Reparaturpreise“ — „AUSREICHEND — gefällt: bei Voranmeldung mittlere Reparaturen in 1—2 Tagen; gefällt nicht: lange Wartezeiten bei Ersatzteilen und Zubehör (z. B. Haubengriff fünf Monate).“ — „GUT — gefällt: kurze Wartezeiten; gefällt nicht: Ersatzteile-Beschaffung (Zeit); Preise im Vergleich mit VW.“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: wurde immer schnell ausgeführt; gefällt nicht: wurde nach meinen Feststellungen öfters nur von Lehrlingen ausgeführt; der Preis ist zu hoch.“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: die schnelle Abfertigung; gefällt nicht: etwas teuer anderen Firmen gegenüber.“ — „GUT — gefällt: genügend dichtes Netz von Kundendienststellen; gefällt nicht: meiner Meinung nach zu hohe Preise.“ — „UNBEFRIEDIGEND — gefällt: rasche Bedienung; gefällt nicht: Oberflächlichkeit. Viele der von Fiat vorgeschriebenen Inspektionspunkte werden nicht oder nur schlecht erledigt, aber teuer berechnet.“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: daß die ersten zwei Kontrolldienste kostenlos waren; gefällt nicht: 40,— DM für Kontrolldienst (1 Arbeitsstunde) mit Ölwechsel, daher gebe ich mein Auto nicht mehr in die Werkstatt, sondern mache alles selbst, z. B. auch Auswechseln des Daches nach schwerem Unfall. Folge: 1 500,— gespart.“ — „GUT — gefällt: das große Kundendienst-Netz; gefällt nicht: die teureren Ersatzteilpreise.“ — „GUT — gefällt: Kundendienst gut, man kann seinen Wagen unbesorgt zu Inspektionen etc. geben; gefällt nicht: die hohen Reparaturkosten, die bei Fiat leider besonders hoch liegen.“ — „GUT — gefällt: trotz Überfüllung hat die Werkstatt stets versucht, jeder genannten Fehlerquelle nachzugehen; gefällt nicht: hohe Preise für kleine Ersatzteile (Vergaserteile, Dichtungen usw.).“

ausgezeichnet	15,0 %
gut	36,5 %
zufriedenstellend	27,2 %
ausreichend	9,6 %
unbefriedigend	11,7 %

„ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: die freundliche Aufnahme und schnelle Abfertigung; gefällt nicht: daß unbedingt Fiat-Öle im Motor Verwendung finden sollen, was technisch nicht zu begründen ist.“ — „GUT — gefällt: gewissenhafter Kunden- und Wartungsdienst; gefällt nicht: daß fast nie das zum Ölwechsel vorgeschriebene Fiat-Öl vorhanden ist.“ — „GUT — gefällt: nor-

mal, anständig; gefällt nicht: Überlastung (Personalmangel).“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: die Schnelligkeit der Ausführungen; gefällt nicht: daß Sitze und Türgriffe usw. mit Öl und Dreck verschmiert werden.“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: schnelle Behebung; gefällt nicht: angegebene kleinere Schäden werden meistens vergessen oder nicht richtig behoben.“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: kaum Wartezeiten, gleich um die Ecke; gefällt nicht: nicht immer exakte Ausführung der anstehenden Arbeiten.“ — „AUSREICHEND — gefällt: schnelles Erledigen wichtiger Dinge; gefällt nicht: oberflächliche Arbeit bei Inspektionen.“ — „GUT — gefällt: daß das Interesse am Auto nicht mit dem Kauf erloschen ist; gefällt nicht: leider etwas lange Anfahrt.“ — „AUSREICHEND — gefällt: keine langen Wartezeiten; gefällt nicht: lange nicht alle im Heft aufgeführten Arbeiten werden wirklich durchgeführt.“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: recht schnelle Ausführung der Arbeiten; erträgliche Preise; gefällt nicht: nicht besonders freundliche Bedienung.“ — „GUT — gefällt: schnelle Reparatur; gefällt nicht: unzureichende Endkontrolle, wobei in der Regel lockere Schrauben und lose Kabelverbindungen nicht bemerkt werden.“

„AUSREICHEND — gefällt: das dichte Netz von Vertragswerkstätten; gefällt nicht: Inspektionen und Reparaturen werden bei hohen Kosten schlampig und unzulänglich ausgeführt.“ — „GUT — gefällt: gut ausgebaut; gefällt nicht: nicht immer, nicht überall gewissenhaftes Arbeiten. Wenn man in einer Werkstatt mit einem großen Wagen vorfährt, wird man freundlicher bedient als mit einem Kleinwagen.“ — „AUSREICHEND — gefällt: dichtes Kundendienstnetz; gefällt nicht: Aufträge werden nicht immer zuverlässig erledigt.“ — „AUSGEZEICHNET — gefällt: werde immer sehr rasch und gut bedient; gefällt nicht: ein kleiner Fehler wird erst behoben, wenn größere Fehler auftreten.“ —



„Ehe ich Sie mit einer Unmenge technischer Fachausdrücke langweile, möchte ich es schlicht so formulieren: es wird Sie 528,— Mark kosten.“

EAR LIFE

„ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: es gibt viele Vertragswerkstätten; gefällt nicht: daß ich wegen einer undichten Benzinpumpe den Wagen dreimal in die Werkstatt bringen muß.“ — „AUSREICHEND — gefällt: weit verzweigtes Kundendienstnetz; gefällt nicht: oft flüchtiges Arbeiten.“ — „GUT — gefällt: Pünktlichkeit, verhältnismäßig große Verteilung über Europa; gefällt nicht: die festgesetzten Preise, die meiner Ansicht nach zu hoch für den 500er sind.“ — „GUT — gefällt: daß er weitverzweigt ist im In- und Ausland; gefällt nicht: daß an allen arbeitsfreien Tagen keine Fachkräfte anzutreffen sind.“ — „AUSREICHEND — gefällt: die im Vergleich zu VW viel kürzere Wartezeit, bis man herankommt; gefällt nicht: ich bin nicht überzeugt davon, daß die im Scheckheft angegebenen Arbeiten alle durchgeführt werden. Mir wurde der Wagen z. B. mit einem Reifendruck von 2,0—2,2 atü übergeben (vorgeschrieben 1,3 / 1,6).“ — „GUT — gefällt: weit verbreitetes Service-Netz; gefällt nicht: längere Wartezeit bei Inspektionen.“ — „GUT — gefällt: prompte Bedienung; gefällt nicht: bisher keine schlechten Erfahrungen.“ — „ZUFRIEDENSTELLEND — gefällt: die meist prompte Ausführung; gefällt nicht: daß man nicht die Garantie hat, ob auch alle im Kundendienstheft angeführten Arbeiten sorgfältig ausgeführt werden.“



„Jetzt erzählen Sie mir gefälligst nichts von Anker-Schluß und Kriechstrom und Spannungsverlusten — da ist der Kondensator im Eimer und Sie wissen das auch ganz genau!“

THE SATURDAY EVENING POST

Ich würde mir einen Wagen des gleichen Fabrikates . . .

... wieder kaufen	=	58,9 %
... vielleicht wieder kaufen	=	38,7 %
... nicht wieder kaufen	=	2,4 %

mot

vom 10. April 1965

... „Am Fiat 500 F fehlt nichts, was man braucht. Doppelte Sonnenblenden, ausreichende Innenleuchte im Innenspiegel eingebaut, funktionssicherer Scheibenwischer, die vorbildliche Tachometerbeleuchtung abschaltbar, Klappdach serienmäßig, strapazierfähige Kunstleder-Innenausstattung, schlicht, aber recht hübsch aufgemacht. Polster am unteren Rand des Armaturenbretts, Stoßstangenhörner sollte man als Zubehör dazukaufen; sie können nicht schaden. Vielleicht dazu noch ein Handgriff für den Beifahrer, aber nötig ist schon der nicht, und man soll ein kleines Auto nicht mit unnötigem Zeug behängen. Anzeigeleuchten für Blinker und Fernlicht abblendbar. Gutes Scheinwerferlicht, Abblendlicht asymmetrisch.

Ein so kleines Auto ist ideal im Kurzstreckenverkehr. Es paßt in Lücken, die größere Autos nicht ausnützen können. Es ist leicht zu handhaben. Die präzise Schaltung, die leichtgängige Kupplung und die Wendigkeit des Fiat 500 F kann man nur loben. Wendekreis ca. 8,1 m! Der Motor zieht auch bei niedrigsten Drehzahlen sauber durch. Man muß nicht übermäßig schaltfreudig fahren. Und die Beschleunigung bis 50 km/h reicht gut fürs Mithalten beim Anfahren einer Kolonne an der Ampel.

Nur einen Fehler, der im Alltag sehr lästig sein kann, hat der Fiat 500, seit es ihn gibt und immer noch auch als 500 F; nach einer kalten Winternacht im Freien (bei Temperaturen um 0 Grad und tiefer) quält sich der Anlasser mit dem Motor sehr mühsam. Oft ist es nach ein paar müden Umdrehungen aus. Man kann durch einwandfreie Einstellungen, richtigen Kerzen-Elektrodenabstand usw. dafür sorgen, daß der Motor schon einigermaßen sicher auf die ersten Anlasser-Umdrehungen hin anspringt. Manche Exemplare machen auch eine rühmliche Ausnahme. Aber das rechte Rezept ist anscheinend noch nicht gefunden. Wir wünschen diesem Wagen einen brutal starken Anlasser, denn der Motor selbst ist durchaus normal startwillig. Parallelzweizylinder-Viertakter machen dem Anlasser zu schaffen (bei Lloyd gab's oft den gleichen Ärger). Aber wer alles versteht, braucht nicht alles zu verzeihen. Eine Lösung gibt es für jedes Problem.

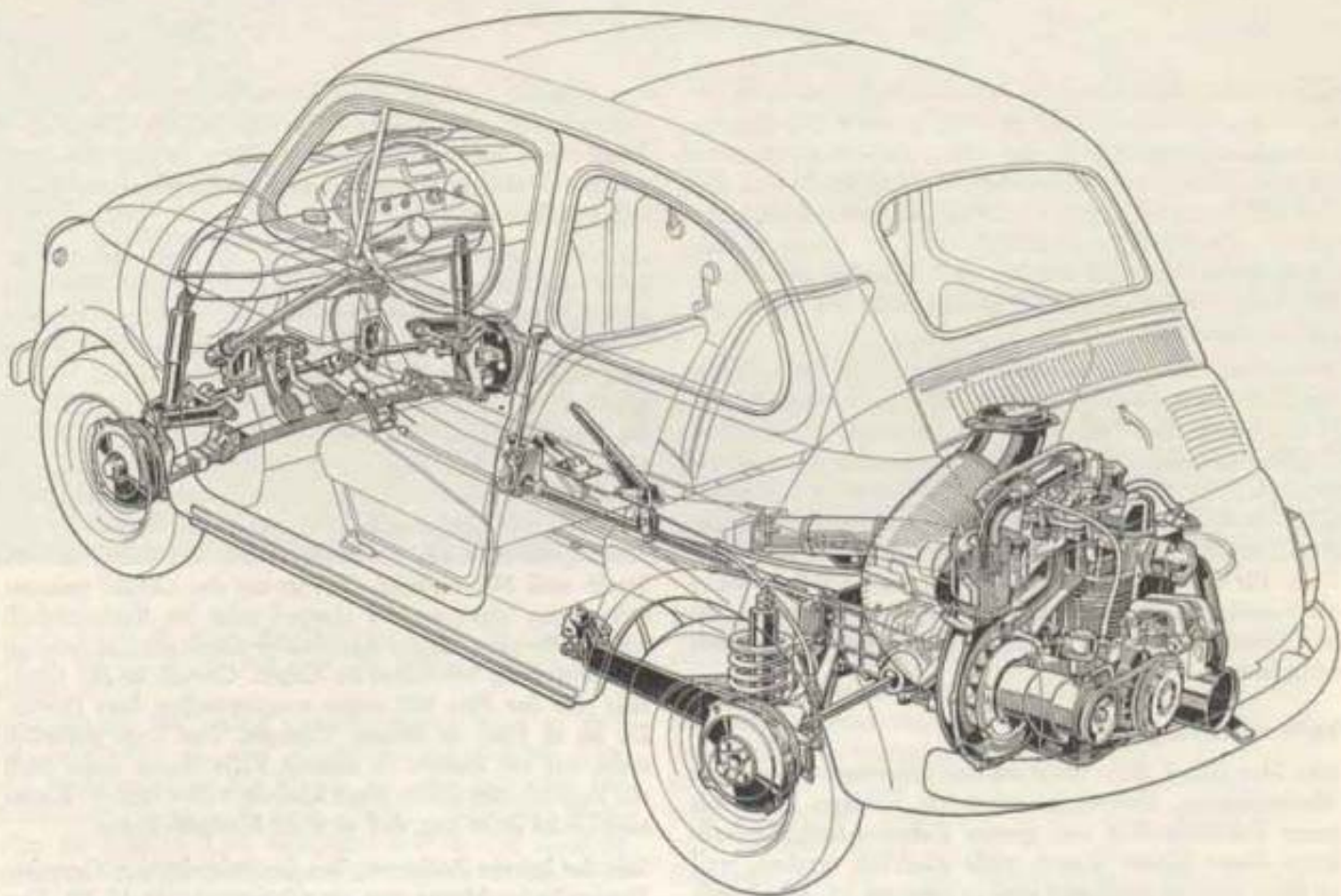
Spitze um 100 km/h — früher 95 —, daran merkt man die 18 PS in erster Linie. Aber auch bei der Beschleunigung und vor allem in den Überholreserven hat der 500 F einen Schub nach oben gebracht. Eine Rakete ist er nach wie vor nicht. Schaltfreudigkeit des Fahrers, Belastung und Einlaufzustand des Wagens machen für die nutzbare Beschleunigung und Spitze viel aus. Ein Aschenbrödel der Landstraße ist er nicht; die Beschleunigung bis 80 km/h entspricht dem Fiat 770 / Jagst. Niemand wird sich einen Fiat 500 als Fernstreckenauto kaufen, aber man braucht vor Fernstrecken auch keine Angst zu haben. Wir machten eine Gewalttour: Turin — Stuttgart, weil wir schnellstens unser Auto zum ersten Test in einer deutschen Zeitschrift holten. 4.40 Uhr morgens startete der Wagen in Turin, 16.45 Uhr nachmittags stand er auf dem Redaktionsparkplatz in Stuttgart. Knapp 730 km beträgt die Strecke. Schnitt also etwas über 60 km/h. Wir erwähnen das nicht etwa, um zu solchen Parforce-Fernfahrten zu raten, zu denen unbedingt ein routinierter Fahrer und ein vernünftiger Zweck gehört. Aber als Demonstration, was das Auto kann, ist es interessant. Sogar im Gebirge und trotz Schneesturm rutschte der Schnitt selten unter 55 km-Strecke pro Stunde, und die lange Rheintal-Autobahn holte heraus, was zum Schnitt von 60 (einschließlich Tankpausen usw.) gefehlt hatte. Bemerkenswert: trotz des beträchtlichen Innenlärms war der Fahrer keinesfalls zermürbt; er hatte keine Kopfschmerzen und kein Gliederzittern, und er fuhr am nächsten Tag mit einem anderen Auto noch mal ein paar hundert Kilometer. Man soll sich den Fiat 500 F nicht als Reisewagen kaufen, aber man kann Reisen mit ihm machen.

Verbrauch:

Landstraßen zügig	ca. 5,5 — 5,9 Liter
Autobahn Vollgas	ca. 6,4 Liter
Anschl. Kurzstrecke Stadt	ca. 8,1 Liter
Ölverbrauch	ca. 0,5 Liter / 1000 km
mot-Testdurchschnitt	ca. 6,4 Liter

mot-Gesamturteil

Der Fiat 500 ist das kleinste richtige Auto; in allen Teilen vollwertig durchkonstruiert wie ein größerer Wagen. Er ist außerordentlich handlich, leicht zu bedienen, geräumiger als man ihm ansieht und besonders sparsam. Harte Federung, laute Innengeräusche und das Fehlen von Gepäckraum bei voller Besetzung kann man ihm kaum vorwerfen, er erweckt keine Illusionen und ist sehr billig. Der 500 F bietet gegenüber dem Vormodell 500 D alle Verbesserungen und Verstärkungen, die man sich im Rahmen des Möglichen wünschen konnte, wobei



das Mögliche eine Sache des Preises ist: der neue 500 F kostet 3350,— DM, nur 60,— DM mehr als der 500 D, dessen Serie ausgelaufen ist. Der Fiat 500 F ist der ideale Stadtwagen, ein idealer Zweitwagen und das ideale Auto für Leute, die auf jeden Pfennig sehen müssen und nicht mehr als ca. 12 000 km im Jahr fahren. Bei mehr Jahreskilometern ist die Kostenrechnung gegenüber der nächsten Größenklasse weniger günstig.

Alles in allem: ausgereiftes Kleinauto, nicht nur zum Geldsparen empfehlenswert.

motor Rundschau

vom 31. August 1965

Zwei Vertreter zeigen besonders deutlich die sinnvolle Grenze der Motorisierung mit noch ausreichendem Temperament (Spitzengeschwindigkeit etwa 118 km/h, Beschleunigungszeit von 0 auf 80 km/h in 16 bis 17 sek). Es sind der VW 1200 A als vollwertige zweitürige Limousine und der Renault R 4 als besonders nützlicher fünftüriger Wagen. Unter diesen liegen jetzt nur noch wenige Modelle, die eine Berechtigung haben, weil sie z. B. mit dem alten Führerschein 4 zu fahren sind wie das Goggomobil 250 oder so preisgünstig und wirtschaftlich sind wie das Goggomobil 400 und ganz besonders der hier geprüfte Fiat 500 F Luxus. In der neuesten

Ausführung wurde die Motorleistung von 15 auf 18 PS gesteigert, und das ist ein wesentlicher Gewinn.

Hier hat man es verstanden, in einer zwar älteren, also schon lange gebauten, dadurch aber auch so preisgünstigen Konzeption so viel Autokomfort hineinzuzaubern, daß man immer wieder überrascht ist, was hier für 3350,— DM bei einem Reiseverbrauch von knapp 6 l auf 100 km geboten wird. Im übrigen ist das Fahrwerk überraschend fortschrittlich, obwohl es auch kaum geändert aus dem Jahre 1957 stammt. — Die Karosserie ist nicht nur eine Limousine, sondern eine Kabrio-Limousine, bei der man selbst aus dem Sitzen heraus die Dachfläche aufklappen kann und sofort jede Beugung durch den etwas kleinen Raum vergißt und sich in Licht und Luft wohlfühlt.

Natürlich muß solch ein Wagen mit Aufmerksamkeit gefahren werden, denn die Spitze von 100 km/h zwingt oft, längere Zeit auf der rechten Fahrbahnseite zu bleiben, und das Temperament des Wagens reicht nur zum Überholen aus, wenn eine entsprechend lange freie Überholstrecke vorhanden ist. Aber daran kann man sich gewöhnen, und richtig genutzt, kommt man mit dem Fiat 500 F flott voran.

Übrigens hat der kleine Fiat in der neuesten Ausführung F außer dem stärkeren Motor noch eine Anzahl von Verbesserungen, u. a.: etwas höhere Windschutzscheibe, verbesserte Abpolsterung des Armaturenbretts auf der Unterseite, vereinfachte Betätigung des Klappdaches, stabilere und vorn angeschlagene Türen mit verbesserten Schlössern, verbesserte Isolierung des Fahrgastraumes gegenüber dem Hecktriebsatz, verstärkte Hinterachse und — Aufhängung. Dadurch wurde der Wagen insgesamt um etwa 10 kg schwerer.

Selbstverständlich könnte man sich manches noch besser wünschen. Etwas mehr Kopffreiheit, mehr Ellenbogenfreiheit, noch mehr Leistung usw., doch dann wäre es ein ganz neues und sicher teureres Modell. So wie der Fiat 500 heute als Typ F Luxus in Deutschland ist, kann sich ein junges und auch ein älteres Paar immer wieder daran erfreuen, wenn die beiden körperlich nicht ganz besonders groß sind und Schwierigkeiten mit der Kopffreiheit bekommen.

So werden viele stolz sein, ein richtiges Auto zu besitzen, trotzdem ihre Mittel für Anschaffungs- und Betriebskosten beschränkt sind. Es ist ein Zweisitzer mit großem Gepäckraum im Fond. Dort können auch zwei selbst große Kinder gut sitzen. Dann aber ist es mit der Gepäckunterbringung schwierig, denn unter der Bughaube zwischen und neben Reserverad und Tank ist nur wenig Platz für Gepäck vorhanden. — Der Fiat 500 F ist sogar als Viersitzer zugelassen, aber Erwachsene können hinten nur einmal für kurze Strecken sitzen, und dabei noch recht beengt . . .

Kurz und bündig

Der Fiat 500 F liegt zwar an der untersten Grenze der Motorisierung, aber es ist schon ein richtiges Auto mit guter Fahrsicherheit und gutem Fahrkomfort. Deshalb kann dieser kleine Wagen viele glücklich machen, weil er dazu noch so preiswert und so sparsam ist, sehr handlich und besonders parkfreudig. — Gleichzeitig ist der Fiat 500 einer der besten Zweitwagen, gerade auch für die Großstadt mit seinem Platzbedarf von nur 4 m². Alles in allem: bei so bescheidenen Mitteln ist Beachtliches erreicht.



vom 11. November 1965

. . . „Erstaunlich ist es, wie schnell man mit dem Fiat 500 vertraut wird. Natürlich ist ein Wagen mit so geringen Abmessungen und einem so kurzen Radstand kein komfortabler Reisewagen, in dem man sich wohlig zurücklehnt. Die Einflüsse der Fahrbahn sind spürbar. Dafür fühlt man sich mit dem Auto aber auf angenehme Weise verbunden. Es gibt mit ihm eigentlich keine Überraschungen. Das Verhalten des Wagens ist in jedem Augenblick zu kontrollieren. Das soll aber beileibe nicht heißen, er führe ein ausgeprägtes Eigenleben, das vom Fahrer erst gebändigt werden will. Es muß den Konstrukteuren von Fiat bescheinigt werden, daß sie dem Wagen — gemessen an Größe und Preis — eine gute Straßensituation verliehen haben. Wohl macht sich hin und wieder

eine gewisse Hecklastigkeit bemerkbar, jedoch niemals so stark, daß der Wagen ausbricht. Bei anderen Heckmotortypen, so auch bei dem größeren Bruder aus dem gleichen Werk, tritt diese Erscheinung bedeutend deutlicher zutage . . .“

. . . „Die Außenabmessungen und den Platz innen sieht jeder und kann sein Urteil fällen. Wir hörten übrigens einige ironische Bemerkungen dazu während unserer Fahrten, die jedoch fast immer zurückgenommen wurden, nachdem wir den Betreffenden zur Mitfahrt eingeladen hatten. Was nicht so ohne weiteres zu beurteilen ist, das ist der Motor. Reicht denn eine so kleine Maschine aus, um im Verkehr heute mithalten zu können, ist die immer wieder gestellte Frage. Sie reicht aus. Sie reicht ganz bestimmt dann aus, wenn der Wagen als das angesehen wird, was er sein soll: ein Auto für den Stadt- und Nahverkehr. Uns ist nie das Gefühl gekommen, beim Start an der Ampel oder im Verkehrsfluß auf den Straßen andere Autofahrer durch eine zu geringe Motorisierung behindert zu haben. Gerade in der Stadt läßt sich der Fiat 500 sogar ausgesprochen flott fahren. Da ist er ganz in seinem Element. Das liegt natürlich nicht nur am Motor. In diesem Falle treten dann auch die angenehmen Seiten eines kleinen Autos zutage. Kaum eine Lücke ist so eng, daß er nicht hindurch kann.

Seit der letzten Änderung hat der luftgekühlte Viertakt-Zweizylinder-Motor nun eine Leistung von 18 PS. Der Hubraum beträgt genau 499,5 ccm. Diese Nennleistung wird bei 4600 U/min erzielt. Weder Drehzahl noch Leistung liegen damit unerwünscht hoch. Im Gegenteil, umgerechnet ergibt sich eine Literleistung von nur 36 PS. Und das entspricht durchaus der Charakterisierung eines Drosselmotors. Es braucht also nicht befürchtet zu werden, daß die Lebensdauer nicht ausreichend sein könnte . . .“

. . . „Die Lenkung arbeitet leichtgängig. Die dazu erforderlichen Kräfte überanstrengen selbst ein zartes Mädchen nicht. Allerdings muß man auch ein wenig nachhelfen, um nach dem Einschlag wieder zur Geradeausfahrt zu kommen. Die Rückstellkräfte sind gering. Mit einem Wendekreis von 8,6 m ist der kleine Wagen unerhört manövrierfähig. Beim Verkehr in den Städten ist gerade dieser Umstand von sehr großem Wert. Parklücken, an denen andere verzweifelt vorbeifahren müssen, reichen für diesen Wagen meist noch aus. Das allein wäre eigentlich schon Grund genug, ihn sich anzuschaffen.

Was die Fahrleistung betrifft, der Fiat 500 ist kein Auto für Langstreckenfahrten, daran sollte man denken. Das heißt jedoch nicht, daß eine Fahrt in den Urlaub mit ihm unmöglich ist. Als Höchstgeschwindigkeit ermittelten wir aus mehreren Messungen eine Spitze von 101 km/h. Das ist mehr als mancher annimmt. Wir sehen jedenfalls recht oft erstaunte Gesichter, wenn wir ohne Respekt größere Wagen überholten. Wie alle Fiatmotoren liebt auch dieser hohe Drehzahlen. Übrigens ist man ohnehin meistens befließigt, ihn auf Touren zu halten, um seine Leistung ausnutzen zu können. Wie gesagt, im Stadt- und Nahverkehr genügt er vollauf den Ansprüchen. Hier drei gemessene Beschleunigungszeiten: von



0 — 50 km/h = 10,1 sek; 0 — 60 km/h = 13,7 sek;
0 — 80 km/h = 26 sek. Er ist kein Sprinter, aber
immerhin.

Zwangsläufig ein wenig unbefriedigend wird es verständlicherweise auf der Autobahn. Bei dichtem Verkehr fehlt mitunter die Kraft, die man sich zum Beschleunigen wünscht, um auch schnelle Laster noch überholen zu können. Und beispielsweise in den Kasseler Bergen sinkt die Höchstgeschwindigkeit beträchtlich. Zusammengenommen reicht es aber immer noch aus, einen Schnitt von etwa 70 km/h zu halten. Wir haben es mehrfach, auch über längere Distanzen, festgestellt.

Und der allgemeine Eindruck? Er ist besser, als es mancher oberflächliche Betrachter wahrnehmen kann ...

„... oder? Für den Zweck, für den er gedacht ist, stellt nach unserer Meinung der Fiat 500 ein Optimum dar. Billiger kann man sich auf gleich angenehme Weise wohl nicht fortbewegen.“

G. Koop

WELT

vom 7. Dezember 1965

„... Der kleine Fiat-Zweizylinder ist ein ganz ausgezeichneter Stadtwagen und macht viele Diskussionen um einen „echten“ Stadtwagen überflüssig. Bis 60 km/st beschleunigt er schnell genug. Ein geübter Fahrer wird ohne Schwierigkeiten im Verkehrsstrom mitschwimmen können. Parksorgen gibt es nicht. Sogar zwischen den Parkfeldern an den Parkuhren findet man noch sein Plätzchen.

Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 100 bis 105 km/st. Nach etwa 27 Sekunden sind 80 km/st erreicht. Zum Überholen auf Landstraßen braucht man reichlich Platz nach vorne hin. Das ist die einzige wesentliche Schwäche des Kleinen aus Turin, der sich auch im stadtnahen Verkehr mit Wegen von 60 Kilometern am Morgen und am Abend bewährt hat. Wer noch nicht richtig fahren kann, sollte, ehe er auf der Landstraße zu überholen wagt, die

Grenzen der Beschleunigung des Fiat 500 kennenlernen, zumal dann, wenn der Wagen vollgeladen ist.

Das kleine gutgefederte und mit zuverlässigen Bremsen ausgestattete Autowunder kostet ganze 3350 DM und ist der ideale Zweitwagen, eine fahrbare Einkaufstasche mit reichlich Ablageplatz auf der hinteren Sitzbank, die man umklappen kann, und etwas Kofferraum vorne unter der Haube.

Zwischen den gar nicht unbequemen Einzelsesseln vorn hat man ein Schaltknüppelchen. Das Getriebe ist nicht synchronisiert. Beim Heraufschalten muß man winzige Schaltpausen einlegen, damit es nicht ratscht, beim Herunterschalten kann man, wenn man will, mit einer Idee Zwischengas nachhelfen oder sonst vor dem gefühlvollen Einrücken des Ganges eine kleine Pause machen.

Bei mir zu Haus hat es nach drei Tagen immer Ärger gegeben, wer am Morgen den kleinen Floh kutschieren durfte. Der Große blieb beinahe unbeachtet. Selbst im Winter kann man mit dem Kleinen gut auskommen. Die Heizung ist sogar im Kurzstreckenverkehr recht ordentlich, Anlaßschwierigkeiten gab es nicht. Die kleinen Räderchen wollen auf glattem oder losem Untergrund leicht rutschen, und manchmal schob man dwars durch eine Schneematschkurve. Man gewöhnt sich daran und bedient den kleinen Fiat dann noch zarter ...“

„... Die Schalter für Wischer und Wascher können leicht verwechselt werden. Sie sollten zu beiden Seiten der Lenksäule angebracht werden. Die Türen sind jetzt vorne angeschlagen und lassen sich immer noch sehr weit öffnen. Es gibt viel Zubehör. Scheibenwascher, Lichtlupe, Innenbeleuchtung, Choke, Handgas, zahlreiche Warnlampen und vieles mehr. Wegen des wirklich geringen Preises wird das hier erwähnt.

Sehr leise war das geschlossene Wägelchen übrigens nicht. Aber ich habe ihn auch im Winter offen gefahren, mit über das Dach hinausragendem Hut. Dabei waren die Augen in Höhe des oberen Randes der Windschutzscheibe. Es ging.

Der Fiat 500 ist mehr als eine Fahrmaschine. Ein richtiges, patentiertes Autochen, ein Trumpf im Stadtverkehr. Und Steuer und Haftpflicht kosten täglich weniger als eine kleine Schachtel Zigaretten!“

F. Gert Pohle

„Im Verkehr der ideale Wagen. Im Überlandverkehr hält er gut mit. Auf der Autobahn stört die geringe Spitzengeschwindigkeit. Bei Gepäckverladung auf der hinteren Sitzbank reicht der Gepäckraum auch für längere Urlaubsfahrten (für 2 Personen). Unterhaltungs- und Betriebskosten liegen erfreulich niedrig.“

Diplom-Übersetzer in N.

„Der Wagen ist in seiner Preisklasse einmalig in Deutschland, was Ausstattung, Zuverlässigkeit, Fahrverhalten und Verbrauch betrifft. Bis auf die kleinen Mängel bin ich mit ihm sehr zufrieden, wie auch mit dem 500 D vorher. Sie haben mir beide viel Freude gemacht, auch wegen der geringen Reparaturen. Auch große Steigungen im Gebirge nimmt er einwandfrei, ist auf kleinstem Raum abzustellen; Raum für vorderen Beifahrer angenehm groß.“

Kaufmännischer Angestellter in M.

„Bei der Beantwortung der Fragen bin ich von meinen Erfahrungen der vorhergehenden 3 Wagen Typ Fiat 500 ausgegangen. Bisher Gesamtkilometer auf Typ Fiat 500: ca. 120 000. Für zwei Personen ausreichend, sehr wendig, gute Straßenlage, geringe Anschaffungs- und Haltungskosten, Ausstattung und Verarbeitung mit Rücksicht auf den Preis gut.“

Reg.-Inspektor in M.

„Beim Kauf eines Fiat 500 muß man sich von vornherein darüber klar sein, daß er eben ein Kleinwagen ist und deshalb beschränkt Platz bietet. Um so erfreulicher ist die Wartungsfreiheit und die Robustheit des Motors, welcher kaum umzubringen ist. Die Geschwindigkeit finde ich ausreichend. Für seinen Preis ein wirklich preiswerter Wagen, den ich jedermann empfehle.“

Kraftfahrer in L.

„Es ist ein idealer Wagen für 2 Personen (Ehepaar) und 2 Kinder für Stadtverkehr und Ausflüge. Für längere Fahrten (Ausland) zu langsam. Er belastet den Geldbeutel nicht allzusehr. Es ist nur schade, daß der ‚neue‘ 18 PS bekommen hat, denn mit 17 PS wäre er genau so gut aber billiger (Versicherung). Er ist zuverlässig und hat mich noch nie im Stich gelassen.“

Werkzeugmacher in M.

„Brauchbarer, qualitativ guter, preiswerter und wirtschaftlich günstiger Kleinwagen. Geeignet für zwei Personen. Kann man auch mit geringem Einkommen kaufen und unterhalten. Robuster Motor, Benzinverbrauch gering, und überall zu Hause (Stadt und Gebirge).“

Oberstudienratswitwe in M.

„Der Fiat 500 F ist ein robuster, idealer Stadt- oder Zweitwagen, ideal vom geringen Verbrauch, vom geringen Verkehrs- und Parkraum her. Bei dem niedrigen Preis (3350,— DM) ist die Ausstattung überraschend. Die Bezeichnung Viersitzer ist jedoch stark übertrieben. Für Fahrer mit langen Beinen wird es in dem „Kleinen“ schwierig. Ein um einige PS verstärkter Motor wäre wünschenswert.“

Zahntechniker in K.

„Als Erstwagen für junge und frischgebackene Eheleute sowie für Junggesellen, die billig Autofahren wollen, ohne auf Prestige zu achten, sehr empfehlenswert.“

Zahntechniker in B.

„Der Fiat 500 ist der ideale Stadtwagen und das Fahrzeug für kurze Spritztouren. Eine längere Urlaubsfahrt macht nur dann Freude, wenn man „bummelt“. Die Geländegängigkeit ist erstaunlich.“

Tierarzt in F.

„Vor der Anschaffung eines Wagens steht die Frage nach den Bedürfnissen. Für meine Zwecke reicht ein Kleinwagen aus und steht der Anschaffungspreis im Verhältnis zum gebotenen Komfort. Man muß sich in allen Fällen vor Augen halten, daß man einen Kleinwagen hat, der preiswert ist und keinen Straßenkreuzer, der das Doppelte in der Anschaffung und das Mehrfache an laufenden Kosten braucht.“

Beamter in K.

„Der Wagen ist sehr handlich und bequem, billig in der Unterhaltung, besitzt eine ausgezeichnete Straßenlage, wenn man davon absieht, daß bei einem Fahrzeug mit so einem geringen Radstand Nickschwingungen unvermeidlich sind. Die Motorleistung ist für die heutigen Verhältnisse viel zu gering, das Beschleunigungsvermögen sehr schlecht. Ansonsten bringt das Fahrzeug viel Freude, ich bin zufrieden.“

Maschinen-Ingenieur in P.

Ich habe von dem Wagen nicht allzuviel erwartet, muß aber sagen, daß ich im großen und ganzen mit ihm zufrieden bin. Der Motor ist ausgezeichnet, hat mich noch nie im Stich gelassen. Und wie gesagt: man kann nicht mehr verlangen, als so ein Wägelchen geben kann. Beim nächsten kaufe ich aber doch einen größeren.“

Industriemeister in H.

„Der Fiat 500 ist ein wendiges, williges kleines Auto, das einen zügig, munter und ohne Mucken durch den Verkehr fährt; ein ideales Fahrzeug für kürzere Strecken und in der Stadt, wo man mit ihm noch manchen Platz zum Parken findet. Kleine und jüngere Personen

könnten mit ihm auch sicher große Touren fahren. Aber ich bin leider etwas zu lang geraten, zu geräuschempfindlich und – zu alt, so daß ich mir wohl kaum noch einmal einen Fiat 500 kaufen werde, obwohl ich mich ungern von ihm trennen werde.“
Fürsorgerin in R.

„Ich bin mit meinem Fiat 500 sehr zufrieden und vor allen Dingen froh, ihn ohne zu große finanzielle Belastung halten zu können.“
Kindergärtnerin in F.

„Fahrzeug ist der ideale Zweit- und Stadtwagen, kompakt, robust, stabil. Ein Meisterstück italienischer Automobilproduktion, vor dem deutsche Fabriken und Konstrukteure den Hut ziehen müssen. Nichts Gleichwertiges auf dem Markt. Ein Auto aus einem Guß.“
Rechtsanwalt und Notar in M.

„Der Fiat 500 ist ein kleines aber richtiges Auto ohne faule Kompromisse. Er ist richtig für junge Leute, die erst mal sehen wollen, was das Autofahren kostet, ehe sie sich an größere Sachen heranwagen. Der Wagen ist dankbar für gute Pflege und einen guten Fahrer. Er braucht seine regelmäßigen Durchsichten, kleinen Ärger gibts schon mal, großen selten. Insgesamt ist er sehr sparsam, und es macht Spaß, ihn zu fahren.“
Technischer Zeichner in N.

„Im allgemeinen bin ich vom Fiat 500 sehr begeistert, für seine Größe ein richtiges Auto, immer betriebsbereit, sehr wendig. Motorleistung sollte nach Wahl bis 20 PS lieferbar sein; Heckfenster tiefer setzen; größerer Tank (27 l); Falt- statt Klappverdeck; Kundendienst ziemlich teuer.“
Post-Assistent z. A. in K.

„Bisher wurde ich eigentlich in allen Belangen angenehm überrascht. Der Fiat 500 ist genau der richtige Wagen für zwei Personen (und Gepäck) oder 3—4 Personen (je nach Größe) ohne Gepäck. Er ist goldrichtig für den Stadt- und Kurzstreckenverkehr und für Leute unter 1,80 m Länge. Das Fahren mit ihm macht richtiggehend Freude.“
Student in S.

„Für den niedrigen Anschaffungspreis erhält man das optimale Stadtfahrzeug.“
Student in M.

„Billig in der Anschaffung, sparsam im Verbrauch, gute Ausstattung, solide Bauweise, sehr gute Straßenlage, Belüftung und Heizung. Zu wenig Motortemperament, schwache Anlasserleistung.“
Student in E.

„Bis jetzt bin ich mit dem Auto recht zufrieden, da es mir meinen Vorstellungen eines Stadtautos vollständig entspricht. Auch der finanziellen Lage eines Studenten stellt es keine allzu hohen Ansprüche. Man kann das Auto sehr sportlich fahren, wobei die Straßenlage das meiste beiträgt. Ich kann dieses Auto jedem empfehlen, der sich einen Wagen dieser Klasse kaufen möchte, evtl. auch als Zweitwagen sehr zu empfehlen.“
Student in W.

„Der Fiat 500 ist ein äußerst wirtschaftliches Fahrzeug. Es ist sauber durchkonstruiert. Im heutigen Stadtverkehr ist er in seiner Wendigkeit unübertroffen. Der Wagen hat ein ansprechendes Äußeres. Alles in allem ist der Fiat 500 für den Autofahrer, der meist allein oder allenfalls zu zweit fährt und der beim Kauf des Wagens kalkulieren muß, fast ideal. Auch als Zweitwagen für die Großstadt ist der Wagen gut zu gebrauchen.“
Student in K.

„Der Wagen ist ideal als Stadtfahrzeug für 2 Personen, und mit etwas Idealismus und Liebe auch für längere Strecken. Für den Anschaffungspreis und die Kubikzahl wird Optimales geboten. Der Außenspiegel ist ungünstig angebracht. Ich habe mir neben dem Ausstellfenster einen Opelspiegel angebracht und finde es so besser.“
Student in F.

„Fiat 500 F ist das ideale Fahrzeug für den täglichen Berufsverkehr in der Stadt. Er ist wegen seiner geringen Größe sehr wendig und größeren Wagen im Stadtverkehr überlegen sowohl im Ausnutzen von Verkehrslücken als auch bei der Parkplatzsuche. Das Einzige, was ihm fehlt, sind 10 PS mehr.“
Student in M.

„Der Fiat 500 F ist für mich als Student das ideale Fahrzeug. Man kann es zwar nicht als luxuriös bezeichnen, doch es erfüllt ausgezeichnet seinen Bestimmungszweck. Wirtschaftlichkeit, Wendigkeit und etwas Bequemlichkeit sind in meiner Situation ausschlaggebend. Stünde ich noch einmal vor dem Problem einer Anschaffung, ich würde mich wieder für den Fiat 500 F entscheiden.“
Student in N.

„Kleiner Wagen: Leistung entsprechend, praktisch, wendig, billig, hübsch, für 3 Personen gut, 4 Personen zu eng, alles ist auf das Nützlichste beschränkt, jedoch einige sehr gute Luxussteile (Lichtlupe etc.). Für meine Zwecke: Studium und Fahrten nach Hause, als Wagen in der Stadt bei Einkäufen etc. geradezu ideal. Bis jetzt bin ich sehr zufrieden.“
Student in H.

„Im ganzen gesehen entspricht das Fahrzeug den Erwartungen. Man muß bedenken, daß man nur einen 500er hat und darf dementsprechend den Wagen nicht überfordern und von ihm zuviel verlangen. So gesehen ist es ein richtiges ‚kleines Auto‘.“
Student in M.

„Wenn man bedenkt, daß der 500 F nur 18 PS hat, dann gibt er im Verhältnis zu manch' anderem größeren Wagen wesentlich mehr her und ist manchen sogar tatsächlich überlegen, im Gebirge, wie in dem Gewühl der Großstadt. Parkplatzfrage gibt es nicht. Relativ billig in der Unterhaltung (Durchschnitt: 100,— DM bei 1500 km pro Monat). Bei vier Personen wird es etwas ungemütlich. Ein Auto, über das man sich immer freut und das einen immer wieder von neuem angenehm überrascht.“
Student in M.

„Der 500er erfüllt in der Regel das, was man von ihm erwartet. Kinderkrankheiten (z. B. Lichtmaschine oder Anlasserbefestigung) sind im Laufe der Zeit kuriert worden.“
Student in M.

„Für Abmessungen, Hubraum und PS ein sehr solides Auto, spez. für den Stadtverkehr, für 2 Personen sogar noch bequem mit viel Gepäck auf dem Rückhalt.“
Student in H.

„Kleiner, flotter Kurzstreckenwagen, dem es zwar manchmal an Temperament, aber nicht an ausdauernder Leistung fehlt.“
Student in H.

„Für diesen Preis gibt es sicher kein günstigeres Auto. Aber ganz abgesehen davon habe ich mit dem Wagen viel Freude. Besonders das Fahrverhalten bei Schnee- glatte und Matsch ist erstaunlich gut. Im Gebirge freut man sich besonders über das kleine Auto. Das Erstaunlichste am Fiat 500 F ist wohl die Heizung. Die erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit ist erfreulich hoch.“
Student in M.

„Ich betrachte den Fiat 500 als einen ausgesprochenen Zweisitzer, in der Stadt mal 3 Personen, 4 nie. Ich wüßte keinen Kleinwagen, — der ein echtes Auto ist —, der in Qualität, Ausstattung usw. gleiches bietet. Man darf keinen Vergleich mit größeren Wagen ziehen. Wenn ich den ersten Ferientag 500 km runterspule, dann steige ich aus dem Wägelchen aus und habe etwas geleistet. 1700er oder 2000er nicht so anstrengend. Aber ich habe meinen Spaß an dem Wagen und bin zufrieden. Will ich was Besseres, muß ich halt mehr Geld hinlegen. Warum für ein ‚Steckenpferd‘?“
Regierungs-Amtmann in W.

„Durch seine relative Sparsamkeit ist der Fiat 500 ein praktischer Zweit- und Stadtwagen. Davon ausnehmen muß man die Reparatur- und Ersatzteilpreise, die recht hoch ausfallen.“
Bankkaufmann in H.

„Für eine kleine Einzelperson, als Zweitwagen oder als Stadt- oder Kurzstreckenwagen ist er der ideale Kleinwagen. Die geringen Unterhaltskosten und der sparsame Benzinverbrauch machen ihn zu einem liebenswerten Gefährten.“
Fachlehrerin in W.

„Der Fiat 500 F ist als kleinstes wirkliches Auto anzusehen. Allerdings wird es einem nach geraumer Zeit doch zu langsam, trotz seiner Vorteile.“
Lehrerin in E.

„Der kleine Wagen ist von großer Leistungsfähigkeit, billig im Verbrauch und Steuern, als Stadtfahrzeug und besonders als Zweitwagen in einer Familie geeignet. Mit 2 Personen besetzt läßt er sich auch längere Strecken gut fahren. Die Rücksitze können nur für Gepäck verwendet werden, der dritte Fahrer schlägt mit dem Kopf gegen das Dach, und für die Beine ist kein Platz.“
Studienrätin in F.

„Mein Wagen ist mir ein zuverlässiger Begleiter, den ich nicht missen möchte. Für meine wirtschaftliche Lage

ist er genau richtig, und für meinen Beruf ist er unentbehrlich. Ein solcher Kleinwagen kann nicht mehr sein, deshalb läßt er sich mit seinen größeren Brüdern auch nur bedingt vergleichen. Nur eines können ihm die Großen nicht nachmachen: seine Wendigkeit.“
Gemeindeschwester in N.

„Als Einzelfahrer, hauptsächlich im Stadt- und Berufsverkehr, entspricht der Wagen meinen Erfordernissen; auch bei großen Strecken keine Schwierigkeiten. Wirtschaftlich, wendig, anspruchslos, selbst bei Laternengarage keine Start-Schwierigkeit. Schnellere Beschleunigung wünschenswert.“
Schwester in H.

„Der Wagen ist gut. Er hat mich im Grunde genommen noch nie im Stich gelassen. Ich fahre auch oft weite Strecken, wie z. B. München — Hamburg (das Schnellste 10 Std.), im allgemeinen aber in 11½. In den Bergen bin ich überall raufgekommen, auf der schmalen Paßstraße ist der kleine Wagen jedem größeren überlegen, nur manchmal fehlen ein paar PS.“
Feinmechaniker in P.

„Was Sie wahrscheinlich vergessen haben und was meiner Ansicht sehr wichtig ist, ist die Startfreudigkeit im Winter. Gerade im Winter beklagen sich viele Fiatfahrer über Startschwierigkeiten. Ich kann mich nicht beklagen. Auch in der kältesten Nacht bei 28° minus sprang er noch an. Alles in allem ist es ein Wagen, bei dem das Fahren Spaß macht.“
Kaufmann in B.

„Der Wagen ist ein hervorragender Gebrauchswagen, jedoch beileibe kein bloßes ‚Hausfrauenfahrzeug‘. Dank seiner ausgezeichneten Motorleistung lassen sich auch längere Strecken verhältnismäßig mühelos und schnell zurücklegen. Im allgemeinen läßt sich der Wagen mit der Note ‚gut‘ bewerten.“
Kath. Geistlicher in T.

„Wir ‚Altenteiler‘ benutzen das Kleinauto, um unabhängig allein zu fahren. Haben jährlich große Fahrten (Holland, Alpen) gemacht. Wir pflegen in Hotels abzusteigen und können uns das auf Grund des ‚überaus billigen‘ Autos leisten. Auf dem meist umgeklappten Hintersitz haben selbst große Koffer gut Platz. Und natürlich stets unser guter großer Hund.“
Oberst a. D. in W.

„Kupplung wurde im Vergleich zum Modell 500 D wesentlich verbessert, ferner die Führung des Gaszuges, welcher beim Modell 500 D mindestens alle 2000 km am Gelenk abriß. Ferner mußten bei meinen beiden 500 D-Modellen — bei einer Laufzeit von ca 25000 km — ca. 6 Kupplungen erneuert werden; zu bemerken ist: bei reinem Stadtverkehr. Beim 500 F-Modell bei 19000 km noch die erste Kupplung.“
Lichtpausanstalt in F.

„Der Fiat 500 F stellt bei seinem niedrigen Preis nicht nur einen guten Zweitwagen dar, sondern er ist als vollwertiges Betriebsfahrzeug für 2 bis 3 Personen auch für größere Fahrstrecken anzusehen.“
Hausfrau in W.

„Nur für extremen Kurzstreckenverkehr (2½ km) gekauft, aber dann auch sechswöchige Urlaubsreise nach

Es sind 31 Stichworte, bis bei 3 % die aus Erfahrung gezogene Grenze der zusätzlich gekauften Zubehörartikel erreicht wird — jener Grenze, die das Bemerkenswerte und Charakteristische, das Typische und Notierenswerte vom individuellen Einzelwunsch, von der subjektiven Ansicht und damit vom statistischen Irrelevanten trennt. 87,0 % aller befragten Fiat 500 F-Besitzer übrigens hat zusätzliches Zubehör erworben, womit wieder einmal bewiesen ist, daß Größe und Preis, Grad der Ausstattung und Fabrikat des Fahrzeuges auf die Quote der Zubehörfürer nicht den mindesten Einfluß hat. Denn auch in einem Sechszylinder-Mercedes wird der Wunsch nach einem D-Schild, nach Schonbezügen und Fußmatten nicht serienmäßig befriedigt:

1. 73,0 % — Fußmatten
2. 57,2 % — Warnlampen, -dreiecke, -flaggen etc.
3. 49,6 % — Abschleppseil
4. 48,7 % — D-Schild
5. 46,3 % — Verbandskasten
6. 44,5 % — Reservekanister
7. 33,3 % — M+S-Winterreifen
8. 32,7 % — Haltegriff für Beifahrer
9. 31,3 % — Schonbezüge
10. 20,9 % — Werkzeug
11. 16,8 % — Skihalter
12. 15,9 % — Innenthermometer
13. 14,7 % — Radio
14. 10,6 % — Klarsichtfolie für Heckscheibe
15. 9,7 % — Luftdruckprüfer
16. 9,1 % — Schmutzfängerlappen (Kotflügel)
17. 8,8 % — Dachgepäckträger
18. 8,3 % — Blumenvase
19. 7,7 % — Motorhaubenschloß
20. 7,1 % — Auspuffblende
21. 6,8 % — Zigarrenanzünder
22. 6,5 % — Radzierverkleidungen
23. 6,5 % — Tageskilometerzähler
24. 6,2 % — blendfreier Innenspiegel
25. 6,2 % — Feuerlöscher
26. 5,9 % — Rückfahrleuchte
27. 5,6 % — Luftpumpe
28. 4,7 % — Schneeketten
29. 3,8 % — Weißwandringe, Weißwandreifen
30. 3,5 % — Nebelscheinwerfer
31. 3,5 % — Sicherheitsgurte (!)

Nein — alles ist das nicht. Es wird weiter von Ziergittern für die Wagenfront des kleinen Italieners berichtet, von Spezialkoffern, Spaten, Suchscheinwerfern, Schlafsitzen und Bordsteintastern, von Drehzahlmessern, Abarth-Auspuffanlagen und Reservekeilriemen, von Michelin-X-Reifen, Kopfstützen und heizbaren Heck-

scheiben, von einem Vordach über der Windschutzscheibe, Warneinrichtungen für 50-km/h-Tempo und Gepäcknetzen, von Abschlepphaken, Mehrklanghörnern und Uhren — bis sich schließlich und endlich die Stichworte in der Unendlichkeit individueller Einzelwünsche verlieren.

„Das Radiohören wird nur bei stehenden Wagen zum Genuß.“
Kaufmännischer Angestellter in F.

„Die Ausstattung des Wagens ist so vollständig, daß nur wenig Zusätzliches anzuschaffen ist. Zur Verbesserung des Sitzkomforts habe ich mir noch ein Schaumstoffkissen mit keilförmigem Querschnitt angeschafft.“
Student in G.

„Auf dem Armaturenbrett meiner drei Fiat 500 habe ich immer folgenden Spruch: „Lieber Gott, laß' mich heute nicht aus reiner Dummheit sterben; Du schufst die Zeit, von Eile hast Du nie gesprochen!“ Trotzdem fahre ich meine „Fiatbraut“ bei guter Sicht, guten Straßenverhältnissen und normalem Autoverkehr schnell und flüssig mit hoher Dauergeschwindigkeit.“
Oberst a. D. in U.

„Ich habe mein Armaturenbrett mit einer Folie, die Holz imitiert, beklebt. Es sieht recht ordentlich und gemütlich aus.“
Student in W.

„Das Radio, bei höherer Geschwindigkeit im Auto spielen zu lassen, vermehrt nur den Krach im Auto. Ein Vergnügen ist es jedoch nicht.“
Student in H.

„Radio stört Beifahrer, oder nimmt gesamtes Ablagefach in Anspruch. Sehr zufrieden mit Kunstfaser-Abschleppseil.“
Student in K.

„Ich habe mir selbst eine Trittplatte für das Gaspedal angefertigt, ähnlich wie Taunus 12 M. Habe mir ferner am Lenkrad einen Knebelgriff befestigt, um leichter rangieren zu können. Habe in beide Türen Ablagefächer eingebaut.“
Hausdame in M.

„Tasche mit Warnlampe, Seil, Zusatzwerkzeug füllt fast gesamten Kofferraum, dafür ist kein Platz im Fiat 500.“
Archivar in M.

„Schneeketten sind für diesen Typ besser als Winterreifen, und außerdem sind sie sehr leicht zu montieren.“
Postbeamter in M.

Der Fiat 500 zeichnet sich aus . . .

. . . durch eine Wirtschaftlichkeit, die von praktisch keinem anderen Wagen erreicht wird – wenn man den Anschaffungspreis als wichtigen Part der Wirtschaftlichkeit einzubeziehen bereit ist. Für 3390,- DM ist der kleine Italiener nicht nur in den Augen der Käufer das billigste Kraftfahrzeug, das den Namen Automobil einschränkungslos verdient. Nach rund zehnjähriger Produktionszeit hat der Fiat 500 eine Serienreife erlangt, die eine relative Risikolosigkeit garantiert. Die mit einiger Sicherheit zu erwartende Zuverlässigkeit wird von der technisch-konstruktiven Tatsache unterstützt, daß der robuste Zweizylinder auch nach der offiziellen Anhebung der Leistung auf 18 PS immer noch als unempfindlicher Drosselmotor angesehen werden kann. Die geringen Außenabmessungen, seine Handlichkeit und Wendigkeit lassen ihn als Stadtwagen prädestiniert erscheinen. Idealer Zweitwagen. Vergleichsweise reichhaltige Ausstattung. Keine primitive Fahrmaschine. Sehr gute Straßenlage.

Der Fiat 500 zeichnet sich nicht aus . . .

. . . durch überschäumendes Temperament, durch bemerkenswerten Fahrkomfort, durch erstaunliche Geräumigkeit. Gerechterweise muß angefügt werden, daß man diese Eigenschaften verständlicherweise auch gar nicht erwarten kann und darf. Ebenso selbstverständlich ist, daß ein luftgekühlter Zweizylinder in der Laufkultur nicht mit einem wassergekühlten Vierzylinder konkurrieren kann. Bei eingeschalteter Heizung werden die Motorgeräusche unüberhörbar nach vorn telefoniert; der kurze Radstand und die kleinen Räder mit Reifen, deren Schluckvermögen begrenzt ist, sind dafür verantwortlich, daß die Federung gesundes Selbstvertrauen oder Einsichten in die vom technischen Konzept gezogenen Grenzen erfordert; vier Personen sind nur in Ausnahmefällen und über kurze Distanzen zu transportieren; der Kofferraum unter der vorderen Haube ist praktisch nicht existent, er reicht nur für lose Kleinigkeiten. So ideal der Fiat 500 für kurze Strecken und dicken Stadtverkehr ist – für lange Strecken ist er zwar durchaus nicht unbrauchbar, setzt aber Spaß an der Freud' und eine unerschütterliche Konstitution physischer und psychischer Art voraus.

Der Fiat 500 ist der richtige Wagen für . . .

. . . alle, die mit einem Minimum an finanzieller Belastung ein richtiges Auto fahren wollen oder müssen. Er ist für Studenten und Hausfrauen, für tiefstapelnde Industrielle und nicht vom Prestigedenken infizierte Bürger das rechte Beförderungsmittel. Wer rechnen muß oder will, wer für den automobilen Transport nicht mehr ausgeben will, als die Tagesration eines mittelstarken Rauchers ausmacht, der muß mit dem Miniauto aus Turin zwangsläufig sehr zufrieden sein. Vorteilhaft macht sich dabei bemerkbar, daß der Fünfhunderter Fiat nicht in das Schema des sozialen Stellungsdenkens einzuordnen ist: der Fahrer kann sowohl Generaldirektor wie Hilfsarbeiter, Arzt wie Handelsvertreter, Gutsverwalterin wie Stenotypistin, Oberingenieur wie Rentner sein. Er ist ein hervorragender Stadtwagen, für den sich dank geringer Außenabmessungen auch in heftig frequentierten Großstädten immer noch ein Parkplatz finden läßt. Wer Geduld hat und vom Time-is-money-Denken der Gegenwart einige Distanz zu wahren versteht, der kann sogar auf längeren Strecken mit dem kleinen Flitzer zufrieden sein. Er ist kein echter Viersitzer: realistisch betrachtet ist er ein Zweipersonen-Auto; dann ist auch die Kofferraumfrage kein Handicap mehr, da sich der Fondraum durch Umlegen der Rücksitzlehne in einen sehr respektablen Gepäckraum verwandeln läßt.

Italiens größtes Automobilunternehmen, die Fiat in Turin, schloß das Jahr 1964 mit ungünstigeren Zahlen als 1963 ab. Die Kraftfahrzeugproduktion ging von 956 500 auf 943 500 und die Traktorenproduktion von 38 000 auf 36 000 zurück. Der Gesamtumsatz des Unternehmens ermäßigte sich um 3,3 Prozent von 856 auf 829 Milliarden Lire.

Motor-Rundschau, 10. Februar 1965

Eine neue Version des Typs 500 haben die Turiner Fiat-Werke auf den Markt gebracht. Der Wagen erhielt die Bezeichnung 500 F. Gegenüber seinem Vorgänger, dem 500 D, weist der 500 F folgende Verbesserungen auf: Der Motor leistet 18 PS (vorher 15 PS), die Türen sind vorn angeschlagen und besitzen neue Schlösser, die Frontscheibe wurde höher, Rückleuchten und asymmetrisches Abblendlicht sind neu. Der 500 F erhielt eine leichtgängige Kupplung mit Federscheibe und Ausrückkugellager. Hauptbremszylinder und Tank sind gewachsen. Der Tank besitzt jetzt Schraubverschluß und Entlüftungsventil. In Italien kostet der Wagen umgerechnet 162 Mark mehr als das alte Modell. Der Lieferbeginn in der Bundesrepublik ist noch unbestimmt. Die Preisbindung für den 500 D ist inzwischen in der Bundesrepublik aufgehoben worden.

Auto, Motor und Sport, 20. März 1965

Der Fiat 500 F ist jetzt auch in Deutschland erhältlich. Der Wagen hat einen 18 PS-Motor und vorn angeschlagene Türen. Preis: 3350 DM.

Auto, Motor und Sport, 1. Mai 1965

Der Fiat 500 F hat laut Katalog und Kraftfahrzeugpapieren 18 PS. Die Beschleunigungsmessungen in unserem Test zeigten mehr Temperament als beim früher getesteten Fiat 500 D. Wir schrieben: „Spitze um 100 km/h — früher 95 —, daran merkt man die 18 PS in erster Linie. Aber auch bei der Beschleunigung und vor allem in den Überholreserven hat der 500 F einen Schub nach oben gebracht.“ Offiziell war jedoch von Änderungen im Motor nicht die Rede, nur von neuem Luftfilter mit Kurbelgehäuseentlüftung und verstärkten Kraftübertragungsteilen. Wir fragten im Gespräch in Turin, was am Motor gemacht worden sei. Nichts, was in Zahlen faßbar wäre, sagte man uns. Schon beim 500 D habe man im vorigen Jahre die Serienstreuung vermindert. In der Regel bräuchte der 500 F heute soviel wie frühere Exemplare, die im Rahmen der Serienstreuung besonders temperamentvoll ausgefallen waren.

Also nicht erst beim 500 F, sondern schon beim 500 D des letzten Baujahres ist mit der angehobenen Leistung zu rechnen; unsere Messung stammte ja vom Erscheinen

des 500 D 1961. Die 18 PS des 500 F sind nichts weiter als eine Legalisierung dessen, was schon vor dem 500 D, eigentlich schon seit Erscheinen des 500 im Jahre 1957, festzustellen ist. Die tatsächlichen PS waren stets höher als die offizielle Angabe. Der Fiat 500 erschien 1957 mit 13 PS und sehr lahmer Motorabstimmung, wurde aber schon bald aufgebessert, bekam ab März 1957 offiziell 15 PS und behielt diese Leistungsangabe bis zum 500 F, obwohl Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitsmessungen mit den Jahren immer deutlicher machten, daß die Serienleistung über diesen 15 PS liegen mußte. Wir haben das Thema in unseren Tests nicht hochgespielt, weil bei 15 PS eine Versicherungsstufe liegt; auch waren die Fiat 500-Motoren bekannterweise je nach Zufälligkeiten der Serienstreuung und vor allem nach Einlaufzustand sehr unterschiedlich temperamentvoll. Spätestens seit dem 500 D, der 499 statt 479 ccm hat, mußte deutlich werden, daß die 15 PS eine nicht mehr zutreffende, noch von früher mitgeschleppte Angabe waren.

mot, 1. Juni 1965

Der Fiat 850 ging als bester aus einem Kleinwagentest der englischen Verbraucher-Zeitschrift "Which" hervor. Im Vergleich mit Daffodil, BMC-Mini, Hillmann Husky, NSU Prinz und BMW 700 schnitt der Fiat in fast allen Belangen am besten ab.

Auto, Motor und Sport, 3. September 1965

Einen „Fiat-Ferendienst“ hat Fiat zusammen mit dem Automobilclub von Italien für die Reisesaison bis Ende September auf den italienischen Autobahnen eingerichtet. Eine Flotte von Fiat-Fahrzeugen des Kombi-Typs 600 T wurde mit den wichtigsten Ersatzteilen und Pannenhilfswerkzeugen ausgestattet und eingesetzt. Jedes Fahrzeug hat einen Abschnitt von 60 km Autobahn am Tage ständig abzurouillieren. Die Fiat-Hilfsfahrzeuge, deren Fahrer ausgebildete Mechaniker sind, leisten Fahrzeugen aller Marken und Typen Pannenhilfe, Fiat-Fahrern unentgeltlich.

automobil, 20. August 1965

Kurzarbeit führte Fiat, Turin, für 60 Prozent der Belegschaft ein. Seit dem 13. September wird nur noch 40 Stunden pro Woche gearbeitet, doch erhalten die betroffenen Arbeiter weiter ihren vollen Lohn für 44,5 Wochenstunden.

Auto, Motor und Sport, 2. September 1965

Fiat und die an diesem Automobilunternehmen mit rund 27 Prozent beteiligte Familie Agnelli dementierten Gerüchte über Verhandlungen zwischen dem Turiner Unternehmen und den amerikanischen General Motors.

Motor-Rundschau, 25. September 1965

Überschätzen würden die Amerikaner die Entwicklungsmöglichkeiten des europäischen Automobilmarktes und damit das Tempo, mit dem sie die Produktion ihrer europäischen Filialen in den kommenden Jahren steigern könnten, glaubt der kaufmännische Direktor von Fiat Enrico Minola. Erst in ca. 20 Jahren werde die Automobildichte in den Ländern Europas an die gegenwärtige amerikanische Automobildichte heranreichen.

Auto, Motor und Sport, 25. Dezember 1965

Fiat Turin produzierte im Jahre 1965 über eine Million Fahrzeuge. Das sind rund 6 Prozent mehr als 1964. 30 Prozent oder rund 300 000 Einheiten (1964: 299 808) wurden 1965 exportiert. In diesen Zahlen sind die rund 150 000 Personenkraftwagen nicht enthalten, die 1965 im Ausland in Lizenz hergestellt worden sind.

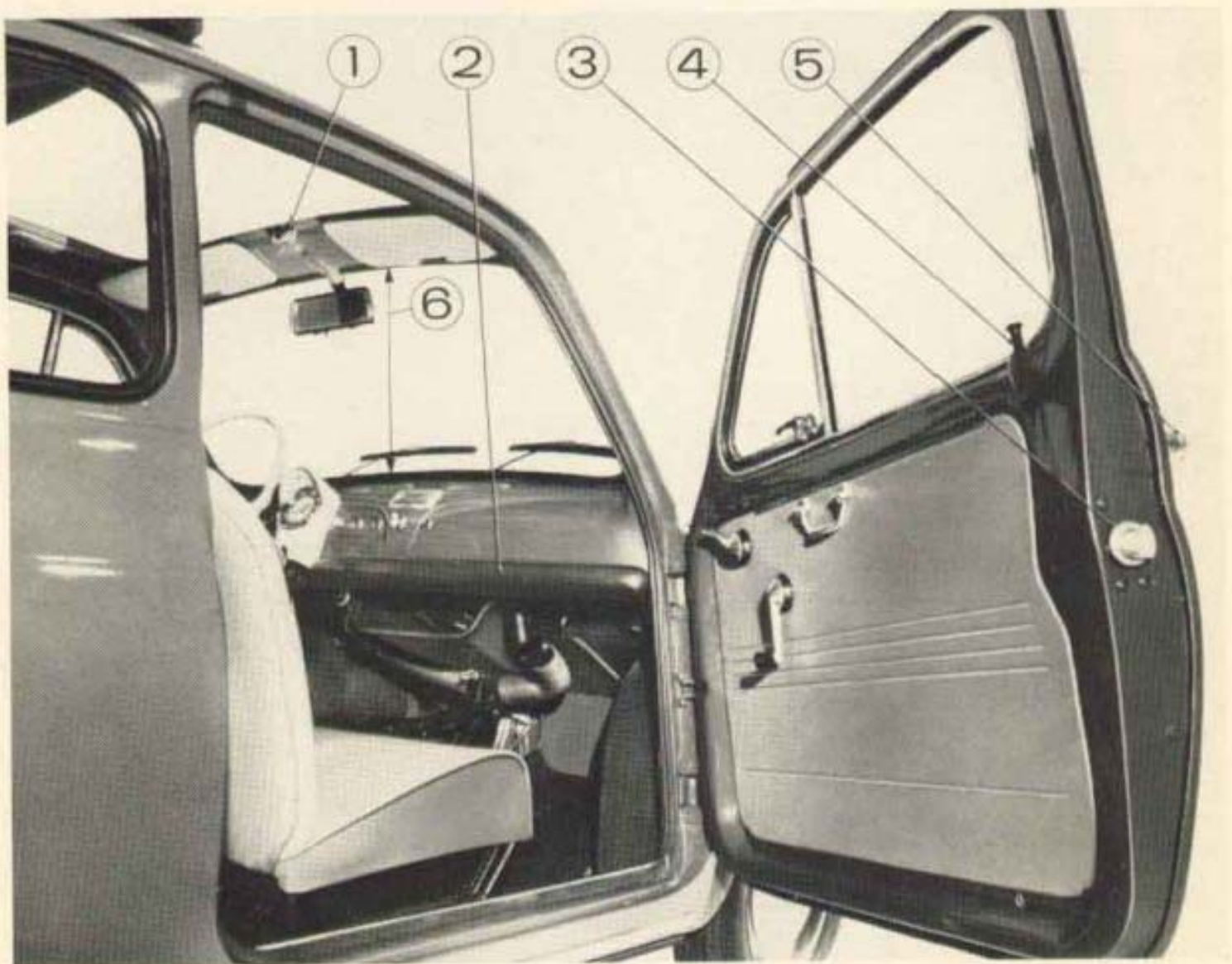
Auch die Produktion und der Verkauf von Traktoren erfuhr im vergangenen Jahr eine beträchtliche Steigerung.

Es wurden im vergangenen Jahr 44 000 Maschinen produziert. Das sind rund 21 Prozent mehr als 1964. 18 000 Traktoren oder 40 Prozent wurden exportiert.

Die Hüttenproduktion der Fiat betrug 1,7 Mill. Tonnen Stahl, etwa 100 000 Tonnen mehr als 1964 und 1963. Das Turiner Unternehmen setzte 1965 einschließlich OM insgesamt (umgerechnet) rund 6,36 Mrd. DM um. Das sind rund 307 Mill. DM mehr als im Vorjahr. Dies geht aus dem „Mitteilungsblatt“ der Fiat an die Aktionäre hervor.

Abschließend heißt es darin: „Die allgemeine Wirtschaftslage läßt uns weiterhin auf eine gute Zukunftsentwicklung hoffen. Die von der italienischen Regierung getroffenen bzw. vorgesehenen Maßnahmen lassen uns annehmen, daß dank einer zunehmenden Aufnahmefähigkeit des Marktes in Italien bzw. im Ausland das Jahr 1966 günstig verlaufen wird.“

Krafthand, 3. Februar 1966



Die Änderungen am Fiat 500 Modell F:

- | | |
|-----------------------------------------------|------------------------------------|
| 1. In der Mitte angeschlagenes Faltdach | 4. Stiftsicherung des Türschlosses |
| 2. Gepolsterte Unterkante des Armaturenbretts | 5. Außentürgriffe mit Druckknopf |
| 3. Dreifach gesicherte Türschlösser | 6. Vergrößerte Windschutzscheibe |

Betriebskostenrechnung

Was - wenn auch ~~pp-Berechnung~~
 der Fiat 500 p
 Kilometer und **N DN 200**

	in DM
I. Anschaffungskosten	
a) Kaufpreis in bar ab Werk in serienmäßiger Ausführung einschließlich Heizung	3 390,—
b) Bereifung, 5 Stück 125 x 12 mit Schlauch, je Stück DM 39,10/7,20	231,50
c) Anschaffungskosten ohne Bereifung	<u>3 158,50</u>
II. Feste Kosten pro Jahr	
1. Abschreibung, 20 % von 50 % des Anschaffungswertes ohne Bereifung (I, c)	315,85
2. Verzinsung, 7 % von 50 % des Kaufpreises (I, a)	118,65
3. Kraftfahrzeugsteuer	72,—
4. Versicherungen	
a) gesetzliche Haftpflicht (250 000 DM Deckungssumme) *)	160,—
b) Teilkasko (Brand und Diebstahl) *)	10,—
c) Vollkasko	—,—
d) Versicherungssteuer (5 % von 4 a — 4 c)	8,50
5. Garage	—,—
6. Pflege und Reinigung	100,—
7. Sonstige Ausgaben	50,—
8. Feste Kosten pro Jahr, gesamt	<u>835,—</u>
*) Durchschnittsprämien	
III. Bewegliche Kosten pro 100 km	
1. Abschreibung 50 % von I, c auf 100 000 km	1,58
2. Kraftstoffverbrauch 6,41 ltr ^{**}) je 100 km à 0,55 DM	3,53
3. Motorölverbrauch 0,05 ltr je 100 km à 3,— DM	0,15
4. Vier Reifen, ohne Schlauch, nach 35 000 km je 39,10 DM	0,45
5. Reparatur und Wartung	0,60
6. Bewegliche Kosten pro 100 km, gesamt	<u>6,31</u>
**) Mittel der Besitzerangaben	
IV. Gesamtbetriebskosten bei z. B. 30 000 km Jahresleistung	
1. Feste Kosten (II, 8)	835,—
2. Bewegliche Kosten (III, 6 x 300)	1 893,—
3. Gesamtbetriebskosten	<u>2 728,—</u>
V. Kilometerpreis bei verschiedenen Jahreskilometerleistungen	
5 000 km = 22,9 Pfg	30 000 km = 9,1 Pfg
10 000 km = 14,6 Pfg	35 000 km = 8,7 Pfg
15 000 km = 11,8 Pfg	40 000 km = 8,4 Pfg
20 000 km = 10,4 Pfg	45 000 km = 8,1 Pfg
25 000 km = 9,6 Pfg	50 000 km = 7,9 Pfg

