



## Quo Vadis Fiat-Chrysler? Claus Witzeck über Turin und die Welt

Mit dem Chef der Fiat-Öffentlichkeitsarbeit sprach Norbert Gisder

Der italienische Autohersteller Fiat mit Stammsitz Turin hat im vergangenen Jahr 4,2 Millionen Fahrzeuge verkauft: Platz 7 der weltweit größten Hersteller. Kommunikationschef von Fiat Deutschland ist Claus Witzeck. Der Mann ist seit Jahrzehnten als Kommunikationsprofi in dieser der Branche; und er ist nicht nur in diesem Bereich ein guter Navigator. Der passionierte Segler kennt sich auch mit den Strategien aus, die Turin weltweit verfolgt: 45.000 Fiat 500, die allein in den USA 2012 verkauft wurden, bedeuten nicht nur numerisch mehr, als etwa der Verkaufserfolg von Smart oder Mini. Sie bedeuten vor allem einen Image-Gewinn: "Und wir können noch einen drauflegen - mit dem 500L, der wie für den amerikanischen Markt geschaffen ist", sagt Witzeck.

Außerdem soll bald ein Mittelmotorcoupé von Alfa folgen. Ein E-Sedan mit Hinterrad-Antrieb. Damit werde man nicht nur die Rückkehr von Alfa in die USA feiern, sondern eine ganz neue Success-Story einleiten. Außerdem hat Fiat für die USA einen neuen Jeep in Planung, produziert erstmals in Italien, groß wie der Opel-Mocca, aber international vermarktet. Und einen weiteren Alfa, den man gemeinsam mit Ferrari konzipiere und der die 6-Zylinder-Familie der Traditionsmarke neu belebe.

Auch der Doblò komme in die USA, sagt Witzeck, "um das Transporterprogramm der Marke RAM zu verstärken". Wichtig sei es dem italienischen Fiat-Paten Marchionne, dass in der Produktion das Qualitätsniveau gehalten werde, das sich heute nicht mehr von deutschen Autos unterscheidet und mit dem man viele andere Nationen überholt habe. Witzeck: "Einfachere Produktionsprozesse können deshalb durchaus weiterhin in Serbien, der Türkei und anderswo geleistet werden, komplexere Prozesse aber bleiben ausschließlich in Italien."

Also freuen sich die Fans des einstigen Winzlings 500 mittlerweile sogar auf einen technisch überaus anspruchsvollen 500L Trekking; und die Alfisti fiebern dem R4C entgegen, der dank Monocoque-Bauweise 840 Kilogramm leicht bleibt und schon als Porsche-Killer gilt: Nicht nur wegen des konkurrenzlos niedrigen Preises von ca. 60.000 Euro in der Lounge-Edition, sondern vor allem, weil die Lieferanten bewährte Kunden von Fiat sind. Sie schieben bereits jetzt die wichtigsten Teile für Ferrari über die Montagebänder - und werden bei der Produktion für Fiat sicher nicht weniger ehrgeizig sein.

Solche Erfolgsmeldungen würden wohl jedem deutschen Automanager die Brust schwellen lassen. Nicht so Claus Witzeck. Der bleibt in einer kleinen Runde vor Journalisten des Motor-Presse-Clubs (MPC) gelassen, als er zum Ende der Erfolgsbilanz noch einen draufsetzt: "Lancia - 2.979 Neuzulassungen 2012 beim Kraftfahrtbundesamt." Das sei kein Abgesang auf die Marke, sondern ein lebendiges Zeichen, dass die Lancia-Fans weltweit aufhorchen dürfen: Es wird auch in diesem Traditionshaus bald wieder neue und gute Nachrichten geben.

(Und die dann natürlich auch unverzüglich in GT.)

Bis dahin hier schon mal drei kurze, sehr persönliche und subjektive Fahrberichte von drei Autos aus dem Konzern, die eine große Rolle für die weitere Entwicklung von Fiat weltweit spielen. Verfasst von Testern aus dem GT-Stall.

Der Fiat 500L - die erwachsen gewordene Familienlimousine im Mini-Van-Format.

Der 500L ist für Innovation und internationale Konkurrenzfähigkeit ein gutes Beispiel. 100 PS, 1,4 Liter Hubraum des E-10-tauglichen Benziners gibt es zum Einstiegspreis von ca. 16.000 Euro. Das Basismodell des 500 L, seit Oktober im Handel, hat schon alles, was sich der Fiat-Fahrer wünschen kann. Die Kraft der weiteren Motoren, wie sie zum Beispiel auch im normalen Fiat 500 oder im Fiat Punto punkten, reicht bis 120 PS. Trotzdem bietet der geräumige Wagen, fast schon ein Van, mit fünf Türen einen komfortablen Grand Tourisme für Familien bis zu fünf Personen samt 300 Liter Gepäck. Auf eine Erdgas- oder auf die ins Auge gefasste Allrad-Variante werden Freunde des aufgeblasenen 500er nicht warten müssen. Allenfalls noch auf die ebenfalls geplante Variante eines 7-Sitzers, eines echten Mini-Van mit verlängertem Rucksack aus Italien, der den Schick des Designs mit dem Platz für eine große Familie kombiniert.

So viel Spirit fasziniert auch in den USA, wo der große 500er mehr als so mancher mehr umworbene Wettbewerber gekauft wird. Der aktuelle 500L ist mit 4,14 Meter Länge etwas kürzer als ein der Opel Meriva, will in diesem Segment aber auch gar nicht wirklich angreifen. Eher schon beim B-Max von Ford oder bei der Kundschaft des Venga von Kia. Die sind knapp 6 cm kürzer - entsprechend großzügig scheint den Fahrern dieser Wettbewerber die Salonatmosphäre des 500L: Eine sehr weit nach vorn gezogene Frontscheibe und eine geradezu filigrane Architektur der A-Säule mit einer besonders guten Sicht in jeden Winkel des Blickfeldes, außerdem die etwas höher gebauten Rücksitze und der dadurch bedingte, sehr gute Überblick über die Straße und die Umgebung selbst für die Passagiere im Fond sind dafür verantwortlich. Chefdesigner Roberto Giolito hat die 59 Zentimeter mehr Länge des 500L auf der Plattform des nächsten Fiat Punto gut verplant und noch besser, vor allem qualitativ sehr hochwertig, gebaut. Ein lohnenswertes Extra gibt es in Form eines Glasdaches, das sehr weit über die hinteren Sitze reicht und im gesamten Wagen auch nach Oben Blicke freigibt.

Wem das Fahrwerk nicht straff genug ist, der muss die neue Knutschkugel nur einfach schwer genug beladen: Die Spur hält der große Wagen aus Mailand dann, als wenn er auf Schienen fährt; und bis zu seinem Maximaltempo von ca. 170 km/h läuft der Motor so unaufgeregt, als befördere er ein leeres Fahrzeug, dabei laufruhig und so leise, dass man die qualitativ hochwertige Soundanlage genießen kann.

Für den Fiat-Konzern stellen sich die Design-Strategen den Fiat 500 L als einen neuen Kristallisationspol von Ideen vor, die nach vorn - und damit vor allem in die USA - gerichtet sind. Ja, der 500L hat das Zeug für den amerikanischen Markt, für den der Urvater, der Cinquecento, leider zu klein gewesen ist. Die Plattform des neuen Punto, heute die L-Plattform, wird zugleich also nicht nur dem Siebensitzer eine solide und dann auch erprobte Bodengruppe spendieren. Doch welche weiteren Varianten - höher gebaut? Mit Allradantrieb? - es geben soll, wird noch nicht verraten.

Nur so viel: Trekking im 500er ist bald machbar, Herr Nachbar.

Der Alfa Mito 1,3 JTD dieselt mit 95 PS flott ...

... durch die Kurven - er ist der neue italienische Mini für kleine Geldbeutel und große Ansprüche.

Stop-Start-System schon in der Serie, mit 7 mehr als genug Airbags, das alfabewährte elektronische Stabilitätsprogramm VDC, vorn aktive Kopfstützen, viel Elektrik, ein überschaubares Bedienpult, auf dem man nicht lange sucht und ein Sportler, mit dem man sich überall und sofort zuhause fühlt: Bei so einem Auto darf man das Fazit schon mal vorweg nehmen.

Der kleinste Alfa ist, selbst mit dem kleinsten Motor, ein großer Held auf den Straßen der Welt. In der Stadt bleiben die Menschen immer wieder stehen und schauen sich die schönen Formen an, wo immer wir den Wagen parken. Aus jeder Perspektive sieht der Mito nicht nur schick und sportlich, sondern

auf seinen Leichtlaufreifen im Format 195/55 R16 sowie den in Wagenfarbe lackierten Spoilern vor allem auch dynamisch aus.

Dabei hat der Mito trotz seiner Maße, die ihm Zugang zu fast jeder Parklücke gewähren, die Eigenschaften eines echten GT. Ob im Berliner Speckgürtel, den Städtchen rund um die Hauptstadt, oder auf den Autobahnen zwischen Frankfurt/Oder und Frankfurt/Main: In keiner Situation fehlt es dem kleinen Kraftpaket an Leistung. Schluss bei 180 km/h? In der Praxis war das bei unserem Wintertest kein Problem. Der Spurt ist schnell genug, um beim Ampelstart fast immer vornweg zu bleiben. Dem Drehmoment von 200 Nm schenkt ab 1500 U/min sei Dank. Und der dynamischen Front wird, wo immer sie in den Rückspiegeln selbst größerer Sportler auftaucht, durchweg anerkennend Platz gemacht.

Schön bei diesem Spiel des kleinen Sparsportlers ist, dass der Mito vor allem auch mit dem überarbeiteten 1,3-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor bei hohem Wirkungsgrad so sparsam ist, dass er es im Praxistest mit allen Wettbewerbern aufnehmen kann. Das betrifft übrigens auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der mit 112 g/km niedriger als bei den meisten anderen Mini-Boliden mit vergleichbaren Leistungswerten ist.

Der Alfa Mito mit einem Hubraum von 1248 ccm verbrauchte bei einer Leistung des überarbeiteten 1,3-Liter-JTDM von 95 PS (Neupreis ab ca. 16.800 Euro) in unseren eigenen Tests übrigens tatsächlich nicht mehr als 4,5 l/100 km im Drittmix. Bei solchen Ergebnissen schmerzt auch der Wertverlust pro Monat von 197 Euro - der schon in den Gesamtkosten pro Monat von 414 Euro eingerechnet ist - nicht wirklich. Die Zahlen sind zuverlässig, der ADAC hat genau nachgerechnet.

Mobilität bezahlbar machen, lautet das Ziel von Alfa für seinen Jüngsten und kleinsten Sproß. Ziel erreicht, lautet das Fazit der GT-Tester. Günstiger kann man kaum schick und schnell, sportlich, stadt- und überlandtauglich fahren.

88 Prozent der Leser von Auto Motor Sport sagen, der Mito sei der "Knaller". Nun, das können wir nicht bestätigen: so kultiviert und laufruhig, wie wir den Mito erlebt haben, hat überhaupt nichts geknallt, geknarrt, gescheuert oder geruckelt. Einzige Ausnahme: Der sehr tief über dem Boden auslaufende Frontspoiler küsst schon mal den Asphalt, wenn ein nachts unbeleuchtetes Schlagloch in den Main-Taunus-Gemeinden von der Größe eines Kinderspielplatzes die Front des Mito schluckt. Sorry, Alfa.

Der Doblo Cargo XL: Eiliger Handelsreisender - Überlegenheit serienmäßig

Wilhelm Frey ist ein gründlicher Mensch. Zuverlässig, immer pünktlich. Und schnell. Der Gewerbetreibende im Einzelhandel restauriert Möbel, macht aber auch sonst jeden Job, mit dem man sich als eiliger Handelsreisender über Wasser halten kann. Mal transportiert Frey Teltower Rübchen nach Travemünde oder Regensburg. Mal ist er für einen schweizer Pharmaunternehmer zwischen Paris und Kopenhagen unterwegs. Auf seinen weiten Strecken durch Deutschland und die Welt ist der Mittfünfziger dabei immer auf der Suche nach einem Schätzchen, das er auf dem Rückweg in seine heimische Tischlerwerkstatt nahe Frankfurt/Oder transportieren kann, um es dort zu restaurieren und danach zu versilbern. Die Wahl seines Transportmittels fällt dem Familienvater dabei heute leichter denn je.

Fürs Gewerbe fährt Frey einen Fiat Doblò Cargo XL, privat nutzen er und seine Familie den Doblò mit 7 Sitzen. "Die Kinder müssen zum Musikunterricht, da hat man mit dem großen Personentransporter sogar noch Platz für ein zweites Violoncello, wenn die Freundin auch mal mitfahren will." Frey lacht, gerade als er so richtig lossprudelt, kommt einer der drei Söhne und fragt den Papa, ob er den Wagen "für eine schnelle Fuhre mit fünf Freunden nach Warschau über Nacht" haben dürfe. "Klar, Junge", antwortet der Papa, der seinen Jungs einfach nichts abschlagen kann.

Im Hause Fiat weiß man, was man mit dem Doblò im Cargo XL-Format hat: Es sind immer mehr Menschen, denen die Marke weniger wert ist als die Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels - und die darum auf Fiat umsteigen. "Und genau das ist es, was aus einer Marke dann eben doch wieder eine Marke macht, die Geld verdient", sagt Claus Witzack, Deutschland-Chef der Fiat-Kommunikation.

So viel Lob von Spezialisten, die sich mit dem gewerblichen Transportergeschäft auskennen, hat uns neugierig gemacht. Also haben auch wir den Doblò Cargo (mit 2.0 Multijet) in der XL-Version quer durch Deutschland gescheucht. Und schnell gemerkt: Der Arbeitsplatz in der Fahrerkabine ist erste Klasse. Nicht nur, weil alles übersichtlich ist und perfekt funktioniert. Es ist auch das Gefühl, ein großes Auto zu fahren - und trotzdem immer den Überblick zu haben.

Fast eine Tonne Gewicht hat das Gepäck im 5,4 Kubikmeter fassenden Kasten, ist gut an Halteösen im Boden verzurrt, rutschfest auch zu den Seiten befestigt. Und der schnelle Transporter startet von der Ampel trotzdem in einem Tempo, das uns Achtung vor dem Triebwerk verschafft: 135 PS (99 kW) leistet dieser stärkste Motor der Baureihe und bringt dabei 320 Nm auf die Straße. Spitze in diesem Segment. Und das spürt man. Wobei der Verbrauch mit durchschnittlich 7,9 Liter trotz flotter Fahrweise mehr als freundlich zu nennen ist.

Wilhelm Frey, mit dem wir eine längere Tour nach Hamburg unternehmen, staunt: Der Unterschied zu seinem eigenen Turbobenziner, dem 1,4 T-Jet mit 120 PS (88 kW) sei "gewaltig", sagt der Tischler und freut sich schon auf sein nächstes Auto - das er mit dem Motor des größeren Bruders "möbliert" will.

Schön für Fahrer, die nur gelegentlich Transporter steuern, ist übrigens auch die Mehrlenker-Hinterachse mit Einzelradaufhängung: Sie garantiert ein Fahrverhalten des großen Kastens, das dem eines Pkw gleicht. Und eine beispiellos gute Straßenlage in jeder Gewichtsklasse. Die serienmäßige Sicherheitsausstattung des Kastenwagens umfasst unter anderem Anti-Blockier-System (ABS) für die Bremsen sowie Fahrer-Airbag und größere Bremscheiben vorn. Außerdem u.a. serienmäßig an Bord: 16-Zoll-Räder, Stahltrennwand zum Laderaum, verstellbare Rückenlehnen für Fahrer- und Beifahrersitz, höhenverstellbares Lenkrad, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorn.

Nur die Kinder maulen etwas: Sie würden gern zu dritt vorn sitzen und schlagen Fiat vor, in die Fahrerkabine eine Bank zu montieren. Dann könnten beide Jungs Papa auch auf weiteren Touren begleiten. Als eilige Handelsreisende - Überlegenheit serienmäßig.

Ä

Mehr Innovationen "Made in Italy" - TwinAir, die Kraft der zwei Herzen; mehr Innovationen vom Amerikanischen Freund: Fahreindrücke aus dem Fiat Freemont; mehr Fiat und ausführliche Produktinformationen über alle Autos aus Turin finden Leser in GT, dem deutschen Online-Magazin für Politische Kultur und Mobilität.

Wer mit klugen Lesern rechnet, steht in GT.

GT - das Deutsche Online-Magazin für Politische Kultur  
Herausgeber: Norbert Gisder  
<http://www.gt-worldwide.com>

## Pressekontakt

GT - Deutsches Online-Magazin für Politische Kultur

Herr Norbert Gisder

Dorfstraße (Kablow Ziegelei) 15  
15712 Königs Wusterhausen

gt-worldwide.com  
mail@gt-worldwide.com

## **Firmenkontakt**

GT - Deutsches Online-Magazin für Politische Kultur

Herr Norbert Gisder  
Dorfstraße (Kablow Ziegelei) 15  
15712 Königs Wusterhausen

gt-worldwide.com  
mail@gt-worldwide.com

GT - Über das Online-Magazin für Politische Kultur und Mobilität.

Journalisten von rms veröffentlichen seit 1998 Berichte, Reportagen, Feature, Kommentare und Fotos in Zeitungen im In- und Ausland. Seit 12 Jahren liefert rms Texte, die in Millionenaufgaben in den großen Printmedien gedruckt worden sind. GT bündelt redaktionelle Kompetenzen u.a. in den Bereichen Technik, Wirtschaft, Luftfahrt, Seefahrt, Auto, Tourismus, Medizin, Reise, Kultur, Politik.

Mit dem meinungsstarken Online-Magazin GT richtet sich rms an Leser, die gerade im Internet Qualitätsjournalismus und Hintergründe fordern und sich nicht mit dem schönen Schein der oft ärgerlich oberflächlichen Aktualität begnügen. Mit seinem Themenmix vermittelt GT im Internet die Vielfalt des globalen Miteinanders.

An die Redaktionen:

GT schreibt gern für Sie - gern auch exklusiv. Bei Abdruck von Texten, die Redaktionen in GT finden und in Ihrem Haus veröffentlichen wollen, weisen sie bitte auf das Magazin GT und die Internet-Seite [www.gt-worldwide.com](http://www.gt-worldwide.com) hin. Hoch aufgelöste Fotos werden Ihnen auf Wunsch zugeschickt (bei [mail@gt-worldwide.com](mailto:mail@gt-worldwide.com) anzufordern).

Auf der Seite [www.gt-worldwide.com](http://www.gt-worldwide.com) finden sich die AGB, die als Grundlage für Abdruckgenehmigungen von Texten aus dem Online-Magazin GT gelten.

rms bittet um Zusendung von Belegexemplaren bei Abdruck.

Autoren und Korrespondenten von rms recherchieren und schreiben auch für Ihre Zeitung exklusiv u.a. auch in englischer, französischer, spanischer, italienischer, portugiesischer und russischer Sprache.

Anlage: Bild

