



Gestern und heute: Fiat 1100 A
Jahrgang 1946 und Fiat Doblò Cargo 2016

Würziger Duft, handfeste Technik

Moderne Lieferwagen wie der Fiat Doblò Cargo haben Ahnen.
Ausfahrt mit einem 70 Jahre alten Nutzfahrzeug-Senior.

Noch einmal schimmert leuchtendbuntes Laub unter einem sattblauen Himmel, schwebt Apfelaroma durch die Obstgegend in einem Vorort von Meckenheim bei Bonn. Für einen Klassiker die Chance für eine Ausfahrt, bevor er sich im Winterquartier fröstelnd mit seinen Kollegen aneinanderdrängt.

Heute ergänzt würziger Duft aus dem Auspuff eines Lieferwagens die Herbstgerüche im Rheinischen. Sehr herb und garantiert nicht gesund. Urheber ist nicht etwa ein Auto mit Mogelsoftware in der Motorsteuerung. Ideen von Abgasmesungen, Software, Katalysatoren, Filtern

und ähnlichem Teufelswerk hätte man 1946 nicht mal einem Science-Fiction-Autor abgenommen. Damals bauten Autohersteller grundlegende Vehikel aus Blech, Holz und ein wenig Stoff: Nach etwas Mühe liefen sie, qualmten dabei wie eine sonntägliche Zigarre. Reparieren konnte jeder selbst, im Zweifel griff der Dorfschmied bei Problemen an Chassis und Federung zu schwerem Werkzeug.

Zu dieser Generation der Handfesten und Deftigen gehörte in Italien der Fiat 1100 A. Geboren wurde er als Modellreihe bereits 1939 und, wie so viele Autos der Dreißiger, nach dem Zweiten Welt-



krieg weitergebaut. Es gab ihn als Limousine und als Fahrgestell. Dies bot die Basis sowohl für ein schnittiges Sportcoupé, einen Pick-up ähnlich dem modernen Doblò Cargo wie auch für den hier gezeigten Lieferwagen. Behaupte keiner, Plattformstrategie, Baukastensystem und Variantenvielfalt seien eine Erfindung von heute.

Der Holzkasten mit rundlichem Vinyl Dach auf dem Rücken des Fiat führt zu merkwürdigen Proportionen, von hinten ähnelt der Lieferwagen einem Schäferkarren. Der aktuelle Fiat Doblò Cargo parkt in Sichtweite und grinst sich eins dazu. Doch



Detailbilder (von links): Eine angedeutete Kühlerfigur krönt den spitzen Grill, tropfenförmige Scheinwerfer. Stolz trägt der Italiener sein Markensignet eingepreßt in den Radkappen.

Im engen Cockpit sitzen Fahrer und Beifahrer auf Tuchfühlung, die Knie stoßen ans Cockpit.

Karge Armaturentafel mit wenigen Instrumenten und bernsteinfarbigen Zugschaltern



Der Kastenaufbau des Alten ragt hoch auf, weit neigt sich der Fiat in die Kurven.



man sollte den Alten nicht unterschätzen: Der Aufbau fasst geschätzt gut vier Kubikmeter Fracht, mehr stemmt sein später Nachfahr auch nicht. Und ob man den mit seinem Elektronikgedöns im Alter von 70 Jahren noch auf der Straße antreffen wird?

Das Auge fährt mit

Seinerzeit war ein Kastenwagen tatsächlich ein Kastenwagen. Kantig, mit seitlich aufschwingender Ladeklappe und einer Nutzlast von rund einer Tonne, ähnlich dem Doblò Cargo. Aber reden wir nicht über nüchterne Zahlen, reife Damen fragt man auch nicht nach ihrem Gewicht.

Aber hier wie dort erfreuen im Idealfall die Formen das Auge. Da wären ausladende Kotflügel, dazwischen der spitze Kühler mit angedeuteter Kühlerfigur und tropfenförmige Scheinwerfer – ein beeindruckendes Dekolleté, Fiat und kompakte Autos, das war schon immer eine glückliche Kombination. Sie setzt sich hier in Trittbrettern, links einem Kasten für die Batterie und rechts einem für den Tank nach hinten fort. Der schlanke Aufbau flutscht problemlos durch verwinkelte italienische Altstädte. Auf den Radkappen hat Fiat stolz das Markenlogo eingepreßt. Hinten mündet der Lieferwagen in senk-

rechten, ovalen Rücklichtern, sie stammen von der Kombiversion des kleineren Topolino. Und auch die satt schimmernde Lackierung in Hausmeisterkittelgrau steht dem Arbeiter bestens.

Recht freizügig präsentiert der Fiat sein Fahrgestell mit einer starren angetriebenen Hinterachse, überraschend dicken Blattfederpaketen und schmalhoher 15-Zoll-Bereifung. Welch ein Kontrast zum Doblò Cargo mit Frontantrieb, Multilink-Hinterachse, Schraubenfedern und breiten 65er-Gummis. Und einen kräftigen gelochten Leiterraum kennt der Junior ebenfalls nicht.

Zahlenspiele: 1100, der Millecento

Es ist immer wieder faszinierend, wie Italiener es schaffen, aus wenig verblüffend viel zu machen. Pizza und Pasta gelten nördlich der Alpen als vollwertige Gerichte. Und Millecento, das perlt so klangvoll über die Zunge wie ein schlichter Spumante auf dem Weg zum Champagner. Dabei bedeutet Millecento nichts als die staubtrockene Zahl 1100. Gemeint ist bei Fiat der Hubraum in Kubikzentimetern. Wer einen 1100er fuhr, der hatte die Klasse des winzigen Topolino verlassen, war auf dem Weg in die Mittelklasse. 1100 Kubik, das hatte bei Fiat über Jahrzehnte Bedeutung. Ein 1100er waren der legendäre Fiat 508 C Balilla des Jahres 1937, dessen hier

präsentierter Nachfolger 1100 A und seine modellgepflegten Varianten B und E bis 1953. Es folgten eineinhalb Jahrzehnte mit erst rundlichen und später kantigen Limousinen. Sie alle waren mit dem langhubigen 1100er Motor aus den dreißiger Jahren bestückt, jeweils längs eingebaut mit Antrieb auf die Hinterräder. Indes stieg die Leistung mit den Jahren um exakt 50 Prozent von 32 auf 48 PS. Und ab den fünfziger Jahren ersetzte Fiat die klassische Rahmenbauweise durch selbsttragende Karosserien. Zeitweilig begleiteten schneidig gebaute Coupés die Limousinen. Erst 1969 setzte mit dem Fiat 128 eine völlig neue Ära mit Quermo-



Zart gebauter 1100er unter der spitzen Haube: Der Millecento kennzeichnete Fiat über Jahrzehnte hinweg.

toren und Frontantrieb ein. Der 128 gehörte, obwohl Stufenheck-Limousine, mit seiner Technik zu den wesentlichen Vorreitern der

heutigen Kompaktklasse. Unter seiner Haube arbeitete ein völlig neuer Motor – ein 1100er, was sonst.

33 PS reichten aus

Unter der Motorhaube versteckt sich ein kompakter Vierzylinder, der Millecento, ein Elfhunderter mit schmalen 33 PS. Heute darf's gerne das Drei- bis Vierfache sein. Den Alten stört den Leistungsschub seines Urenkels wenig, er knattert vergnügt und unverdrossen mit dem fast ungedämpften Sound der ersten Nach-

kriegsjahre. Vier Vorwärtsgänge müssen genügen, die oberen beiden sind synchronisiert. Lässt sich der Doblò Cargo mit allerhand Sicherheitstechnik ausstafieren, so setzt der eng gebaute Klassiker auf eine Art formschlüssige Fahrersicherung. Immerhin ist das Innere vollverkleidet und damit wohnlicher als die nüchterne Plastiklandschaft des Doblò

Cargo. Ein Zug an einem geflochtenen Lederriemen entriegelt die Tür. Manche Traditionen bleiben: Der Doblò Cargo ist zweifellos geräumiger, trotzdem wünscht man sich eine üppigere Längsverstellung des Fahrersitzes.

Der Experte sitzt in Bonn

Der Blick nach vorn im Senior zeigt, woher der Name Armaturenbrett stammt. Hier besteht es immerhin aus Blech, zeigt in der Mitte Tacho, Benzinuhr sowie Öldruckmesser. Drumherum reihen sich Schalter und Kontrollleuchten auf, deren Funktionen sich nicht auf den ersten Blick erschließen. Einfach ausprobieren und sehen, was dann passiert. Der Blick zurück funktioniert über zwei runde Außenspiegel in Monokelgröße – nun, 1946 hat man generell wohl besser nach vorne geschaut. Der Fahrer kurbelt an einem mächtigen Lenkrad mit filigranen Speichen, es ist fast sportlich ummantelt. Und dann wäre da noch eine improvisiert anmutende, elektrische Heizung der Frontscheibe. Hinter dem Sitz lagern ein Stockschilder sowie ein handfester Strick, beide unbestimmbaren Alters.

Nach dem Sinn des Stricks müsste man den Vorbesitzer fragen, der heutige Eigner Hartmut Stöppel hat den Fiat bei einem ehemaligen Speditionsbetrieb

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15
15,04m Breite, 21,00m Länge

- Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,00m x 4,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Aktionspreis € 27.900,-
ab Werk Buldern, excl. MwSt.

Schneelastzone Z₁
Windzone Z₁ a. auf Anfrage




Mehr Infos

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40





DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
Bendingbosteler Dorfstr. 15
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugaufbau.de







www.schutz-fahrzeugaufbau.de

im Piemont aufgetrieben. Ursprünglich diente er als Servicefahrzeug des Werksrennstalls Fiat Corsa, vermutlich hat er legendäre Veranstaltungen wie die original Mille Miglia miterlebt. Heute ist der Fiat ein Pensionär, ganz im Gegensatz zu seinem Besitzer. Der hat vor knapp zehn Jahren sein Hobby zum Beruf entwickelt. Der 46-jährige Stöppel hat Jura und Geschichte studiert, in einer Unternehmensberatung sowie in einer EDV-Firma gearbeitet, bevor er umsattelte. Klassische Automobile hat er schon von Jugend an geschätzt, schon sein Vater schraubte eifrig an einer Flotte Alfa Romeo.

In Bonn betreibt Stöppel heute einen Handel mit Klassikern, seine Spezialität sind italienische Fabrikate. Er gehört nicht zu den unrasierten Restaurierern mit öligen Fingern. Aber er hat eine Nase dafür, wo automobile Schätze in Scheunen und anderswo lagern könnten, kennt Schwachstellen der Autos und die Leute



Im Einsatz wie damals: Der Lieferwagen assistiert einer Giulietta Sprint Veloce.

mit den kundigen Händen für die Aufarbeitung. An diesem Fiat 1100 A war wenig zu tun, er glänzt fast unrestauriert in der Sonne. Allein Vorderachse und Bremsen müssten bei Gelegenheit auf Vordermann gebracht werden. Doch auch

jetzt schnurrt der Senior mit seinen 70 Jahren munter über die Landstraßen, legt sich mit seinem hohen Aufbau weit in die Kurven, streckt sich in der wärmenden Sonne und genießt sichtlich die Ausfahrt.

Randolf Unruh



Das Arbeitsschutz-Portal

mit über 35.000 Produkten

- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ Dolezych | ■ JAH | ■ Physioderm |
| ■ Ansell | ■ DS SafetyWear | ■ Kimberly-Clark | ■ pka |
| ■ askö | ■ EKASTU | ■ Kleen Purgatis | ■ precoderm |
| ■ ATG | ■ ergodyne | ■ KNEETEK | ■ promodoro |
| ■ Aug. Schwan | ■ Erich Voss | ■ KROMWELL | ■ PSA |
| ■ Azett | ■ eureka | ■ Leiber | ■ Safety Jogger |
| ■ Baak | ■ Excess | ■ Lemaître | ■ Sanita |
| ■ Bata Industrials | ■ Georg Schmerler | ■ LHD | ■ Scott Safety |
| ■ BIG | ■ Greven | ■ Lordi | ■ SIKA |
| ■ Body Products | ■ HAKRO | ■ M-A-S | ■ Söhngen |
| ■ Brynje | ■ Hase Safety | ■ MAPA | ■ Turbo |
| ■ caramba | ■ Hi-Tec/Magnum | ■ MASCOT | ■ Unico |
| ■ Centurion | ■ HERWE | ■ MAXGUARD | ■ Univet |
| ■ Coba | ■ Hugo Josten | ■ MRUK | |
| ■ deb/Stoko | ■ ID IDENTITY | ■ OEL-KLEEN | |



- 1 Produkte suchen und filtern
- 2 Produkte vergleichen
- 3 Passendes Produkt finden

Die Stünings Medien GmbH ist unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH · Telefon 02151-5100-0 · medien@stuenings.de

www.arbeitsschutz-online.de