



Alfa Romeo 179 Formula 1 T-car, 1980



Fiat Panda Yeti, 2012



Warten auf Platz in der Ausstellung

VOLL ABGEFAHREN

Was früher eine Produktionshalle in Turin war, ist heute ein Pilgerort für Fans italienischer Automobilkultur. *Jochen Overbeck* war im „Heritage Hub“ zu Besuch - und war kaum zu bremsen. *Massimo Rodari* fotografierte

Ein Auto ist das nicht mehr. Das ist ein Ding aus einem Actionfilm, der gleichzeitig in der Vergangenheit und der Zukunft spielt. Die Scheinwerfer sehen aus, als könnte man sie mit einem roten Knopf im Cockpit als Raketen abschießen. Das Leder im Innenraum erinnert an die Sitzlandschaft einer Schurkenvilla. Und der Kühlergrill? Vor dem hat man nicht unbedingt Angst, aber mindestens Respekt, der erinnert an ein weit aufgerissenes Haifischmaul. Der „Loraymo“ wurde 1960 auf dem Pariser Autosalon vorgestellt und ist eine Sonderanfertigung, entworfen von Raymond Loewy – das ist der Mann, dem wir auch das Lucky-Strike-Logo und die Coca-Cola-Flasche zu verdanken haben. Der Wagen basiert auf dem Lancia Flaminia, kommt auf 150 PS und fand seinerzeit nur wenig Anklang, vermutlich war er den meisten zu schnittig. Die Idee einer Kleinserie verpuffte, Loewy fuhr den Prototyp fortan einfach selber.

„ES IST EHER EIN THEATER ALS EIN MUSEUM“

ROBERTO GIOLITO

Irgendwann fand er zurück in den Schoß seiner Ahnen. Jetzt steht er da, mitten in einer großen Halle auf dem Mirafiori-Werksengelände in Turin, in der früher einmal Fiat-Getriebeteile zusammengesetzt wurden. Die Sonne strahlt durch die Oberlichter auf den Industrieboden, es riecht ganz genau so, wie es in so einer Halle riechen muss: ein Drittel Öl-, ein Drittel Leder-, ein Drittel Motorenduft. „Heritage Hub“ nennt die FCA Group diesen Ort. FCA, das ist die Abkürzung für „Fiat Chrysler Automobiles“. Das klingt weltumspannend, führt aber, zumindest wenn man über diesen konkreten Ort spricht, in die Irre. Was hier seit gut einem Jahr gezeigt wird, stammt nicht nur aus Italien, sondern in seiner großen Mehrheit auch ganz konkret aus Turin: Im Hub geht es vor allem um die glanzvolle Vergangenheit von Fiat, Lancia und Abarth.

Anhand von mehr als 250 Exemplaren wird die Geschichte der Marken nacherzählt. Viele davon sind Sehnsuchtsfahrzeuge; schnelle Renner aus den Pioniertagen des Automobils wie der Fiat S 61 von 1908, ein wuchtiges Ding, bei dem ein Großteil der Mechanik noch offen liegt. Andere sind Blech gewordene Eleganz, etwa der Lancia Aurelia B24 Spider aus der legendären Karosierschmiede von Pininfarina. Ein Traum in Dunkelrot, der 1954 mit besonderem Blick auf den amerikanischen

Markt vorgestellt wurde. Als Besucher umschleicht man diese Schlitten. Man streichelt sie mit den Augen, hat das satte Röhren der Motoren im Ohr. Man steigt im Geiste ein, schmiegt sich ins Leder der Sitze, möchte sofort losfahren, an der Pforte zum Gruß an die Mütze tippen und das Werksgelände mit einem kräftigen Tritt auf das Gaspedal hinter sich lassen. Träumt davon, je nach Fahrzeug über die steilen Kurven der legendären Küstenstraße Amalfitana zu fliegen oder durch die sanften Hügel der Toskana zu gleiten. Und wenn man ein paar Meter weiter vor einem Fiat 500 steht – der offizielle Name für das kleine Knubbelding, das sich tief in die italienische Ikonografie eingeschrieben hat, lautete beim Markteinführung übrigens „Nuova 500“ –, wöhnt man sich in einer Kleinstadt irgendwo in den Marken.

Man könnte das technisch gesehen tun. Denn alle Fahrzeuge, die auf den 15.000 Quadratmetern des Heritage Hub stehen, sind nicht nur fahrbereit, etliche von ihnen sind tatsächlich im Einsatz. Manchmal als Models – als wir zu Besuch sind, werden einige von ihnen gerade an ihre Plätze zurückgestellt, sie waren zuvor zu Besuch auf der „Retromobile“ in Paris, einem der wichtigsten Oldtimer-Events der Welt. Viele von ihnen nehmen aber auch an Rennen und Rallyes wie der Mille Miglia teil, die 1000 Meilen weit durch Italien führt.

Das Heritage Hub gibt wertvolle Einblicke in die Geschichte der italienischen Automobilindustrie, ist aber kein Museum. Es lebt. Das betont auch Roberto Giolito, der seit 1988 als Designer für die Firma arbeitet und zwei prominente Fiat-Modelle entwarf. Der Multipla wurde von 1999 bis 2010 gebaut und erntete aufgrund seiner eigenwilligen Form seinerzeit kaum Gegenliebe. Wenn man ihn mit etwas zeitlichem Abstand betrachtet, erscheint das ungerecht: Die Idee, auf wenig Platz viel Auto unterzubringen und dabei auch diejenigen gut zu behandeln, die in der hinteren Reihe sitzen, ist eigentlich gut gelungen. Vor allem aber ist Giolito der Mann hinter der 2007 präsentierten Neuauflage des Fiat 500.

Seit drei Jahren kümmert er sich als „Head of FCA Heritage“ mit einem Team von 20 Mann um das Erbe der Marken. Er konzipierte auch die Ausstellung in den alten Hallen. Dabei ging es ihm weniger darum, Vergangenes zu verwalten, als es in die Gegenwart zu führen. „Wir wollten einen Ort schaffen, an dem man sich treffen kann. Es sollte aber auch einer werden, der unsere Fähigkeiten als Firma zeigt. Was wir nicht wollten, war eine chronologische Aneinanderreihung unserer Modelle.“ So sieht man die verschiedenen Fahrzeuge

nun in Themengebieten gruppiert, die Namen wie „Epic Journeys“, „Style Marks“ und „Records And Races“ tragen – aber auch für „Eco And Sustainable“ und „Small And Safe“ ist Platz. Was Giolito wichtig ist: „Keines dieser Themengebiete ist statisch. Wir können jederzeit Fahrzeuge austauschen. Es ist eher ein Theater als ein Museum.“ Und in der Tat stehen an den Rändern der Halle viele weitere Autos, ganz wie Schauspieler, die auf ihren nächsten Einsatz warten. Noch ist das Hub nicht für die Öffentlichkeit zugänglich – das soll sich aber im Laufe des Jahres ändern.

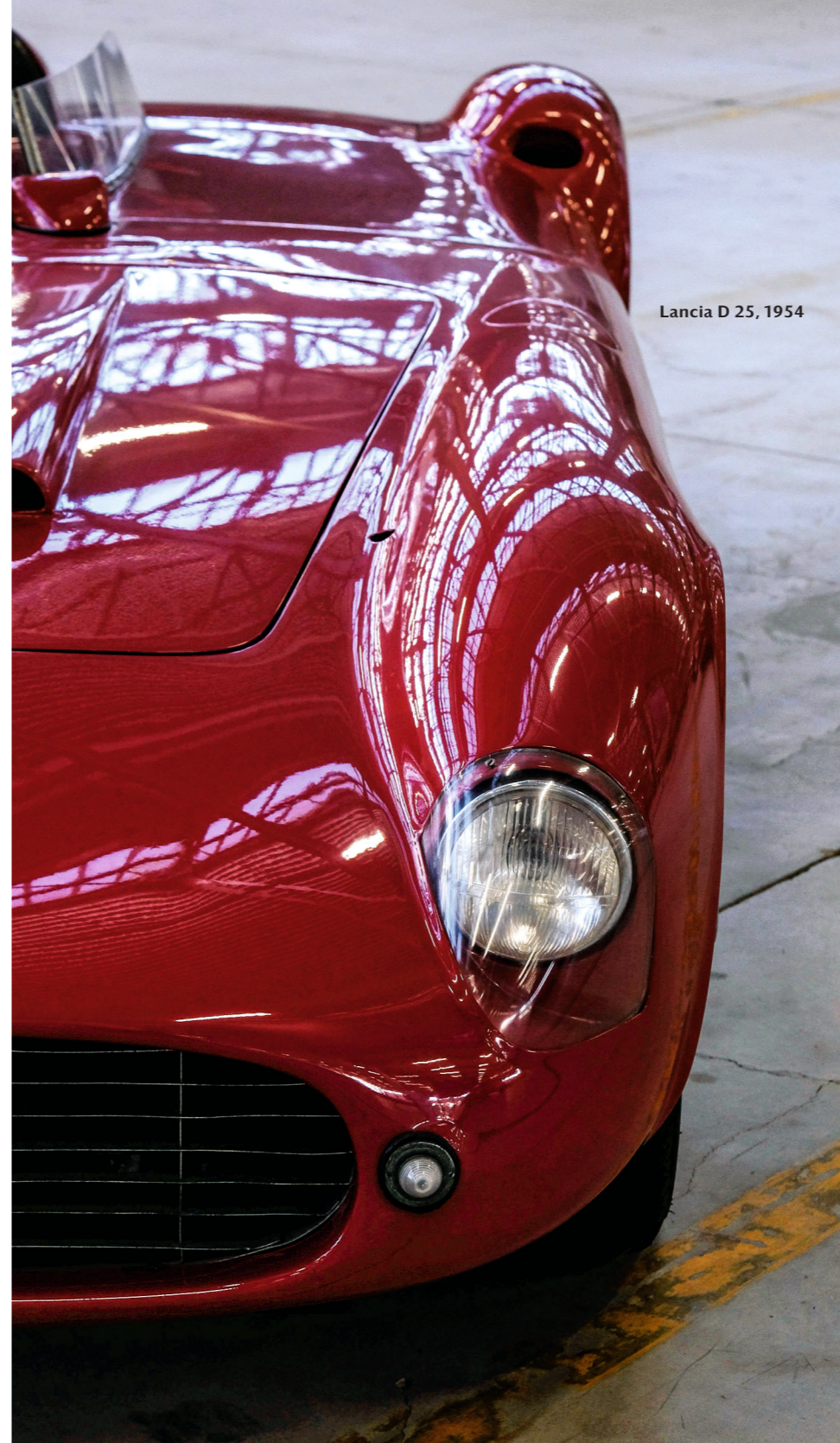
Ein paar Hundert Meter weiter betreten wir ein Gebäude, auf dem der Abarth-Schriftzug prangt. Abarth, 1949 als eigenständiges Unternehmen in Turin gegründet, ist heute der sportliche Arm der Firma. In der Halle befindet sich auch die Werkstatt des Hubs. Fünf Mechaniker arbeiten hier. „Richtige Experten sind das“, sagt Giolito. Sie reparieren nicht nur den eigenen Fuhrpark, sondern auch Fahrzeuge aus privater Hand. Und so stehen verschiedene Klassiker auf den Hebebühnen. Eine Lancia-Limousine, bei der rund um die Vorderachse neue Bleche eingeschweißt werden müssen. Ein Alfa Spider aus den 90er-Jahren.

Am schönsten ist ein kleiner, blauer Fiat 500. Der Besitzer hatte ihn über Dekaden eingelagert; er ging davon aus, dass nur der Motor neu eingestellt werden müsse, bevor er damit wieder auf die Straße könne. Als die Hub-Männer unter den Wagen blickten, kam das böse Erwachen: komplett durchgerostet. Jetzt steht der Kleine hier am Rand; wie es weitergeht, weiß niemand so recht. Das zu reparieren würde sich eigentlich nicht lohnen.

Wobei: Vielleicht darf man da gute Dinge sein. Vertrauen, dass der Besitzer nicht den Verstand, sondern das Herz entscheiden lässt. Denn in der Werkstatt geht es nicht nur um Wiederherstellung im mechanischen, sondern auch im analytischen Sinne: Wer sein Auto hier reparieren lässt, kann gleichzeitig ein Zertifikat erstellen lassen, das Herkunft und Zustand des Wagens beschreibt.

Der Fiat-500-Besitzer könnte sogar einen Schritt weiter gehen: Das Abarth Tuning Kit, das erstmals 1963 verkauft wurde und aus dem eher behäbigen Kleinwagen einen agilen Flitzer machte, ist seit Kurzem als Wiederauflage erhältlich. Eines der gepimpten Modelle steht im Eingangsbereich des Hubs; die Motorhaube noch geöffnet. Und spätestens jetzt steht fest: Man muss nicht einmal ein Petrolhead sein, um sich in diesen Ort zu verlieben.

www.fcaheritage.com/de-de/heritage/locations/heritage-hub



Lancia D 25, 1954



Lancia Flaminia Loraymo, 1960



Fiat Abarth 1000 Record Pininfarina, 1960



Fiat 124S Cape Town - North Cape, 1970



Jeep CJ-5 Super Jeep, 1970

Das Sofa steht da immer: Designer und Head of FCA Heritage Roberto Giolito mit Autor Jochen Overbeck



Studie von Fiat 600 Multipla



In der Werkstatt von Abarth: Fiat 500, 1968