

## Legitimer Erbe

Mit einem neuen Kleinwagen will Italiens gebeutelter Auto-Riese Fiat auf dem deutschen Markt vergraute Kunden zurückgewinnen.

Mit markigen Tönen verkündeten Manager des Turiner Autokonzerns Fiat jüngst in Rom ihre „Entschlossenheit, die Initiative im Automobilbau wieder zu ergreifen“. Zugleich präsentierten sie, als Beweis, einen merkwürdigen Neubau, den sie „Anti-Krisen-Wagen“ nannten — er solle nicht nur „sparsam und preiswert“, sondern auch „sympathisch und liebenswert“ sein.

Die große Verantwortung hat Fiat einem ganz Kleinen aufgebürdet. Nur 3,38 Meter mißt der auf den Namen „Panda“ getaufte Blech-Gnom, der aussieht, als sei er bis über die Räder in ein Schlammbad geraten und dann verkrustet — seine untere Hälfte ist plattbewehrt.

Der Winzling, nach einem asiatischen Bären benannt, hat laut Fiat Bärenkräfte. Mit seinem 45 PS starken Vierzylindermotor (900 ccm) befördere er bis zu fünf Personen und gewaltige Lasten. Er ermöglicht ein Höchsttempo von 140 km/h, braucht im Stadtverkehr durchschnittlich 8,4 Liter Superbenzin und soll — der Preis stand Ende letzter Woche noch nicht fest — etwa 9300 Mark kosten.

Größere Mengen des neuen Gefährts (Panda-Tagesausstoß: 1600 Stück) will der Auto-Cäsar aus der Po-Ebene sogleich über den Limes senden. Auf dem bedeutendsten Auslandsmarkt der Turiner soll das Bärchen mit dem Plastikbauch die erkaltete Liebe der Germanen zu Fiat-Autos wieder entfachen.

Die Deutschen haben von jeher den kühnen stilistischen Schwung der Maestros aus Turin und Mailand, das sonore Blubbern ihrer Motoren geliebt. Noch im Jahre 1971 kauften Bundesbürger 158 690 Autos aus Italien, darunter 139 000 Fiat. Doch vergangenes Jahr ließen sich nur noch 110 000 italienische Fabrikate, davon 79 000 Fiat, im Bundesgebiet absetzen. Gleichzeitig überzeugten die emsigen Japaner 148 000 deutsche Käufer und ließen Italien, hinter den traditionell führenden Franzosen, auf Rang drei der ausländischen Anbieter absacken.

Schlimm für Fiat: Der deutsche Marktanteil der Turiner schrumpfte von rund sieben Prozent (1972) auf magere 4,2 Prozent. Die fernöstlichen Konkurrenten haben ihre Zuwachsraten seither mehr als verdoppelt, im wesentlichen zu Lasten von Fiat.

Fiats Elend ist das Elend seiner Kunden. Während der Konzern werbewirk-

# manager

## English

### WISSEN

# in Great Britain

## Zehntägige Intensiv-Sprachkurse

Das Angebot umfaßt sowohl Kurse für Personen, die lediglich über Grundkenntnisse (Schul-Englisch) verfügen, als auch Kurse für Fortgeschrittene, die ihren Wortschatz vergrößern und ihre Sprachsicherheit erhöhen wollen.

Die Kurse finden in ruhiger Umgebung und exklusiver Atmosphäre statt. Sie beginnen an einem Freitagabend und enden gegen Mittag des übernächsten Sonntags, so daß jeweils nur eine Arbeitswoche beansprucht wird. Der eigentliche Intensiv-Unterricht umfaßt 54 Lehrstunden zu 60 Minuten. Hinzu kommen zahlreiche Rahmenveranstaltungen, die der praktischen Anwendung und Absicherung des Erlernten dienen.

**Termine 1980: 25. April bis 4. Mai, 14. bis 23. November.**

**Veranstaltungsort:** Die moderne Schule von Language Studies Ltd., 13 Lyndhurst Terrace in London-Hampstead.

**Übernachtung:** Wahlweise im komfortablen Hotel Charles Bernard, in Nähe der Sprachschule gelegen, oder bei einer Londoner Familie.

**Vorzugspreise durch manager magazin:**

**DM 3.390,-** (statt DM 3.840,-) bei Übernachtung im Hotel oder **DM 2.750,-** (statt DM 3.200,-) mit Unterbringung bei einer Familie.

Diese Preise umfassen folgende Leistungen: Hin- und Rückflug mit Linienmaschinen, neun Übernachtungen mit Frühstück, ein Dinner, acht Buffettunchs mit Drinks in der Schule, ein Mittagessen im Hotel, die Rahmenveranstaltungen und 54 Stunden Intensiv-Unterricht.

**Anmeldung und Auskünfte:**

manager magazin Verlagsgesellschaft mbH, Marketingabteilung, Postfach 11 10 60, 2000 Hamburg 11, Telefon (0 40) 30 07-5 34  
Europäischer Privatschuldienst GmbH, Postfach 27 46, 6000 Frankfurt 1, (06 11) 55 09 07

\*\*\*\*\*  
**\* FERIENHÄUSER \***  
**\* franz. ATLANTIK-KÜSTE \***  
 \*\*\*\*\*  
  
 \*\*\*\*\*  
**\* 800 Häuser selbst erlesen, \***  
**\* beschrieben und in einem \***  
**\* Katalog zusammengefaßt. \***  
 \*\*\*\*\*  
**\* Katalog + Verfügbarkeitsliste \***  
**\* werden kostenlos zugeschickt. \***  
 \*\*\*\*\*  
  
 \*\*\*\*\*  
 JEAN JACQ GmbH  
 Alexanderstraße 25a  
 4000 DÜSSELDORF 1  
 Tel. 02 11 - 8 44 01 - Telex 858-1378  
 \*\*\*\*\*

## Kraft und Vitalität für Männer

durch  
**LIBIDO-6**



# LIBIDO-6

Dragées für die Sexalkraft des Mannes und seine Jugendlichkeit. LIBIDO-6 dient der Aktivierung von Antriebskräften, gibt Ausdauer und stärkt die Potenz. LIBIDO-6 für den Mann, der vital sein möchte, der vom Leben viel erwartet, im Nehmen und im Geben. Ihre Partnerin wird Ihnen dankbar sein.

### APOTHEKEN-COUPON

- ☐ Original-Packung LIBIDO-6 50 Dragées
- ☐ Kur-Groß-Packung LIBIDO-6 200 Dragées

Anwendungsgebiete: Verlangen und Sexualtonus steigerndes Stärkungsmittel. Gegen Erschöpfungszustände, vorzeitiges Altern, Anregung der Keimdrüsen, Stärkung bei geistiger, physischer und psychischer Ermüdung.

NEOPHARMA · 8213 Aschau i. Chiemgau



Neuer Fiat Panda, Panda-Sitze: Schön wie ein Schuhkarton

same Rallye-Siege häufte und Auszeichnungen erlangte, erlebten seine Käufer an ihrem eigenen „Auto des Jahres“ im Alltagsgebrauch vieltausendfach Rekorde im Schnellrosten, mußten sie sich über Gebühr grämen über Defekte und unglaublichen Pfusch beim Service.

Die Fiat-Autos erwarben den Ruch, unzuverlässig und leidensträchtig zu sein. Das Übel ging einher mit immer biederer wirkenden Karosserieformen. Eine ebenso verspätete wie verquollene Golf-Kopie namens Ritmo, ein 1978 herausgebrachter einfallsloser Neuling, konnte den Eindruck kaum mildern.

Über den neuen Panda, der nun die große Wende bringen soll, ereiferten sich seine Erbauer voll Eigenlob, als hätten sie soeben einen zweiten VW erfunden. Stylist Giorgio Giugiaro: „Für mich war dies die reizvollste Arbeit meines Lebens.“ Chefkonstrukteur Felice Cornacchia: „Am meisten bin ich stolz auf die Architektur des Wagens.“ Mit einem „Schuhkarton“ verglich „Bild“-Autotester Peter Glodschey den neuen Panda. Aber Schuhkartons sind schöner.

Sparbewußt haben die Panda-Erbauer ihrem Gefährt alles verweigert, was ihnen entbehrlich zu sein schien. Panda muß mit nur einem Scheibenwischer für die Frontscheibe und mit einem schiefen Gesicht in den Konkurrenz-

kampf rollen — ein rechtes Nasenloch blieb werksseitig verschlossen.

Der laut Fiat „legitime Erbe“ so berühmter Turiner Zwerge wie des Topolino oder des Fiat 500 hat zudem kein dickes Fell. Sein Blechkleid mutet zart an wie ein japanischer Lampion. Das fanden die Fiat-Techniker offenbar auch, denn sie installierten aus Festigkeitsgründen mitten unter dem Dach einen Stahlrohrbügel, ungepolstert und genau über den Köpfen des Fahrers und Beifahrers. Beim harten Durchfedern droht beiden, wie sich bei ersten Testfahrten erwies, eine Delle in der Fontanelle.

Von der Federung darf freilich kein weiches Wiegen erwartet werden. Das jüngste Auto der Welt, Jahrgang 1980, rollt auf Blattfedern einher, einem Prinzip aus der Pionierzeit des Autos.

Im Vergleich zu seinen knappen Maßen bietet das Auto indes erstaunlich viel Nutzraum. Mit Hilfe eines klapperträchtigen Gestänges läßt sich das Interieur auf siebenerelei Weise wandeln, von der Doppel-Schlafpritsche bis zur Hängematte fürs Kind. Wer genau hinsieht, entdeckt jedoch rasch, daß sich der große Innenraum im wesentlichen durch das Weglassen von Verkleidungen und Polstern erschloß.

Sitze und Lehnen des Panda sind fast so dünn wie der Fladen einer Pizza.