



Stretch-Limo

Heute nehmen Anja Neddermann und Uwe Müller neben ihrem Seat 850 Platz

Manchmal hat man den Verdacht, dass irgendwas schiefgehen muss. Zwei Menschen von recht ordentlicher Körpergröße zum Beispiel kaufen sich einen Kleinwagen. Einen Ganzkleinwagen. Nun ja, Autos erfüllen die wunderlichsten Zwecke, also wagen wir die Frage: Sind Sie Ihr Auto auch schon mal gefahren, Frau Neddermann, Herr Müller?

„Aber ja! Auf eigener Achse, von Malaga am Fuß der Sierra Nevada bis ins Osnabrücker Land, 1800 Kilometer am Stück“, sagt Uwe Müller mit Begeisterung, und dann, mit einem Hauch von Enttäuschung: „Es ist nicht mal was kaputtgegangen unterwegs.“ Ein zuverlässiges Auto? Dazu kommen wir später, zunächst müssen wir das mit dem Platznehmen klären. „Kein Problem!“ sagen die zwei und fädeln sich elegant auf die Vordersitze, wo sie einen sehr entspannten Eindruck machen. „Man

kann sogar hinten bequem sitzen“, sagt Müller, steigt aus und hinten wieder ein, und dann sitzen sie hintereinander und sehen nicht aus wie Leute, die sich am liebsten ihre Kniescheiben amputieren lassen würden. Ihr kleiner Seat gibt offensichtlich eine ganz eigene Antwort auf spezifischen Transportbedarf.

Spanische Automarken? Der Kenner nennt Pegaso, aber um auf Seat zu kommen, muss man schon nachdenken. Wissen wir, wo sie herkommt? Warum sie so eigenartige Autos gebaut hat?

Spanien musste nicht extra am Weltkrieg teilnehmen, um 1945 am Boden zu liegen. Eine nennenswerte Autoindustrie gab es nicht, weshalb das Land, vereinfacht gesagt, auf Fahrräder und Eselskarren angewiesen war. General Franco warb nun den Automanager Wilfredo Ricart bei Alfa Romeo ab und trug ihm die Motori-

sierung Spaniens auf. Ricart dachte sich den Pegaso aus, vergaß aber auch die Massen nicht und fädelte dazu eine Kooperation mit Fiat ein: Die Sociedad Española de Automóviles de Turismo baute ab 1950 Fiats in Lizenz.

Man begann aber auch recht bald, die Turiner Autos für den eigenen Bedarf zu interpretieren – besonders beliebt waren Fahrzeuge mit verlängertem Radstand. Die Lizenznahme hatte klare Vorteile: Man konnte neue Modelle mit ein oder zwei Jahren Verzögerung herausbringen und damit deren Kinderkrankheiten umgehen. Der Seat 850 zum Beispiel kam erst 1966, zwei Jahre nach dem identischen Fiat auf den Markt. Ein Jahr später gab es den Viertürer, der diesseits der Pyrenäen so ziemlich unbekannt blieb. Dabei hat er seine Wurzeln in Vercelli, einer Stadt ziemlich genau in der Mitte zwi-