

# classiccars

DAS KULT-AUTO  
**VW  
BUS**  
WIRD  
**70**



**50 JAHRE  
TATORT**  
DIE AUTOS DER  
KOMMISSARE



**KAUFBERATUNG**



**VW Golf II**



**Triumph TR7**



**AVANTGARDE DER 70er**  
Alfa Montreal & Citroën SM



**FRANZOSEN FÜR GENIESSER**  
Peugeot 504 Coupé & Cabrio



**MERCEDES S-KLASSE**

**BMW  
528i**



**ALFA 164**



**CITROËN CX**

**DIE 30 BESTEN  
LIMOUSINEN AB 7000 €**

**OPEL  
COMMODORE**



**FAHRBERICHT**  
Oldsmobile 88

**LAMBORGHINI  
COUNTACH**



**PORSCHE 928**

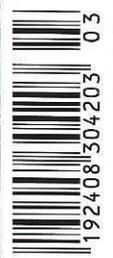
**FERRARI TESTAROSSA**

**DIE  
SCHNELLSTEN  
SPORTLER  
DER 80 ER**



**ASTON MARTIN VANTAGE**

**LOTUS  
ESPRIT V8**



4 192408 304203 0 3  
AT/BE/LUX 4,90 €, CH 6,50 CHF,  
NL 5,10 €, IT/PT/SP 5,90 €, GR/SL 6,00 €,  
FI 7,20 €, MA 6,20 €, CZ 203 KC



# WÜRFEL VON WELT

Der Seat 133 sollte zum spanischen Exportschlager werden. Es kam anders

**E**r ist kein Fiat, sondern ein Seat. Die Welt soll das unbedingt wissen, als 1974 der Seat 133 auf den Markt kommt. Die spanische Marketing-Abteilung drehselt dafür Sätze wie diesen: „Die Frontansicht des Wagens weicht von allem ab, was die Automobilgeschichte bisher entworfen hat.“ Doch schon ein kurzer Blick auf die jüngere Kleinwagen-Geschichte reicht, um die unbestreitbare Verwandtschaft – auch der Frontansicht – zu erkennen. Und für den Exportmarkt soll der Kleinwagen sogar den Namen der Turiner Konzernmutter tragen. Also doch ein Fiat? Fast. Aber nicht ganz. Doch dazu müssen wir ein wenig weiter ausholen.

Seit 1953 produziert Seat dank einer Fiat-Lizenz günstige Massensmobile für den heimischen Markt. Die Politik schützt spanische Produkte, indem sie hohe Einfuhrsteuern auf Importware erhebt.

### Vom Hoffnungsträger zum gefallen Helden

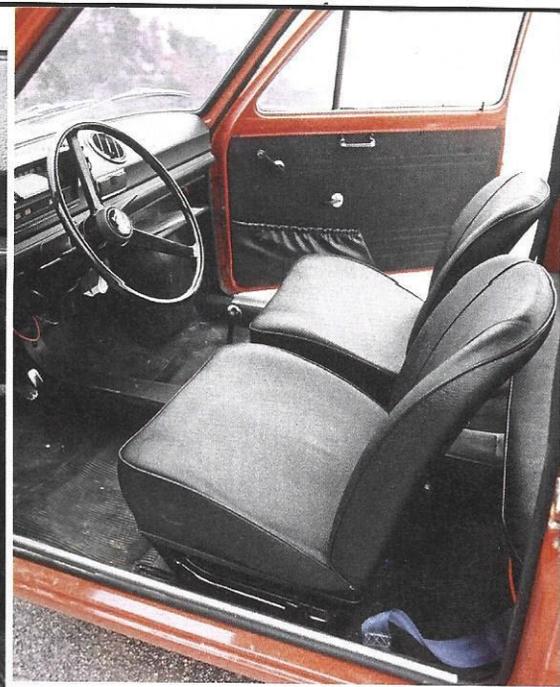
Doch Ende der 1960er-Jahre wendet sich das Blatt, weil Automobilriesen wie Ford, Opel, Renault und Citroën auf den Markt drängen und die Steuern mit einer Mischung aus Vitamin B und dem Errichten spanischer Werke umgehen. Seat will sich in den Export retten, aber dazu muss erst einmal eine eigene Entwicklung her: der 133. Die Seat-Strategen sehen eine Lücke zwischen dem winzigen Fiat 126 und dem moderneren,

aber viel größeren 127. Auf Basis des auslaufenden 850 knobeln die Konstrukteure ein Auto zusammen, das Fiat-Händler als billige Alternative zum 127 anbieten sollen. In Deutschland soll der 133 weniger als 6000 Mark kosten, am Ende sind es 6390 – ein 1200er VW Käfer ist immer noch mehr als 1000 Mark teurer.

Dennoch bleiben die Verkaufszahlen sowohl in der Heimat als auch im Ausland hinter den Erwartungen zurück. Mitte der Siebziger schlägt nun mal die Stunde der Kompakten mit Frontantrieb. Selbst die Fans des heckgetriebenen 850 sehen ein, dass es sicherer ist, schnelle Kurven nicht durchs Seitenfenster zu betrachten. Ganz abgesehen von den Wankbewegungen, die der 133 bei flotter

Kurvenfahrt vollführt. Im Extremfall sorgen sie abrupt dafür, dass der Würfel fällt. Noch dazu unterstützt die teigige, rückmeldungsfaule Lenkung den Fahrer nicht wirklich dabei, seinen Seat auf Kurs zu halten.

Die Übernahme der altbackenen Fiat-850-Technik bringt natürlich nicht nur Nachteile mit sich. Ausgereift ist das kantige, kleine Auto und auch billig zu reparieren. An Drehfreude mangelt es dem 133 ebenfalls nicht, zumindest in der Stadt. Er kann gar nicht anders. Auf der Landstraße geht ihm mit seiner kurzen Übersetzung aber schon ab 80 km/h im vierten Gang die Puste aus. Die deutschen Tester loben dafür den anständigen Federungskomfort, der auch Fahrten auf ruralen



Wie viel Auto braucht der Mensch? Tja. Mehr als beim Fiat 133 soll es 1974 sein. Selbst die Temperaturanzeige sparen sich die Spanier. Erwachsene haben nur vorn Platz

Wegen halbwegs erträglich macht. Damit punktet der kleine Spanier besonders in Entwicklungsländern, sodass es viele der Discount-Autos nach ein paar Jahren Nutzungsdauer in Richtung Nordafrika verschlägt. Dort stört sich kein Drittbisitzer an der kargen Ausstattung mit einstufigem Scheibenwischer und Gebläse, altbackenem Breitband-Tacho, Gummiknopf-Scheibenwaschanlage sowie dem Mini-Kofferraum ohne Verkleidung.

Und die bei Hitze unerträglich klebrigen Kunstledersitze – natürlich ohne Kopfstützen – lassen sich mit ausrangierten Teppichen und Tüchern belegen.

Kurioserweise hat der Seat 133 häufig mit thermischen Problemen zu kämpfen. Aber eine Wassertemperaturanzeige gehört nicht zum Serienumfang. Auch deshalb wird es nichts mit dem iberischen Wirtschaftswunder: Seat baut von 1974 bis 1981 nur 191.033 Exemplare des kantigen Hoffnungsträgers – viel zu wenig, um die Marke unabhängig zu machen.

### SEAT 133

#### Technische Daten

R4-Zylinder, 2-Ventiler,  
843 cm<sup>3</sup>, 27 kW/37 PS bei  
5000/min, 55 Nm bei  
3400/min, Viergang-Getriebe,  
Hinterradantrieb, L/B/H:  
3451/1421/1328 mm, Radstand:  
2027 mm, Leergewicht: 690 kg,  
0-100 km/h in 32,2 s, 130 km/h,  
Bauzeit: 1974 bis 1981,  
Preis (1976): 6390 Mark<sup>1</sup>



<sup>1</sup>Auto Zeitung 19/76

#### MARKTLAGE<sup>1</sup>

Zustand 2 3600 €

Zustand 3 2300 €

Zustand 4 800 €

Wertentwicklung stagnierend ▶

<sup>1</sup>Seat 133 (1974 - 1980)



Classic Data

#### Das erste Opfer nach der Trennung von Fiat

Zu Beginn der 1980er-Jahre fallen auch die Würfel für die Zusammenarbeit zwischen Fiat und Seat. Beiden Marken geht es nicht gut: Seat benötigt dringend eine Finanzspritze, aber die Italiener zögern. Für den Seat 133, der bei der Scheidung zwischen Mama Seat und Papa Fiat zwischen den Stühlen sitzt, bedeutet die Trennung das Ende.

Es gibt keine Fiat-Händler mehr, die ihn außerhalb Spaniens verkaufen könnten, die Inlands-Verkaufszahlen sind flau. Lebenserhaltende Maßnahmen des spanischen Staats retten Seat vor dem Aus, bis 1982 Volkswagen als neuer Partner einsteigt. Da ist der Seat bereits seit einem Jahr Geschichte. Weil er dann doch zu viel Fiat war, um als Seat eine Zukunft zu haben. **Tim Neumann**



Der 37 PS starke Vierzylinder aus dem 850 sitzt weit hinter der Hinterachse und sorgt in Kurven für eine Hecklastigkeit, die schnell heikel wird



Nur das Design des 133 wirkt in den Siebzigern modern – doch die Technik ist ein Relikt der frühen 60er-Jahre