

auto motor und sport

E1418D

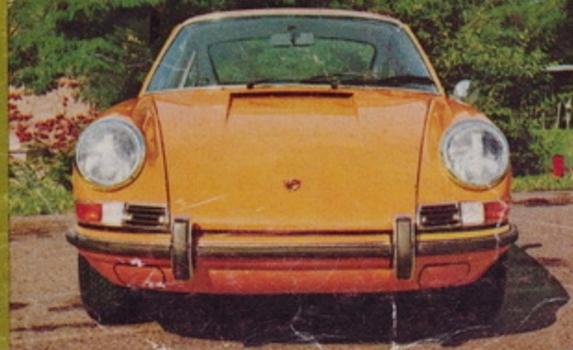
Heft 22 26. Oktober 1968 DM 1.50

Belgien bfr 24.-, Dänemark dkr 4.20, Finnland Fmk 2.10, Frankreich FF 2.50, Italien Lit 300, Luxemburg Lfr 21.-, Niederlande hfl 1.80, Norwegen nkr 3.-, Österreich S 12.-, Schweden skr (inkl. oms.) 2.85, Schweiz sfr 1.70, Spanien Pta 35.-, USA \$ -60. Printed in Germany

Test VW 411

Großer Autosalon

Alle deutschen Autos: Bilder · Daten · Preise



Vor gut drei Jahren stellte Fiat, Italiens größter und kapitalkräftigster Automobilproduzent, auf dem Genfer Salon zwei Automobile vor, die sich auch heute immer noch unveränderter Beliebtheit erfreuen: das Fiat 850 Coupé mit einer im eigenen Hause entwickelten Karosserie und den auf gleicher Bodengruppe ruhenden 850 Spider, dessen adrette Linie von Bertone stammt. Diese Autos, vorwiegend auf den Geschmack junger oder sich jung fühlender Menschen abgestimmt, erreichten im Verlauf ihrer über dreijährigen Geschichte phantastische Verkaufszahlen, wobei freilich das Coupé mit über 200 000 verkauften Exemplaren den Löwenanteil ausmachte.

Aber auch der Bertone-Spider verkaufte sich, und dies nicht nur, weil er hübsch aussah: Die bewährte Mechanik des Grundtyps (Fiat 850 Limousine) und ein weitverzweigtes Kundendienstnetz sorgten dafür, daß man dieses offene Auto auch ohne Hang zum Abenteuer kaufen und fahren konnte, und letzten Endes blieb es bis heute praktisch ohne ernsthafte Konkurrenz. Wenn man sich in Deutschland umsieht, findet man bei vorherrschender Neigung zum Offenfahren in der Preisklasse um 7000 DM nur das VW-Cabrio, ein zwar äußerst solides Stück, aber ohne Eleganz der Karosserieform und außerdem mit vier Plätzen gesegnet, die nicht jedermanns Geschmack sind.

Marktlücke wahrgenommen

Der bedauerliche Tatbestand, daß die deutsche Automobilindustrie kein preiswertes Offen-Auto sportlichen Zuschnitts anzubieten hat, mußte zwangsläufig auch zum deutschen Verkaufserfolg des Fiat Spider führen. Genauso wie das in Kreisen junger Leute beliebte Coupé kam nun auch der Spider in den Genuß einer leichten Überarbeitung, die ihn auch in Zukunft begehrter macht. Während bei der vorhergehenden Baureihe eine schärfere Nockenwelle für eine geringfügige Mehrleistung im Spider sorgte (Coupé: 47 PS, Spider: 49 PS), wird nun einheitlich in beide Modelle der 900 ccm-Motor mit 52 PS eingebaut; der Spider bekam anders gestaltete Scheinwerfer, Gummipuffer auf den Stoßstangen und verlor ein Heckzierring. Auch das Armaturenbrett wurde leicht verändert. Während bislang eine Holzmaserung für den Hintergrund sorgte, blickt der Fahrer nun auf eine allerdings etwas aufdringlich wirkende Leder-Imitation, die nur deshalb störend wirkt, weil man sich in der Farbe vertan hat; statt des serienmäßigen braunen Kunstleders könnte ein schwarzer Untergrund dezenter und geschmackvoller wirken.

Ansonsten kann man weder über die Karosserieform noch über die gebotene Ausstattung klagen. Obwohl der Spider mit einer Länge von 3,82 Metern ein kleines Auto ist, macht er keinen „mickrigen“ Ein-

druck; und daß die Bertone-Karosserie auch bei unkundigen Leuten sportlich wirkt, merkt man spätestens auf der Autobahn: Selbst bei 150 km/h, einem Geschwindigkeitsbereich, der nahezu die Höchstgeschwindigkeit dieses Autos darstellt, machen viele Fahrer stärkerer Autos bereitwillig Platz, klarer Beweis dafür, daß der heraneilende Spider nicht nur elegant, sondern auch schnell aussieht. Der Eindruck dieser Schnelligkeit wird im Innenraum bestens untermauert, denn auf den Fahrer warten eine vorzügliche Sitzposition und eine reichhaltige Instrumentierung. Genau im Blickfeld liegen Tachometer, Drehzahlmesser und Ölmanometer, etwas weiter nach links versetzt findet man jeweils runde Anzeigergeräte für Wassertemperatur und Tankinhalt. Die Position am hölzernen Lenkrad ist allerbesten Sportwagenstil: Man sitzt entspannt, und selbst große Fahrer haben dank großem Verstellbereich der Sitze keine Mühe, mit ausgestreckten Armen fahren zu können. Auch die Beifahrerin hat Freude: Ihre Beine verschwinden zum allergrößten Teil in einem überlangen Tunnel, dessen Ende erwiesenermaßen sogar von riesenhaften Menschen kaum jemals erreicht wird. Die Sitze sind mit Skai überzogen und tragen trotz nicht verstellbaren Lehnen sehr zum Wohlbefinden bei; dadurch, daß sie ziemlich niedrig sind, nimmt man eine tiefe Position ein, die ebenfalls den Sportwagen-Eindruck untermauert. Im Gegensatz zu vielen englischen Roadstern fühlt man sich im Fiat Spider in keiner Weise eingengt, denn auch in der Breite ist genügend Spielraum für zwei Personen. Wie üblich bei Fiat,

Vorzüge

- Leistungsfähiger und sparsamer Motor
- Gute Ausstattung
- Klapperfreie Karosserie

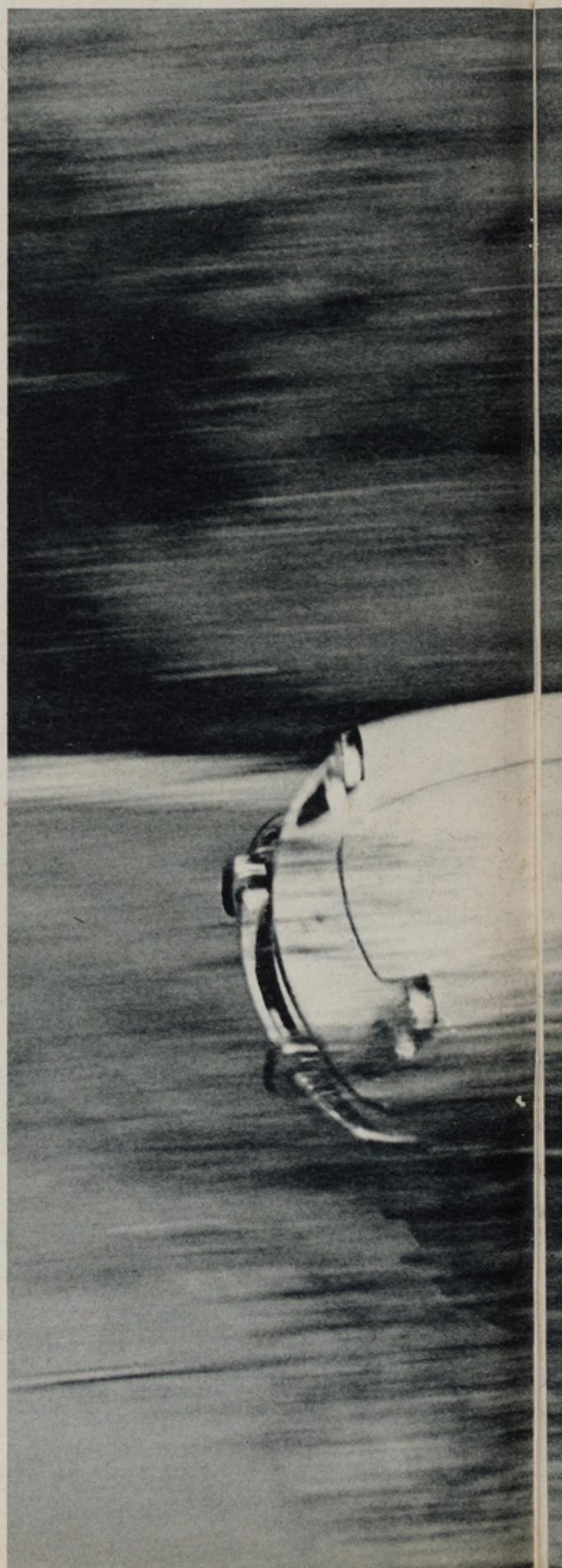
Nachteile

- Teigige Lenkung
- Umständlich zu bedienendes Verdeck

wurde an Komfort-Details nicht gespart: Serienmäßig gibt es einen Zigarettenanzünder, eine Fußstütze für den Kupplungsfuß des Fahrers, eine Fußraumbelichtung und ein abschließbares Handschuhfach, das gleichzeitig den Zugriff für den vorderen Kofferraum beherbergt.

Motor: Hohe Drehzahlen erwünscht

Der Charakter eines Autos wird selten allein durch Form und Ausstattung geprägt, denn in hohem Maße zeichnen gerade die Motoren dafür verantwortlich, welchen Eindruck ein bestimmtes Auto hinterläßt. Wenn man davon ausgeht, daß nahezu alle Fiat-Motoren Vertreter sportiver Eigenschaften sind, muß dem knapp einen Liter großen Vierzylinder, der sowohl Coupé als auch





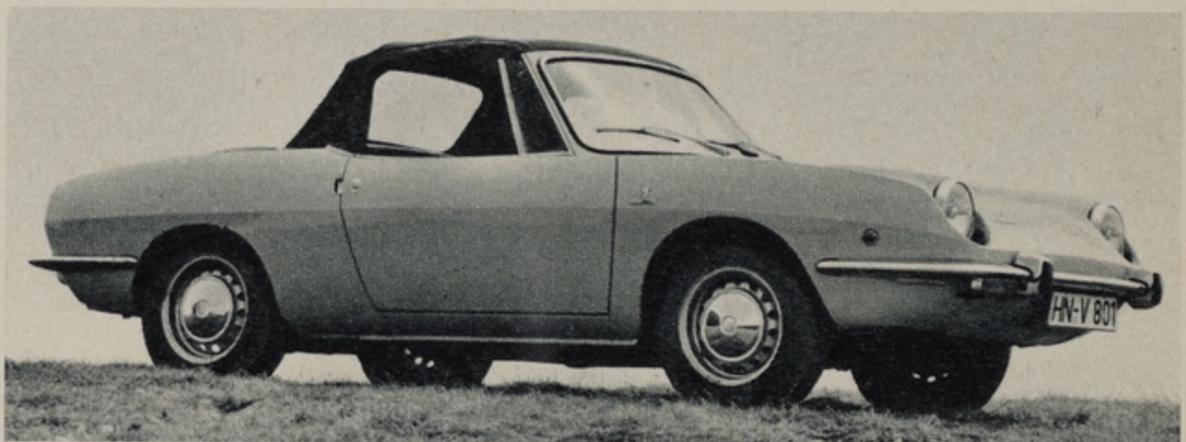
Fiat 850 Sport Spider

Luftfahrt





Sowohl in offenem Zustand als auch mit geschlossenem Verdeck überzeugt der Fiat Spider durch eine klare und elegante Linie, an der der Chic italienischen Karosseriebaus deutlich wird. Das Armaturenbrett ist für ein Auto dieser Preisklasse bemerkenswert komplett; Drehzahlmesser, Ölmanometer, Kippschalter und ein Holzlenkrad sind serienmäßig (rechts unten).



FOTOS: WEITMANN



test Fiat 850
auto Sport Spider
motor
and sport FORTSETZUNG

Spider antreibt, eine in diesem Rahmen nochmals gesonderte Wertung zukommen. Ein Blick auf die technischen Daten macht dies deutlich: Erst bei stattlichen 6400 Umdrehungen stellt sich die Höchstleistung von 52 PS ein. In der Praxis hat diese Kennziffer insofern Bedeutung, als man bei meist angeborener Scheu vor höheren Drehzahlen jegliche Hemmungen beiseite räumen muß. Sowohl beim Ausdrehen der Gänge als auch bei schneller Autobahnfahrt stellen sich leichtfüßig 6000 und auch 7000 U/min ein, die — wie die Erfahrung zeigt — ziemlich problemlos, wenn auch mit heftigem Lärm verbunden sind. Auf der anderen Seite läßt sich der kleine Spider-Motor auch ganz gemächlich bewegen und läuft schon ab 1500 Umdrehungen einwandfrei rund. Beschleunigung darf man freilich erst jenseits von 4000 Touren erwarten — strammer Zug setzt zwischen 5000 und 6000 U/min ein.

Erstaunlich gering war in Anbetracht der hohen Betriebsdrehzahlen der Benzinverbrauch: Auch bei scharfer Fahrweise, zu der der Fiat-Motor animiert, verbrauchte der Spider kaum mehr als 8 Liter pro 100 km. Dieser geringe Benzinverbrauch hat seine Ursache nicht allein in der spezifischen Sparsamkeit des kleinen Vierzylinders. Zumal in höheren Geschwindigkeitsbereichen machen sich der günstige Querschnitt und der niedrige cw-Wert der Spider-Karosserie verbrauchsmindernd bemerkbar. Aus diesem Grund ist der Spider trotz nunmehr geänderter Scheinwerfer auch etwas schneller als das gleichstarke Coupé. Viel ist es allerdings nicht: Während das Coupé 152 km/h erreichte (siehe Heft 17, Seite 34), brachte es der Spider auf ehrliche 154 km/h

— ein Wert, der für ein gut ausgestattetes und mit über 700 kg nicht ausgesprochen leichtes 900 ccm-Auto beachtlich ist.

Kurvengierig

Liebhaber und Kenner offener Autos sind nicht selten bereit, sich das Vergnügen des offenen Fahrens auch dann zu Gemüte zu führen, wenn Unstimmigkeiten verschiedenster Art den Fahrgenuß trüben. Diese Minderung eines — sofern die Sonne scheint — feinen Vergnügens tritt fast immer durch zahlreiche Klappereien ein, wie man sie in (verwindungssteiferen) Limousinen kaum jemals beobachtet. Im Fiat-Spider braucht man solches Ungemach nicht zu fürchten: Auch auf schlechten Straßen bleibt das kleine Auto bemerkenswert stabil und frei von wahrnehmbaren Verwindungen; Klappergeräusche gibt es praktisch nicht.

Nicht ganz so begeisternd wie diese Solidität ist die Handhabung des Verdecks, das sich — gemessen an zeitgemäßen Konstruktionen — nur umständlich bedienen läßt. Die Mühe, die Auf- und Zusammenbau des Zeltes bereiten, rührt daher, daß man das Dach unter der Karosserie verstauen und zu diesem Zweck zahllose Handgriffe ausführen muß. Einmal des Daches beraubt, macht der Fiat Spider dann einen sehr aufgeräumten Eindruck, und unkundige Betrachter können nur noch vermuten, wo der Wetterschutz geblieben ist. Die Qualität der Fahreigenschaften ist beim Spider offensichtlich in besonders starkem Maße von der Reifenbestückung abhängig. Während ein von auto motor und sport in Hockenheim gefahrenes Exemplar einen

vorzüglichen Eindruck hinterließ, vermochte der Testwagen die Erwartungen nicht ganz zu erfüllen. Schon bei nicht allzu hohen Kurvengeschwindigkeiten meldete sich der Ceat-bereifte Wagen mit kräftigem Übersteuern, das wache Reaktionen erforderte. Einen guten Eindruck hinterließ bisher bei allen Heckmotor-Fiat der Michelin zX, der auch das zuvor getestete Coupé zu einem kurvenschnellen und völlig unproblematischen Auto machte.

Wer 7000 Mark für ein offenes Auto ausgeben kann, hat nicht viele Möglichkeiten; die Wahl erschöpft sich vollends, wenn man für dieses Geld ein zweisitziges Auto kaufen möchte, und ein ansehnliches obendrein. Schon aus dem Mangel an vergleichbaren Wagen kann man zum Fiat Spider raten, und auch deshalb, weil er preiswert, hübsch, leistungsstark und einfach zu warten ist. Daß ihm die Mädchen nachschauen, sollte nicht weiter stören. *Klaus Westrup*

TECHNISCHE DATEN

FIAT 850 SPORT SPIDER

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 65 x 68 mm, Hubraum 903 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, Leistung 52 PS bei 6400 U/min, spezifische Leistung 57,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 6,6 mkg bei 4000 U/min, Ölinhalt Motor 3,3 Liter, 30 Liter-Tank im Heck, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

FAHRWERK

Selbsttragende Spider-Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querblattfeder, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen. Eigengewicht vollgetankt 737 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 154 km/h
(entsprechende Drehzahl 6950 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	3,6 s
0 bis 60 km/h	7,0 s
0 bis 80 km/h	11,2 s
0 bis 100 km/h	17,6 s
0 bis 120 km/h	29,5 s
1 km mit stehendem Start	38,5 s

VERBRAUCH

Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	7,2 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	9,3 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 65 km/h	7,5 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h	8,5 L/100 km
Testverbrauch	8,3 L/100 km

PREIS

Fiat 850 Sport Spider	DM 7059.—
Mehrpreis für Hardtop	DM 988.—

