

# hobby

Nr. 9/65 • 21.4.65 • DM 1,50  
In Abonnement: DM 1,35 zuzügl. 10 Pf. Zustellgebühr  
SCHWEIZ 1,70 FR. • ÖSTERREICH 11 S.

E 3757 D

EXKLUSIV-  
BERICHTE  
USA wie UDSSR  
erklären:

„Wir  
sind die ersten  
auf  
dem Mond!“

TEST: FIAT 850 COUPÉ <sup>TO</sup> SPIDER



Fiat 850 Coupé und Spider:

# Schnell, schön und doch erschwinglich



36



*Von Heinz Kranz*

Ein Überrest aus der Eiszeit ist die 25 Kilometer lange Alpenmoräne, die Serra von Ivrea in Piemont, zu Füßen des Großen St. Bernhard. Haarnadel um Haarnadel frisst sich unser kleiner Sportwagen hinauf. Ich will genau wissen, was der hochtourige Motor aushält. Im 2. Gang tanzt die Nadel des Drehzahlmessers in dem roten Bereich, das sind 7000 U/min: „Gleich ist er hin!“ schreit Kurt Wörner, Grand-Prix-Reporter und ständiger Foto-Begleiter. „Na, wenn



37

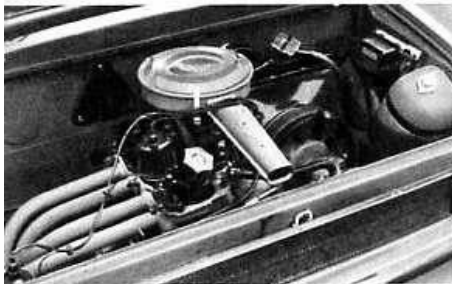


**GLEICHE BRÜDER, ungleiche Kappen:** Während die Heckpartie des Coupés an die 850-Limousine erinnert, ist der Spider völlig neu gestaltet, und zwar von Bertone — wie immer mit großem Geschick!

schon“, denke ich, „Fiat ist ja nicht weit“ — und fetze den Wagen weiter durch Serpentin und über scheußliche Frostaufbrüche hinauf auf den Kamm der Serra. Oben angekommen, stelle ich den Motor ab: er steht, ohne nachzudieseln. Ich lasse ihn wieder an — er 'kommt' sofort und dreht ruhig und gelassen seinen Leerlauf. Die Kühlwassertemperatur ist normal. Nichts deutet darauf hin, daß hier soeben ein hochfrisierter Motor mit allem Dampf eine respektable Bergstrecke hochgejagt

wurde. Denn trotz der 'Frisur' bleibt es bei einem kleinen Stoßstangenmotor mit dreifach gelagerter Kurbelwelle. Wie sehr die Leistung gesteigert wurde, zeigt die nachstehende Tabelle:

Modell	PS/U/min	Md/U/min	Verd.	Vergaser
850 Lim.	34/4800	5,5/3200	8	einfach
850 Lim.	37/5000	5,6/3400	8,8	einfach
850 Coupé	47/6200	6,2/3600	9,3	Doppel
850 Spider	49/6200	6,0/4000	9,3	Doppel



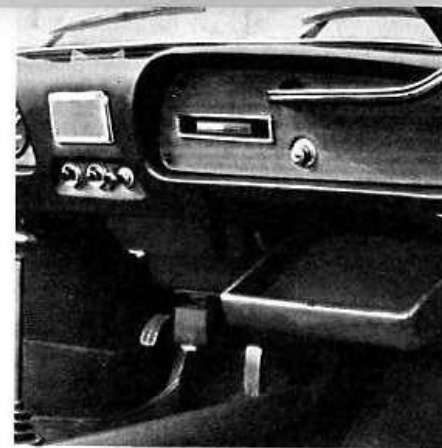
**JE ZYLINDER ein gerade geführtes Auspuffrohr:** das ist das auffälligste Merkmal des sportlichen Fiat 850. Doppelvergaser unter dem Filter.



**SPORTLICH** sind die Armaturen des Spider: Tacho und Tourenzähler sowie Meßuhren für Öl, Wasser und Benzin — wie bei einem kleinen Ferrari.

13 PS liegen zwischen Limousine und Coupé, 15 PS zwischen Limousine und Spider-Motor. Dabei erhöht sich die Nenn-drehzahl um 1400 U/min. Zwischen dem 37-PS- und dem 47-PS-Motor liegen 1200 U/min!

Die Fiat-Konstrukteure haben offensichtlich ein großes Vertrauen in die Standfestigkeit des 850-Motors, denn sie lassen die beiden neuen Motoren für Coupé und Spider höher drehen als Carlo Abarth für seine letzten 850-Derivationen OT 850/130 (44 PS/5400) und OT 850/150 (53 PS/6000 U/min). Unserer Gewaltprobe nach verdaut der Coupé-Motor hohe Drehzahlen gut und ohne schädliche Folgen. Dabei hat man bei Fiat des Preises wegen nicht viel am Originalmotor verändert: Doppelvergaser mit einem Spezial-Ansaugrohr, größere Ventile, eine Nockenwelle mit anderen Steuerzeiten und je ein separates Auspuffrohr pro Zylinder. Dazu kommt die Verdichtungserhöhung auf 9,3:1, die gemeinsam mit der besseren Zylinderfüllung einen erheblichen Anstieg des Drehmoments ergibt. Dank seinem kurzen Hub liegt die Kolbengeschwindigkeit des Motors bei 6200 U/min mit 13,1 m/sec noch in normalen Grenzen, so daß bei vernünftiger Fahrweise mit einem anomalen Verschleiß nicht zu rechnen ist. Thermisch erscheint uns der Motor überaus gesund. Er



**KLEINER GAG** beim Spider: Auf Knopfdruck klappt der Handschuhkasten herunter. Links der größere Radkasten mit engem Pedalraum.

verlangt allerdings hochoktanigen Kraftstoff (Super).

Aus gutem Grund haben wir den Motor vorangestellt. Fiat wollte einen 'Volks-sportwagen' herausbringen, durfte aber an der Karosserie ebensowenig wie an der Inneneinrichtung und an den (Scheiben-) Bremsen sparen. Also blieben Motor und Fahrwerk die Hauptansatzpunkte für eine preiswerte Fertigung. Hierbei meinen wir das Coupé, dessen Karosserie-Entwurf von



**PFIFF MIT DECKEL:** Das Spider-Verdeck verschwindet zusammengeklappt unter dem Deckel. Die Türen haben Knopfverschluß statt Griffe.



**FORMVOLLENDET** zeigt sich der Spider mit Hardtop. Läßt man es zu Hause, bietet das Cabrio-Verdeck sicheren Schutz gegen Regen.

Fiat stammt und das auch bei Fiat gefertigt wird. Im Augenblick steht zwar der endgültige Preis für Deutschland noch nicht fest, doch mehr als 6400.— DM wird das Coupé sicher nicht kosten! Dieser Preis macht den neuen sportlichen Wagen erst richtig interessant, weil er damit keineswegs unerreichbar im Monde liegt — wie beispielsweise die 8500-DM-Coupés von Simca (1000 Bertone) und Renault (Caravelle). Er stellt vielmehr eine echte Konkurrenz für die Coupés von Kadett und 12 M dar, ebenso für den Karmann-Ghia 1200. Das gilt auch für die Verhältnisse in Österreich und in der Schweiz.

Es soll keineswegs verschwiegen werden, daß wir seinerzeit beim Erscheinen der 850-Limousine nicht allzu glücklich waren. Sie erschien uns äußerlich recht hausbacken und im Innen- und Hubraum zu klein. Eine weit bessere Figur macht das Coupé, obgleich die entscheidenden Unterschiede mehr oberhalb der Gürtel-

linie liegen. Dennoch wurde daraus etwas wirklich Neues und keine halbe Sache wie beim BMW-, Kadett- oder 12 M-Coupé. Selbst die stumpfe 'Schnauze' gewinnt Leben, wenn man die fließenden Linien bis zum Fast-back sieht. Zur sportlichen Form tragen auch die größeren Räder (13-statt 12-Zoll-Reifen) bei. Allerdings mußte man für sie die Radkästen vergrößern und damit den Fußraum etwas beschneiden. Bei unserem Testwagen aus der 0-Serie schleiften beim vollen Anschlag die Reifen an den Radkästen. In der Serie ist das natürlich geändert.

Die Innenausstattung ist luxuriös: Gut geformte Einzelsitze, ein sauber gestaltetes Armaturenbrett und viele kleine Dinge, die zeigen, wie liebevoll man sich in Turin mit dem Coupé beschäftigt hat. Etwas klein im Durchmesser ist das Lenkrad, und so fehlt es am Hebelarm, um die Lenkung leicht zu bedienen. Ein großer Rundtachometer und ein Kombi-Instrument mit gleichem Durchmesser (das sich gegen einen Drehzahlmesser austauschen läßt) bilden die wichtigsten Armaturen. Schalthebel und Handbremse liegen zwischen den Sitzen griffbereit. Der Schalthebel läßt sich durchaus sportlich 'rühren', allerdings liegen die einzelnen Gänge ein wenig zu dicht beieinander. Die Rücksitze sind Notsitze und nur für Kinder geeignet.

Zum sportlichen Wagen gehören heute Scheibenbremsen. Fiat hat sie den 850ern vorne genehmigt, und unsere Bremsprüfun-

**WENIG PLATZ** für Gepäck bleibt im Kofferraum (oben). Als Zweisitzer gedacht, hat das 850er-Coupé im Fond weiteren Gepäckraum. — Rechts: Bei 6100 U/min ist die echte Geschwindigkeit des Coupés nicht 140, sondern 135 km/h. Der Tourenzähler wird auf Wunsch geliefert.



gen zeigten auch gute Verzögerungswerte und absolute Spurtreue.

Die Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h ist auf ebener Strecke zu erreichen, mehr ist allerdings nicht drin. Das Getriebe gleicht dem der Limousine, nur die Hinterachse wurde auf höhere Drehzahlen und größere Räder neu abgestimmt. Die maximalen Geschwindigkeiten in den Gängen sind bei 6200 U/min: 1. Gang 36 km/h, 2. Gang 64 km/h, 3. Gang 94 km/h und 4. Gang 137 km/h. Der 3. als Überholgang ist durchaus akzeptabel. In den Beschleunigungen gab es natürlich keine Wunder: Unsere beste Messung ergab für das Coupé 8,6 sec für 0 bis 60 km/h, 13,7 sec für 0 bis 80 km/h, 24,1 sec für 0 bis 100 km/h und 38,9 sec für 0 bis 120 km/h. Mehr ist aus einem 850-ccm-Motor an Drehkraft nicht herauszuholen, auch wenn man die Gänge bis auf 6200 U/min ausdreht. Doch das reicht, und in den Bergen ist man mit dem Coupé König, wenn man den Motor drehen und den wieselflinken Flitzer laufen läßt. In den Kurven übersteuert er natürlich, doch läßt sich der leer nur 725 kg schwere Wagen leicht bändigen.

Der 850 Spider dürfte der hübscheste kleine Wagen sein, den Nuccio Bertone je gezeichnet hat. Wer ihn kauft, bekommt einen Original-Bertone aus eigener Fertigung des Meisters. Auch beim Spider müssen wir den Preis erraten; wir schätzen ihn auf 7400 DM. Damit hätte Fiat einen weiteren Schlager geschaffen. Vom Coupé unterscheidet sich der Spider durch die Karosserie, einen um 2 PS stärkeren Motor (noch 'schärfere' Nockenwelle) und ein besonderes Armaturenbrett mit (leider) kleineren Armaturen, weil Platz für drei weitere Rundinstrumente gebraucht wurde. Wegen des niedrigeren Bugs muß das Reserverad liegend untergebracht werden; es bleiben dann noch 110 Liter Fassungsvermögen für das Gepäck. Man kann die zusätzlichen 160 Liter Gepäckraum im Fond also in jedem Falle noch gut brauchen. Bei unseren Messungen hatten wir etwas

**TECHNISCHE DATEN**

**Fiat 850 Coupé Spider**  
(Werte für Spider in Klammern)

**Motor:**  
Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor im Heck, Bohrung 66 mm, Hub 60,5 mm, Hubraum 843 cm<sup>3</sup>, Leistung 47 PS bei 6200 U/min (49 PS bei 5200 U/min), maximales Drehmoment 9,5 mkg bei 3600 U/min (8,0 mkg bei 4000 U/min), Verdichtung 9,5:1, flach gelagerte Kurbelwelle, Leichtmetall-Zylinderkopf, Weber-Doppelluftstromvergaser, Wasserpumpe mit Thermostat, Elektrische Anlage 12 V.

**Fahrrack:**  
Selbsttragende Karosserie, Aufhängung vorn an oberen Dreiecksquerlenken und hinten Blattfeder, Hinterradaufhängung mit Schräglenker und Schraubenfedern, Vorn- und hinten Kurvenstabilisator und Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Segment, Vorn-Scheibenbremsen, Hinterrad Trommelbremsen, Reifen 225-13.

**Maße und Gewichte:**  
Coupé: Radstand 203 cm, Länge 361 cm, Breite 160 cm, Höhe 127 cm, Spurenhöhe vorn 13,5 cm, Spurenhöhe hinten 10,1 cm, Bodenhöhe 13,5 cm, Leergewicht 725 kg, maximal zulässiges Gesamtgewicht 1040 kg.  
Spider: Radstand 203 cm, Länge 378 cm, Breite 160 cm, Höhe 127 cm, Leergewicht 775 kg, maximal zulässiges Gesamtgewicht 975 kg.

**Spitze:** 135 km/h (140 km/h).

**Preis:** Coupé ca. 6200.— DM, Spider ca. 7400.— DM.

Pech mit ihm, denn wir brachten ihn nicht über 140 km/h, und auch die Beschleunigungen waren nicht viel besser als beim Coupé. Fiat hatte die Autostrada Turin-Ivrea als elektronische Meßstrecke eingerichtet. Man war deshalb traurig, daß wir, anstatt die Messungen zu wiederholen, schnurstracks in die Berge fuhren, weil sich der Spider dort wohler fühlt als auf der Autostrada. Es ist durchaus möglich, daß der Spider seine 145 km/h Spitze macht. Dank seiner aerodynamisch günstigen Form sollte er dies eigentlich schaffen. Und da er 15 kg leichter ist als das Coupé, sind auch etwas bessere Beschleunigungszeiten möglich. Doch was soll's: der Spider bietet alles, was das Autofahren noch zum Vergnügen machen kann.