



Keiner bekam volkstümliche Traumwagen so gut hin wie Fiat in den 60er-Jahren. Mit 145 km/h Spitze gehörte das 850 Coupé seinerzeit zu den schnelleren Autos

Die stimmigen Proportionen verdankt das Fiat 850 Sport Coupé auch den 13-statt Zwölf-Zoll-Rädern wie bei der Limousine. Nur so passten vorn Scheibenbremsen rein

KLASSIKER Traum-Coupés der 60er

Der Traum von Rimini

In den 1960er-Jahren lieben die Deutschen Italien – auch wegen des Fiat 850 Coupé

— Vier kleine Italiener sind im Deutschland der 60er-Jahre allen sympathisch. Zuerst die beiden Gastarbeiter, die Conny Froboess 1962 in ihrem Nummer-eins-Hit besingt. Drei Jahre später dann das Fiat 850 Coupé und sein offener Bruder, der Spider. Beide parken vor so mancher Pizzeria und Gelateria, gern aber auch als

Farbtupfer in Käfer-dominierten Reihenhausssiedlungen oder als flotter Zweitwagen für die Frau Gemahlin vor einem der damals so beliebten Bungalows. Das Coupé verkauft sich besser als sein offenes Pendant. Weil nördlich der Alpen nur selten Spider-Wetter zum Offenfahren einlädt. Und natürlich wegen des

Preises. 1965 kostet der Spider 1300 Mark mehr als das Coupé, das (wie das etwa gleich schnelle Opel Kadett Coupé 1100 S) für knapp über 6000 Mark zu haben ist. Ein satter Aufschlag für das Plus an Glamour und Prestige: Die 850 Limousine, auf der beide basieren, steht mit nur 4600 Mark in der Preisliste.

Die besten Verkaufsargumente liefert den Fiat-Händlern das Design. Mario Felice Boano, der Leiter von Fiats Centro Stile, hat das Coupé persönlich entworfen. Sein optischer Leckerbissen trifft den Geschmack der breiten Masse ähnlich gut wie seit 1961 das Nudel-Fertiggericht von Mirácoli. Wie ein Nachwuchs-Ferrari ▶



Bei gleichem Radstand ist das Coupé 7,5 Zentimeter länger als die Limousine. Die Sitze sind leicht schalenförmig, aber relativ weich



Einfach schön: Sportlenkrad aus Kunststoff mit gelochten Speichen und zwei große, mattschwarz unterlegte Instrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl

kommt das Coupé daher mit seiner langen Haube und den runden Rücklichtern. Sogar der spätere Apple-Gründer Steve Jobs kauft sich den 2+2-Sitzer in jungen Jahren. An der anspruchsvollen Großserientechnik des feischen Fastbacks wird das kaum gelegen haben, obwohl sie – Stichwort Alltagstauglichkeit – durchaus ihre Vorzüge besitzt.

Den Motor servieren die Turiner Autobauer al dente, also mit mehr Biss als in der Limousine. Die wichtigsten Zutaten: schärfere Nockenwelle, größere Ventile, höhere Verdichtung. Die erste Serie kommt so auf 47 statt 34 PS, die zweite und dritte Serie mit 903 Kubik leisten sogar 52 PS – so wie unser Fotowagen, ein Zweitserien-Modell, das Peter Göbel aus Korb gehört. Der Inhaber der Agentur Plusrallye und sportliche Leiter der AUTO

BILD KLASSIK-Rallyes hat ihn mit nur 25.500 Kilometern gekauft. Sein Coupé von 1970 dürfte eines der wenigen sein, bei dem noch kein Stück Blech so braun ist wie zu lang gebackener Pizzaboden. Nur ein instandgesetzter Unfallschaden der Erstbesitzerin steht unter „Besondere Vorkommnisse“ im Lebenslauf. Bis auf den Abarth-Sportauspuff und den Tripmaster im Innenraum ist alles im Originalzustand.

Die Frage, ob ein Auto mit 52 PS die Bezeichnung „Sport“ im Namen führen darf, beantwortet das 850 Coupé mit einem klaren Ja. Fiat nennt für damalige Zeiten respektable 19 Sekunden von null auf 100 und über 145 km/h Spitze. In Wirklichkeit fühlt (und vor allem hört) sich das Coupé viel schneller an – nicht zuletzt, weil der Motor hohe Drehzahlen liebt.

Unter 3000 Touren passiert wenig, richtig los geht es erst ab 4000 und dann bis über 6000 Touren. Da kommt fast schon Rennfeeling auf, zumal die 52 PS nur 745 Kilo zu bewegen haben.

Fahrspaß ist also garantiert, und auch sonst sammelt das 850 Sport Coupé fleißig Sympathiepunkte mit seinem herrlich italienischen Charakter: klein, temperamentvoll, etwas zu laut, elegant gekleidet – und die Hände sind permanent in Bewegung, denn der Fahrer muss viel schalten und auf kurvigem Strecken kräftig kurbeln. Die Lenkung arbeitet indirekter als erwartet.

Bei schneller Kurvenfahrt überrascht der Fiat mit seiner Gutmütigkeit. Seine Hecklastigkeit – trotz Batterie vorn im Kofferraum – macht sich erst spät bemerkbar und bleibt auch dann gut beherrschbar. Mediterrane

Leichtigkeit herrscht dagegen bei Details wie den Krümmern, die an überdimensionale Makkaroni erinnern und direkt unter dem Tankstutzen liegen. Ungewöhnlich auch die unterschiedlichen Mechanismen zum Vorklappen der Vordersitze und die nach rechts versetzten Pedale. Italienisch für Genießer bieten das dünne Zweispeichen-Sportlenkrad, das Armaturenbrett mit dem großen Drehzahlmesser und die verchromte Handbremse.

Was aus den zwei kleinen Italienern wurde, die von Tina und Marina träumten, weiß niemand. Der kleine Fiat dagegen hat es zu etwas gebracht: zu einem Coupé-Klassiker der 1960er-Jahre, der uns noch heute träumen lässt. Wer hätte nicht Lust, den Koffer zu packen, einzusteigen und loszufahren, über den Brenner nach Rimini? Michael Struve



Der Kofferraum hat ein Volumen von 130 Litern. Links neben den Schaltern für Licht, Instrumentenbeleuchtung und Scheibenwischer liegt der Pumpknopf fürs Wischwasser. Wegen des Heckmotors sitzt der Choke zwischen den Sitzen. „Sport“ heißt das Coupé erst ab der zweiten Serie



FOTOS: A. EMERLING (7)

→ **HISTORIE**

Als Fiat 1964 den neuen 850 präsentiert, ist Evolution statt Revolution angesagt. Obwohl andere Hersteller vermehrt auf Frontantrieb setzen, hat Fiat einfach nur den 600 weiterentwickelt und vergrößert. Optisch reißt der neue 850 niemanden vom Hocker. Das gelingt erst dem Coupé und dem Spider ab 1965. Der Spider entsteht bei Bertone, das Coupé rollt bei Fiat vom Band. Beide basieren auf der Technik der 850 Limousine. Die erste Serie des Fiat 850 Coupé hat 47 PS und nur einen Scheinwerfer und eine Rückleuchte auf jeder Seite. Die zweite Serie betont ab 1968 ihren sportlichen Anspruch durch fünf zusätzliche PS und die Bezeichnung „Sport“. Außerdem gönnt Fiat dem Coupé kleine Zusatzscheinwerfer vorn, eine zweite Rückleuchte und eine Abrisskante am Heck. Erkennungsmerkmal der 1971 erscheinenden dritten Serie sind die vier gleich großen Scheinwerfer. Insgesamt baut Fiat den 850 Sport Coupé 342 873-mal. Nach dem Produktionsende 1971 produziert Seat das Coupé noch bis 1974, insgesamt etwa 5000 Seat 850 Coupé. Das nächste kleine Fiat Coupé heißt 128 Sport Coupé und erscheint 1971.



Links oben der Tankstutzen mit Kleckerschutz, rechts vom Motor der Lüfter. Erkennungszeichen der zweiten Serie: die Abrisskante am Heck. Kleines Designschmankerl: das hintere Ausstellfenster mit Chromrahmen



→ **PLUS/MINUS**

Alltagstauglichkeit zählt zu den größten Vorzügen des kleinen Fiat. Völlig unproblematisch lässt er sich mit geringem Wartungsaufwand regelmäßig bewegen. Auch der Verbrauch (rund sieben Liter) reißt keine großen Löcher in die Haushaltskasse. Gleiches gilt für den Unterhalt. Mechanik und Elektrik sind relativ simpel. Für Reparaturen am Motor lässt sich das komplette Heckblech mit sechs Schrauben lösen – schon herrschen perfekte Arbeitsbedingungen. Verschleißteile sind erfreulich günstig. Klar, dass bei einem 60er-Jahre-Fiat Rost ein Thema ist. Er befällt bevorzugt die Vorderachsaufhängung und nistet in den Kotflügeldecken an der A-Säule, wo ab Werk Bauschaum zum Einsatz kam. Karosserieteile sind längst nicht mehr für kleines Geld zu haben. Auf langen Strecken nervt das relativ hohe Geräuschniveau.

→ **ERSATZTEILE**

Die Versorgung ist beim Fiat 850 Sport Coupé grundsätzlich gut. Verschleißteile sind zum Teil sehr günstig und werden von diversen Händlern auch über das Internet angeboten. Ein Satz Bremsscheiben liegt bei rund 30, ein neuer Anlasser bei etwa 130 Euro. Einen kompletten Satz Reifen gibt es für weniger als 150 Euro. Blechteile gehen deutlich stärker ins Geld. Ein Frontblech beispielsweise kostet etwa 200, Türen ungefähr 350 Euro. Extrem rar und damit teuer sind Zierleisten. Auch bei Ersatzteilen lohnt die Suche in Italien, wo beispielsweise Lampenziering und Stoßstangen nachproduziert werden.

→ **MARKTLAGE**

In Deutschland ist das Angebot relativ übersichtlich. Die meisten Fahrzeuge stammen aus der zweiten Serie. Interessenten sollten ihr Suchgebiet auf Italien und die Beneluxländer ausweiten. Die Preise ziehen an. Sehr gute Autos stehen für weit über 10 000 Euro im Netz, brauchbare starten bei etwa 5000 Euro.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

→ **EMPFEHLUNG**

Die drei Serien unterscheiden sich optisch relativ stark voneinander. Wer diesbezüglich nicht festgelegt ist, sollte ein Coupé aus der zweiten Serie nehmen. Hier ist die Auswahl am größten, der Motor im Vergleich zur ersten Serie etwas stärker und der Drehzahlmesser serienmäßig. Beim Kauf unbedingt auf Rost achten und darauf, dass alle Zierleisten dran sind. Ersatz ist nur schwer aufzutreiben.

→ **ADRESSEN**

Club: Fiat 850 e.V., www.fiat850.info
Literatur: Giancarlo Catarsi: FIAT 850 coupé e spider, 96 Seiten, Verlag Giorgio Nada 2004, italienisch, ca. 26 Euro

TECHNISCHE DATEN

Fiat 850 Sport Coupé

Motor: Reihenvierzylinder, hinten längs • unten liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder • ein Weber-Fallstromvergaser • Hubraum 903 cm³ • Leistung 38 kW (52 PS) bei 6400/min • max. Drehmoment 65 Nm bei 4000/min **Antrieb/Fahrwerk:** Viergang-Schaltgetriebe • Hinterradantrieb • Einzeldradaufhängung, vorn an oberen Dreiecksquerlenkern, untere Querverfeder, Kurvenstabilisator, Teleskopstoßdämpfer, hinten Einzeldradaufhängung



an Dreiecksschräglenkern, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator, Teleskopstoßdämpfer • Reifen 155 SR 13 **Maße:** Radstand 2027 mm • Länge/Breite/Höhe 3652/1500/1300 mm • Leergewicht 745 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 19 s • Spitze 145 km/h • Verbrauch 6 bis 8 l pro 100 km • **Neupreis:** 6100 Mark (1970)

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Preisprognose	★★★★☆

★ mangelhaft • ★★ ausreichend • ★★★ befriedigend • ★★★★ gut • ★★★★★ sehr gut

KLASSIKER Traum-Coupés der 60er



Fiat 850 (ab 1964) Als 850 N mit 34 PS, als Super mit 37 PS und Speciale mit 47 und 49 PS



Fiat 850 Spider (ab 1965) Bertone entwirft den Spider und baut insgesamt 132 546 Stück



Fiat 850 Vignale Coupé (ab 1964) Sehr elegantes Coupé mit 850-Technik von Vignale



Fiat 128 Sport Coupé (ab 1971) Größer und moderner, mit Motor und Antrieb vorn



Sinnliche Momente – Mit dem SONAX PremiumClass LederpflegeSet.

Fühlen Sie die weiche, samtige Oberfläche, nehmen Sie die porentiefe Sauberkeit und den dezenten Glanz wahr, riechen Sie den edlen Duft. Lassen Sie sich vom PremiumClass LederpflegeSet beeindrucken und genießen Sie das Pflegeergebnis mit allen Sinnen.

Infos zu Bezugsquellen auf www.sonax.de und www.sonaxforever.com/klassik

