

Classiccars



VW Käfer WELCHES CABRIO IST BESSER? Karmann Ghia



JODY SCHECKTER
DIE F1-SAMMLUNG
DES WELTMEISTERS

RATGEBER



KAUFBERATUNG

BMW 540i E34



KAUFBERATUNG

ONTIAC FIREBIRD

BRISTOL 410

MGB GT V8

MERCEDES 380 SLC

GORDON-KEEBLE GK1

ASTON MARTIN V8

IM VERGLEICH

V8 SPORTWAGEN

FAHREN WIE VOR 60 JAHREN

Opel Rekord - Ford Taunus 17M



TRAUMWAGEN

Ferrari 250 GTE



HONDA CRX



OPEL RALLYE 2.0 E



DAF 55 COUPÉ



MATRA-S. BAGHEERA

FIAT 850 SPORT COUPÉ



PEUGEOT 304 COUPÉ



10 KLEINE COUPÉS AB 4000 €

4 192408 303992 02
AT 4,60 €; CH 8,30 CHF; BE, LU 4,70 €;
NL 4,90 €; ES, IT, PT (Cont.) 5,70 €;
SK 5,80 €; GR 5,80 €; FI 7,00 €; CZ 199 Kč

FIAT 850 SPORT COUPÉ



Alles so schön edel hier: Das Interieur dürfte zu den stilvollsten aller Kleinwagen gehören

Fotos: Thomas Statik

Das Kleinwagengeschäft lief blendend. Deshalb scheute Fiat 1964 davor zurück, seinen neuen „Volkshelden“, den 850, mit Frontantrieb auszustatten, obwohl das technische Konzept dafür in der Schublade lag. Das Topmanagement entschied: Der auf 843 Kubik vergrößerte Vierzylinder bleibt hinten. Dazu gesellte sich auch der Tank, deshalb fiel der Kofferraum vorn erstaunlich groß aus. Neben der Limousine, dem von Bertone ge-

zeichneten Sport Spider und dem Kleinbus kam 1965 das schicke Coupé auf den Markt. Auf kleinstem Raum zauberte Fiat-Chefstylist Mario Boano – der zuvor in Diensten von Pinin Farina und Ghia großartige GT-Modelle entworfen hatte – eine sportliche Silhouette, die die Tradition der dynamisch-eleganten, kleinen Fiat Coupés nahtlos fortführte. Besonders das Fastback Heck diente als Appetitanreger und Ideengeber für das zwei Jahre später präsentierte Dino Coupé.

Auch im Cockpit versprüht der kleine Italiener mit seinem Holzfoliendekor, dem Lenkrad mit Holzkranz, gelochten Speichen sowie den großen Rundinstrumenten eine ordentliche Portion Sportsgeist.

Für großflächigen Rost ist der Fiat einfach zu klein

Unter den dünn gepolsterten Kunstledersitzen scheint nur noch der Asphalt zu liegen, so tief sitzt der Fahrer im 850. Von dort aus lässt sich das leichtfüßige Coupé prima dirigieren. Die Lenkung arbeitet eher unverbindlich, auch der dünne Schaltstock lässt sich gern zweimal bitten. Doch sein kleines Triebwerk dreht munter hoch und erreicht bei Bedarf über 7000 Touren. Dabei ist es einerlei, ob es sich um das frühe 850 Coupé oder um das spätere 850 Sport Coupé handelt, das ab 1968 mit einem Grappaglas mehr Hubraum und fünf Pferdestärken mehr Leistung herauskam. Spaß machen sie beide, und weil sie so klein sind, kann Korrosion nie großflächig auftreten.

Tim Neumann >

FIAT 850 SPORT COUPÉ

Technische Daten

ANTRIEB 4-Zyl., h. längs, 2-Ventiler, seiti. Nockenwelle, kettengetr.; 903 cm³; Weber-Doppelvergaser; Verd.: 9,5; 38 kW/52 PS bei 6400/min; max. Drehm.: 64 Nm bei 4000/min; 4-Gang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie; Radaufhängung vorn: Dreieckquerlenker, Querblattfeder; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern; v./h. Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 155 SR 13

ECKDATEN L/B/H: 3650/1500/1300 mm; Radstand: 2030 mm; Leergewicht: 745 kg; Bauzeit: 1965 bis 1971; Stückz.: 342.873; Preis (1970): 6100 Mark

MESSWERTE ¹0 auf 100 km/h: 17,1 s; Höchstgeschw.: 150 km/h; Verbr.: 8,6 l/100 km

GTÜ

¹AZ Ausgabe 16/70

MARKTLAGE¹

Zustand 2 11.200 €

Zustand 3 6700 €

Zustand 4 2300 €

Wertentwicklung leicht fallend ▼

¹Fiat 850 Sport Coupé (1968 bis 1971)



Ferrari light: Die Form des 850 Coupés orientierte sich an jener der Traumwagen aus den 1960er-Jahren

