

DRIVE STYLE



VERLAGERUNG

Der Bundesrat gesteht in seinem Bericht zum ersten Mal ein, dass die Zielwerte nicht erreicht wurden. >33



PLATZ IN DER MITTE

Rettungsgasse in Österreich und was sich sonst noch für Autofahrer auf europäischen Strassen ändert. >34



FRÜHER START

Heisser Asphalt statt kalten Schnees: Einige Schweizer Fahrer starten diese Woche beim 24-h-Rennen von Dubai. >37



Zeitlos: Designer Mario Felice Boano zeichnete den kompakten und schnörkellosen Fiat 850 Sport Coupé. Foto: Werk

Sekretärinnen-Ferrari

FIAT 850 SPORT COUPÉ Ein sportliches Auto mit dem Lebensgefühl der 60er- und 70er-Jahre – nicht nur für Frauen.

BRUNO VON ROTZ

Eigentlich ein ideales Auto für das Verkehrsregime von heute, der Fiat 850 Sport Coupé: Man fühlt sich meist schneller, als man ist. Und wegen der überschaubaren Leistungsfähigkeit des gut 900 cm³ grossen Motors kommt man nicht ständig mit Geschwindigkeitslimiten in Konflikt. Auch die Bedienung gibt keine Probleme auf, das Design des Wagens ist hübsch und eindeutig italienisch. Aufgrund dieser Eigenschaften und des vergleichsweise hohen Frauenanteils unter den Fahrern wurde der kompakte Fiat damals auch «Sekretärinnen-Ferrari» genannt.

DIE LIMOUSINE 850 ALS BASIS Die Geschichte des Fiat 850 Sport beginnt mit dem Fiat 600, der 1955 das Licht der Welt erblickte und im Prinzip das gesamte technische Rüstzeug bereits mitbrachte, das später die 850-Limousine und die zugehörigen Sportmodelle als Basis nutzten. Den Anfang machte die 850-Limousine, entwickelt unter dem Projektcode 100G; der Tipo 100 war der Fiat 600 gewesen, das «G» stand für Grande. Unter Zeit-

druck entwickelte Fiat mit dem 850 eine Heckmotor-Limousine, die im Prinzip eine in allen Dimensionen gewachsene 600er-Limousine mit neuem Kleid war. Man hatte dazu den Motor auf 843 cm³ vergrössert und den Tank nach hinten verschoben. Das 1964 präsentierte Ergebnis überzeugte, der Wagen wurde zum Millionen-Verkaufserfolg.

Schon vor der Präsentation hatte man bei Fiat den Entscheid gefällt, auf der 850er-Basis günstige Sportwagen anzubieten. Man entschloss sich, gleich zwei verschiedene Modelle zu lancieren, ein Coupé und ein Cabriolet. Der Auftrag für das Cabriolet ging an Bertone, das Coupé übernahm die interne Entwicklungsabteilung bei Fiat.

DESIGN DURCH FIAT Das Fiat-Styling-Studio an der Via La Manta in Turin wurde Mitte der 60er-Jahre durch Vater und Sohn Boano angeführt. Mario Felice Boano, dessen Handschrift man auch auf Ferrari-Modellen finden kann, zeichnete ein kompaktes und schnörkelloses Coupé, dessen Bleche sich für die Massenproduktion eigneten. Von der Seite betrachtet, eröffnet

sich die Motorlage nicht, Lüftungsgitter sind nur von hinten und oben zu erkennen. Der Radstand und die gesamte Bodenplattform der Limousine wurden beibehalten, damit ergaben sich auch für das Coupé gute Platzverhältnisse. Hinzu kamen wohnliche Sitze, ein sportliches Interieur, Ausstellfenster hinten und vorne und ein durchaus nutzbarer Kofferraum vorne – alles zusammen machte das Auto nicht nur für Einzelgänger, sondern auch für junge Familien interessant.

Dass man aus dem kleinen Motor einiges herausholen konnte, hatte Carlo Abarth schon zur Genüge bewiesen. Höhere Verdichtung, neue Nockenwellen sowie verringerte Widerstände im Auspufftrakt steigerten die Leistung gegenüber der Limousine um beachtliche 10 auf 47 PS bei 6200/min.

FAST KONKURRENZLOS 950 000 Lire, 7690 Franken oder 5880 D-Mark kostete das Fiat-850-Coupé bei der Einführung, das war ein starker Preis für einen Sportwagen, der zwar von der

FORTSETZUNG AUF SEITE 26

HISTORIE

FIAT 850 LIMOUSINE

1964 vorgestellt, basierte die 850-Limousine konstruktiv auf dem Fiat 600, war aber erheblich grösser und mit 843 cm³ und 34/37 PS auch wesentlich stärker motorisiert.

FIAT 850 COUPÉ SERIE 1



1965 am Genfer Auto-Salon präsentiert, basierte das Coupé auf der Bodengruppe der 850-Limousine. Ein vom Fiat-Styling-Center entwickeltes Blechkleid und ein auf 47 PS erstärkter Motor machten das preisgünstige Coupé zum Erfolg.

FIAT 850 SPORT COUPÉ SERIE 2



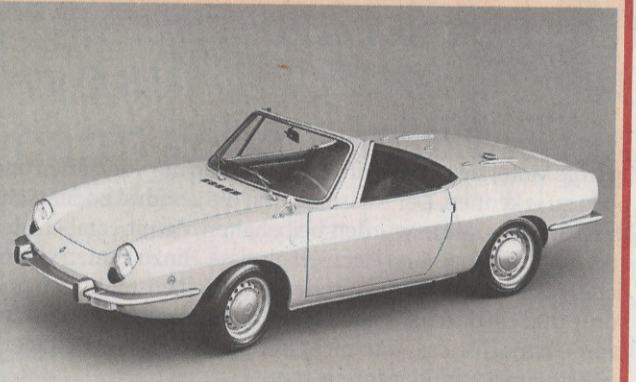
1968 präsentierte Fiat ein in vielen Punkten überarbeitetes Coupé. Der Motor wurde auf 903 cm³ vergrössert und leistete nun 52 PS, Front und Heck des Coupés wurden überarbeitet, das Interieur aufgewertet.

FIAT 850 SPORT COUPÉ SERIE 3



1971 wurde zum letzten Mal Hand an das Coupé gelegt. Die Mittelscheinwerfer vorne wurden grösser. Im selben Jahr lief die Produktion nach 342 873 Exemplaren aus.

FIAT 850 SPIDER



Zwischen 1965 und 1973 wurde auch eine offene 850-Version mit Namen Spider verkauft, entwickelt und gebaut wurde sie von Bertone. Sie unterschied sich seitens der Karosserie vollständig vom Coupé, basierte aber ebenso wie dieses auf der Bodengruppe der 850-Limousine. 124 660 offene Versionen wurden hergestellt, Bertone baute den Spider nach der offiziellen Produktionseinstellung durch Fiat unter dem Namen Bertone Racer noch eine Weile weiter.

Die ganze Familie auf einen Blick: Das Fiat-850-Sport-Coupé im Kreise seiner Verwandten 2300 S, 1500 und 1600 Cabriolet sowie 850 Spider. Foto: Werk



FORTSETZUNG VON SEITE 25

Zuverlässigkeit seiner Limousinen-Schwester profitierte, optisch aber kaum etwas mit ihr gemeinsam hatte.

Bei diesen Preisen musste sich die Konkurrenz warm anziehen. Ein Austin Healey Sprite konnte mit 7850 Franken noch knapp mithalten in der Schweiz, ein Glas 1300 GT kostete aber 15 950 Franken, ein Simca 1000 Coupé oder ein Karmann-Ghia 1300 von VW 9990 Franken. Kein Wunder, musste sich Fiat da nicht um die Nachfrage sorgen. Selbst die verwöhnten Amerikaner schlossen das Fiat-Coupé in die Arme, sie erhielten ab 1968 aufgrund gesetzlicher Rahmenbedingungen sogar eine auf 817 cm³ Hubraum reduzierte Version.

GEPRIESENE SPORTLICHKEIT UND SICHERHEIT Die Branchenblätter waren des Lobes voll. Die Handlichkeit, das neutrale Fahrverhalten und die sportlichen Fahrleistungen wurden allenthalben gelobt. 138,4 km/h Spitzengeschwindigkeit erreichte der Korrespondent der «Automobil Revue» bei der ersten Probefahrt.

«Auto Motor Sport» beschleunigte den kleinen Italiener in 18,6 s auf 100 km/h und erreichte eine Spitze von 146 km/h, was Konkurrenten wie BMW 700 CS, NSU Sportprinz oder Opel Kadett Coupé ziemlich alt aussehen liess. «Mehr als ein Spielzeug», meinte Manfred Jantke in seinem Test und fasste lobend zusammen: «Auch beim 850 Coupé fanden wir jene Eigenschaften, die im Alltag wichtig sind: die leichtgängige Lenkung, die exakte Schaltung, die geringen Pedaldrücke für Kupplung und Bremse, die guten Sichtverhältnisse, den kleinen Wendekreis, kurz die Handlichkeit und mühelose Bedienbarkeit eines perfekten Kleinwagens.»

MEHR LEISTUNG Bereits bei den ersten Fahrten kam aber auch der Wunsch nach mehr Leistung auf. So meinte die «Automobil Revue»: «Mit einer weiteren Leistungsspritze, die das Fahrwerk verdauen könnte, würde das zierliche Wägelchen noch weiter an Reiz gewinnen.»

Carlo Abarth hatte ein Herz für leistungshungrige 850er-Freunde. Mit dem Fiat Abarth Coupé 1000 OT schöpfte er 62 DIN-PS aus dem auf einen Liter Hubraum vergrösserten Triebwerk – das Modell 1000 OTR brachte es sogar auf 74 DIN-PS. Die «Automobil Revue» jedenfalls attestierte dem Abarth-Verwand-

ten eine Höchstgeschwindigkeit von 160,7 km/h. Aber auch das Werk hatte ein Einsehen und rüstete 1968 nach, vergrösserte den Hubraum auf 903 cm³ und erreichte damit 52 DIN-PS bei 6500/min. Damit liess sich nun gemäss dem Test von «Auto Motor und Sport» im Jahre 1968 eine Spitzengeschwindigkeit von 152 km/h erreichen und eine um rund zehn Prozent verkürzte Beschleunigungszeit realisieren. Mit einer aufgewerteten Ausstattung (Doppelscheinwerfer vorne, vier statt zwei Heckleuchten, Stossstangenhörner, Bodenteppiche, neu gestaltetes Sportlenkrad) war das Coupé noch attraktiver geworden, ohne den Geldbeutel der Käufer stärker zu belasten. Weiterhin bril-



Italienische Momente: Frauen stellen einen hohen Anteil an den Besitzern des Fiat 850 - hier die Limousine, auf deren Basis das Sport-Coupé entstand. Foto: Werk

Technische Daten - Fiat 850 Sport Coupé

MODELL

Fiat 850 Sport Coupé (1971).

KAROSSERIE

Coupé, zweitürig.
Gewicht (DIN) 735 kg, maximal zulässiges Gesamtgewicht 935 kg.

MOTOR

Hub 68 mm, Bohrung 65 mm, Hubraum 903 cm³; Kompression 9,5:1; Leistung 52 PS (DIN) bei 6500/min; Literleistung 57,7 PS/L (DIN); maximales Drehmoment 6,6 mkg (DIN) bei 4000/min (65 Nm); Oktanbedarf Superbenzin.

MOTORKONSTRUKTION

Heckmotor. Hängende Ventile, seitliche Nockenwelle (Kette); Leichtme-

tall-Zylinderkopf; 3-fach gelagerte Kurbelwelle; zentrifugale Ölfilter im Hauptstrom, Öl 3,25 L; Ein Fallstromvergaser Weber 30 DIC. Zündkerzen Marelli CW 260 L, Champion N 3 oder Bosch W 260 T2; Batterie 45 Ah, Alternator 53 A.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Heckantrieb.
Federscheibenkupplung; 4-Gang-Vollsynchrongetriebe (ohne direkten Gang); Stockschtaltung; Hypoid-Achsantrieb, Untersetzung 4,875:1 (8/39).

GETRIEBE-ÜBERSETZUNG

I. 3,636:1; II. 2,055:1; III. 1,409:1; IV. 0,963:1; R 3,615:1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie; vorn obere Dreieckquerlenker und untere Querblattfeder, hinten Einzelradaufhängung mit schrägen Dreieckquerlenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer.
Bremsen: Vorne Fiat-Bendix-Scheibenbremse, hinten Trommelbremse, Scheibendurchmesser 22,6 cm. Wirksame Bremsbelagfläche vorn 124 cm² hinten 220 cm²; Radialreifen 155-13 oder 150-13.

DIMENSIONEN

Spur 117/122 cm, Bodenfreiheit 12,5 cm, Wendekreis 10,2 m. Kofferraum 90+40 dm³.

Länge 365 cm, Breite 150 cm, Höhe 130 cm.

AUSRÜSTUNG

Serienmässig mit Scheibendusche, Scheibenwischer stufenlos regulierbar, vordere Einzelsitze, Motorraumbeleuchtung.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit über 145 km/h; bei 1000 /min im IV. Gang 22,1 km/h; Beschleunigung 0-100 km/h (19,5 s; stehender Kilometer 38,2 s; Leistungsgewicht 14,3 kg/PS (DIN); Verbrauch (CUNA) 7 L/100 km.

Alle Fahrleistungswerte basieren auf Angaben des Werks.



Jahrgang 1971: Fiat 850 Sport Coupé der Oldtimer-Galerie Toffen, der sich auch im Alter von 40 Jahren immer noch flott bewegen lässt. Foto: Balz Schreier

lierte der kleine Sportwagen mit einem «leichtfüßigen Fahrwerk» und «unter allen Fahrbedingungen günstigen Verbrauch», so das Fazit des Tests.

Die «Automobil Revue» resümierte 1968: «Auch in seiner neuen Form stellt das Coupé 850 Sport von Fiat, das von Anfang an die Gunst des Publikums errungen hatte, ein kleines, preislich attraktives Luxusobjekt dar. Zwei Personen und zwei Kindern wird es die gleichen Dienste leisten, wie es die bürgerliche Limousine 850 für vier Personen tut; dazu aber erlaubt es kürzere Eskapaden, wo seine gute Leistung zur Auswirkung kommt und dem Fahrer oder der Fahrerin den Genuss bietet, den er oder sie von einem kleinen sportlichen Coupé erwartet.»

Als die Zeitschrift «hobby» vier Jedermann-Coupés – Fiat 850 Sport Coupé, Opel Kadett, DAF 55 und Ford Capri – verglich, siegte zwar in der Summe der Eigenschaften der Ford Capri, der Fiat aber war das einzige Fahrzeug, das sich sportlich nennen durfte in diesem Kreise. Bei Fahrleistungen und Fahrverhalten hatten Opel, DAF und Ford dem Fiat nur wenig entgegenzusetzen. Und nicht alle waren ja auf die Familientauglichkeit der grösseren Coupés angewiesen.

HOHE STÜCKZAHLEN Das Rezept stimmte also, die Kunden kauften. Feinfühlig Retuschen 1968 (Serie 2) und 1971 (Serie 3; grössere Mittelscheinwerfer vorne) sicherten die Attraktivität des kleinen Sportlers. Insgesamt 342 873 Coupés verliessen das Werk zwischen 1965 und 1971. Und dies, obschon nicht alles per-

fekt war, wie bei den meisten Autos der 60er-Jahre. Die amerikanische Fachzeitschrift «Road & Track» führte 1970 eine Umfrage unter den Besitzern durch, welche sich unter anderem über ausfallende Instrumente, fehlerhafte Elektrik und Probleme mit der Kühlung beklagten. Als die fünf schlimmsten Eigenschaften nannten die amerikanischen 850-Besitzer Qualitätsanmutung, fehlende Leistung, Geräuschentwicklung des Motors, Unexaktheit der Schaltung und die Verletzlichkeit der Karosserie. Gleichzeitig lobten sie aber auch Fahreigenschaften, Energieeffizienz, Aussehen, Komfort und Fahrleistungen. Immerhin 70% gaben damals an, sie würden den Wagen wieder kaufen.

NOSTALGISCHE GEFÜHLE AM LENKRAD Im Jahre 1968 sass ich zum ersten Mal in einem Fiat 850 Sport Coupé, als noch kleinwüchsiger Beifahrer bei meinem Onkel. Der war dafür bekannt, dass Hinterreifen nur 8000 km hielten. In den folgenden über vierzig Jahren haben sich die Anforderungen an Fahrleistungen und Handling natürlich wesentlich geändert.

Wer heutzutage beim 850 Coupé auf die Tube drückt, erlebt keinen Beschleunigungsrausch. Im Gegenteil, jeder Kleinwagen kommt schneller von der Ampel weg. Trotzdem fühlt man sich im kleinen Coupé sportlich angezogen, dank tiefer Sitzposition und Blick auf Sportlenkrad, Drehzahlmesser- und Tachometer-Runduhren. Die Schaltung will nicht immer den Befehlen folgen, und Zwischengasstösse zur Unterstützung kratzfreier Gangwechsel sind empfehlenswert. Der Motor röhrt luftig wie

damals im Heck und verleitet sofort zu einem breiten Grinsen.

Schon nach wenigen Kilometern hat man sich an die Raumverhältnisse und die Reaktionen des Coupés gewöhnt, die Bedienung der wichtigsten Funktionen geht ohne langes Lesen der (sowieso nur kurzen) Anleitung problemlos von der Hand. Die Übersichtlichkeit ist hervorragend, und die wahrlich kompakten Dimensionen – 3,65 m in der Länge, 1,50 m in der Breite und 1,30 Meter in der Höhe – lassen auch auf kleinsten Landstrassen, die man mit modernen Autos nur noch ungern aufsucht, Freude aufkommen. Ab an die Adria!

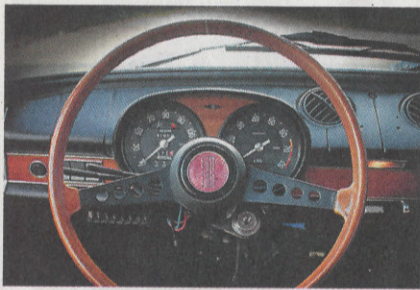
GÜNSTIG, ABER NICHT BILLIG Ein gut erhaltenes Fiat-850-Sport-Coupé wechselt den Besitzer heute für rund 7000 bis 12 000 Euro respektive 9000 bis 15 000 Franken und liegt damit üblicherweise rund 20 bis 30 Prozent unter den Werten, die das parallel gebaute Bertone-Cabriolet erreicht. Die Technik ist relativ anspruchslos, Rostprobleme können aber ins Geld gehen, weshalb es sich lohnt, nach dem besten Coupé zu suchen, wenn man eines kaufen will. Die Fiat-Sportwagen sind zwar seltener geworden, sie werden aber durchaus gehandelt.

Ein Fiat 850 Coupé offeriert auch heute noch verblüffend viel Fahrspass und ist auch an Oldtimer-Anlässen gerne gesehen, verfügt dazu über überzeugende Alltagsqualitäten bei geringen Kosten. Was will man mehr?

Mehr über den Fiat 850 Sport Coupé finden Sie unter www.zwischengas.com/850



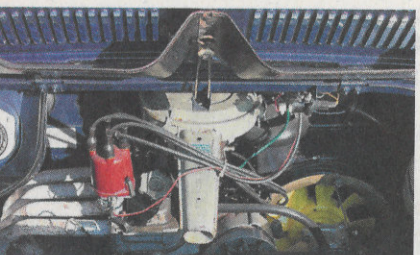
Im Stil der Zeit: Sportliche Sitze, aber immer noch ein Hauch von Kleinwagen. Foto: BvR (4)



Sportliche Instrumente, Lenkrad ab 1968 in neuem Design. Foto: Schreier



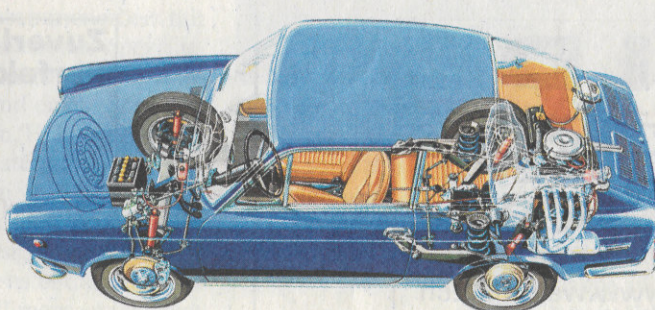
Mehr Platz im Kofferraum: Stehen des Reserverad im Bug.



Kräftig: Der Motor mit weniger als einem Liter Hubraum.



Zierliche Erscheinung: Fiat 850 Sport Coupé mit den typischen runden Heckleuchten. Von hinten bewunderten viele Autofahrer den kleinen Fiat.



Motor im Heck, Kofferraum vorne: Grundkonstruktion des Fiat 850. Basis dafür, dass das Coupé durchaus tauglich für Familien war. Foto: Werk