

300.
Ausgabe

10/2009 Deutschland

Der Original-Roadster von 1957 und der Nachfahre von 1989

Mythos 300 SL



Reise
2000 Kilom
durch Deuts

Restaurier
Fiat 850 Sport

Expertenru
Die Zukun
des Oldtim

Fahrberic
AC Greyhor
und Talbot-Lago



Service-Station MGA



Sport Sachsen Classic



Fahrbericht Lada Niva



Spider-Familie

Als sich bei Monika und Uwe Thoma Familiennachwuchs einstellte, reichte der Platz im Fiat 850 Sport Spider nicht mehr für gemeinsame Ausflüge. Für dieses Problem gab es nur eine Lösung – ein zweiter Spider musste her.

ES WAR LIEBE AUF DEN ZWEITEN BLICK.

Den ersten engeren Kontakt mit einem Fiat 850 Spider hatte Uwe Thoma, als einer seiner Freunde plante, sich solch ein Auto zu kaufen. Dieser schleppte Thoma mit zum Besichtigungstermin und bat ihn um eine Begutachtung des Kaufobjekts. „Der Zustand des Autos war in Ordnung, doch ich hätte es mir nicht gekauft“, erinnert sich Thoma, der damals mehr für die klassischeren Linien seines MGA schwärmte.

Aber einige Zeit später erlag er doch dem Charme des kleinen italienischen Cabrios. Wieder begleitete er einen Freund zur Besichtigung eines zum Verkauf stehenden Spider. Als sich dieser nicht zum Kauf des orangefarbenen Flitzers entscheiden konnte, „habe ich eine Nacht drüber geschlafen und entschieden, dass ich ihn nehme“, erzählt Thoma.

Das war 1997, und schon bald gehörten er und seine Frau Monika zu den aktiven Mitgliedern im Fiat 850 Spider Club. Als nun die Familie wuchs und der Sohn eines Tages den Wunsch äußerte, Mama und Papa bei ihren Spider-Ausflügen zu begleiten, musste etwas geschehen. Der Plan, ein viersitziges Cabrio anzuschaffen, war schnell wieder vom Tisch. Die Lösung hieß: ein zweiter Spider.

Das erwies sich schwerer, als es zunächst schien, besonders, wenn das gesuchte Objekt gewisse Qualitätskriterien erfüllen soll. Moni und Uwe hatten gerade den fünften Spider angeschaut und waren dazu über 1000 Kilometer gefahren, als ein Inserat im Internet ihre Aufmerksamkeit erregte. Angepriesen wurde ein 850 Spider von 1972 mit einer Laufleistung von 113 000 Kilometern. „Regelmäßig gewartet und in sehr gutem rostfreien Zustand“, versprach der Anzeigentext. Standort des Wagens: Onex bei Genf.

Dieser Ort lag fast genau dort, wo sie gerade hergekommen waren. Hätte Uwe einen Motivationstrainer gehabt, wäre der stolz auf seinen Schüler gewesen. Denn ohne zu zögern machte sich Uwe erneut auf den Weg. Diesmal begleitete ihn sein Neffe. Mitten in der Nacht fuhren sie los und trafen dank ungewöhnlich ruhiger Verkehrslage eine Stunde vor dem vereinbarten Termin am Ziel ein.

Ungeduldig, weil voller Hoffnung, endlich auf das gesuchte Objekt zu stoßen, klingelten



AUF DEN ERSTEN BLICK SAH DER SPIDER GUT AUS

Bei in der Schweiz erworbene Spider machte einen guten Eindruck, die Spielmaße an den Türen waren perfekt. Die Überführung auf Achse in den heimischen Schweißwerk verlief problemlos.

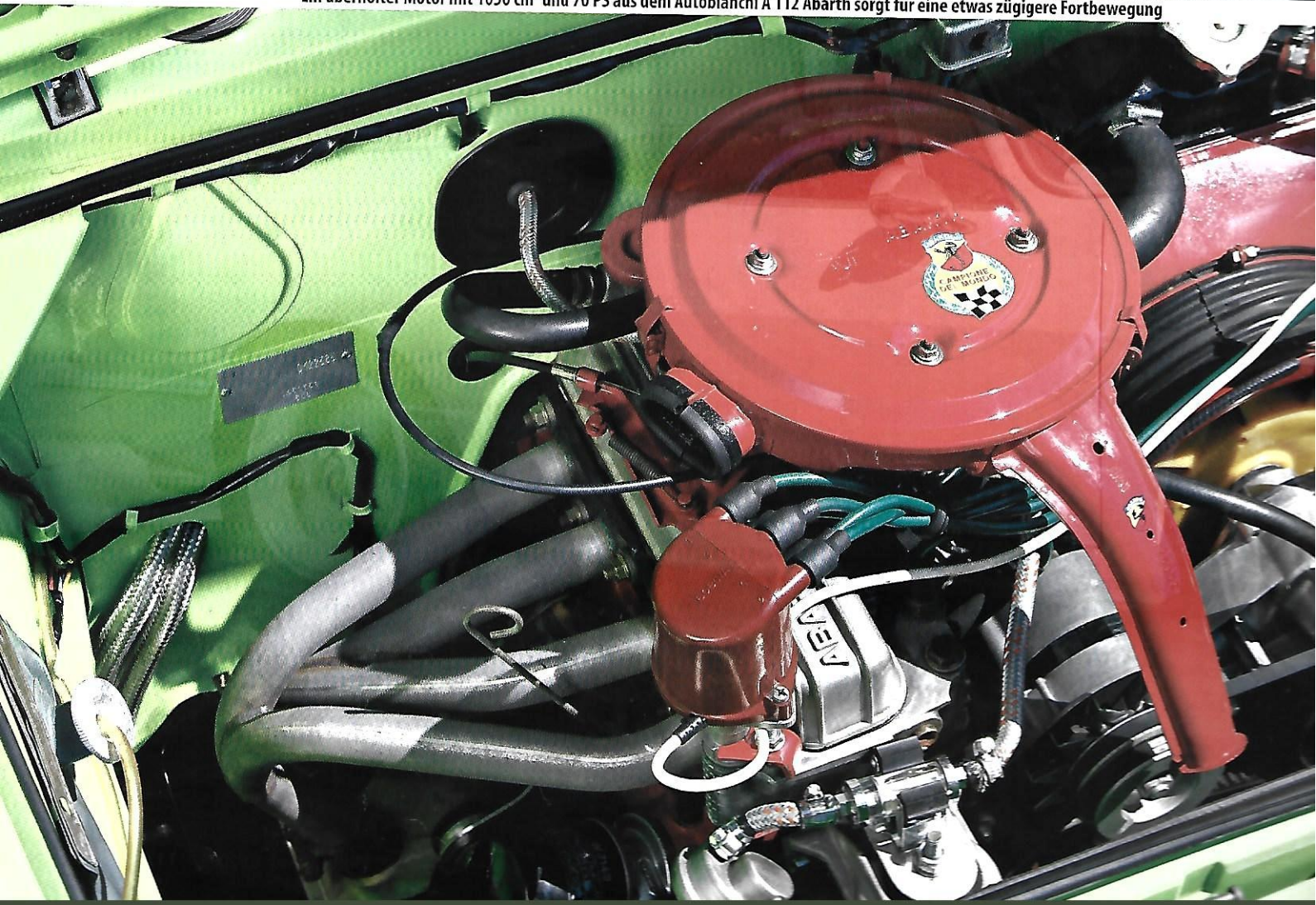


Allerdings hatte aus diesem Auto der Zeit der Zeit genügt. Die Restaurierung kostete einige Euro, stellenweise musste das Metall neu gesetzt werden, wie bei der vorderen Stoßdämpferaufnahme – jedoch wurde hier eine Reparatur als „reparatur“.





Ein überholter Motor mit 1050 cm³ und 70 PS aus dem Autobianchi A 112 Abarth sorgt für eine etwas zügigere Fortbewegung



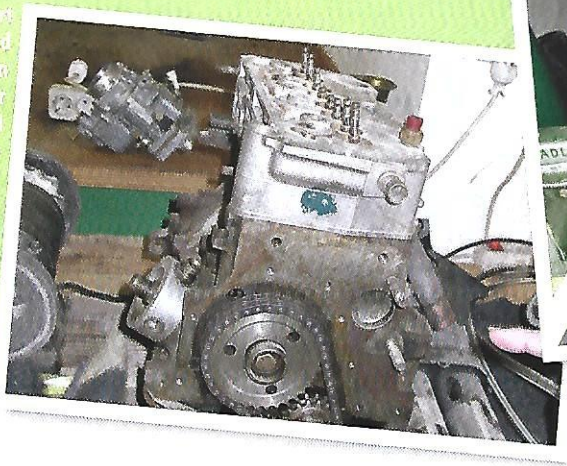


Alu-Verkleidungen statt Holzdekor zierten das Instrumentenbrett ab 1972. Da diese beschädigt und neu nicht zu haben waren, lackierte Thoma das Blech in Wagenfarbe



PROFIHILFE BEI ARBEITEN AN MOTOR UND INTERIEUR

Familie Thoma fährt gern in die Berge, und so entschied sie, den originalen Motor einzulagern und dafür eine stärkere Maschine aus dem A 112 Abarth einzubauen – überholt vom Fiat-Experten Walter Wiedekind.



Die Sitze mussten aufgearbeitet werden, die Seiten- und Türverkleidungen entstanden komplett neu. Das ganze Interieur wurde in Echtleider bezogen. Ein befreundeter Sattler ließ es sich nicht nehmen, die Thomas zu unterstützen.

DATEN & FAKTEN

Fiat 850 Sport Spider

Baujahr: 1972

Präsentationsjahr: 1965, zweite Serie 1968

Neupreis: 7800 Mark (1972)

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor im Heck, seitliche Nockenwelle über Kette angetrieben, Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Fallstrom-Weber-Vergaser

Hubraum: 903 cm³ (Bohrung x Hub 65 x 68 mm)

Leistung: 52 PS bei 6400/min

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Club: Fiat 850 e.V., www.fiat850.info

Literatur: Albano Valgiusti, La Fiat 850 Spider Bertone. Edizioni il Fiorino, Giancarlo Catarsi, Fiat 850 Coupé e Spider, Giorgio Nada Editore

Restaurierung

Kaufjahr/Kaufort: Oktober 2002 in Onex bei Genf

Kaufzustand: Regelmäßig gewartetes Fahrzeug aus zweiter Hand, an einigen Stellen nachlackiert, einzelne reparierte Rostschäden, gute Spaltmaße, Interieur verschlissen, Verdeck okay, Motor lief, Zustandsnote 3 bis 4.

Vorgeschichte: Der Erstbesitzer unterschrieb den Kaufvertrag auf dem Genfer Salon. Der zweite Besitzer, ein Journalist, kaufte den Fiat 1978 und überließ ihn später seiner Gattin.

Restaurierungsumfang: Totalrestaurierung der Karosserie mit Hilfe zahlreicher selbst gefertigter Bleche. Die Karosserie wurde vollständig geschlichtet und stellenweise verzinkt, um auf Spachtel verzichten zu können. Lediglich bei der Vorbereitung zum Lackieren wurde etwas Spritzspachtel aufgetragen. Aufarbeitung der Sitze und des Interieurs, Bezüge aus Echtleider. Neuer Teppichboden. Alle Teile des Fahrwerks gesandstrahlt, lackiert, Verschleißteile erneuert. Überholung des Getriebes. Einbau eines überholten Autobianchi A 112 Abarth-Motors anstelle des Originalmotors, der eingelagert wurde.

Restaurierungsdauer: 2003 bis 2006

Fachkundige Unterstützung und Ersatzteil-

lieferanten: Sindelar Eyck, Der Ledermacher, 75233 Tiefenbronn; Markus Michaletz, Autolackiererei, 75365 Calw; Motorüberholung durch Walter Wiedekind, 34225 Baunatal; TÜV Süd, Service-Center Calw. Ersatzteile: Linea Rossa, 88400 Biberach; Holtmann & Niedrigerke, 32758 Detmold; Korrosionsschutz Depot, 90579 Langenzenn; Ebay

Kosten: Rund 16 000 Euro ohne Arbeitsstunden

Zustandsnote nach Restaurierung: 2+

Marktwert: 20 000 Euro (Wiederbeschaffungswert)

sie an der Tür. Die verschlafenen Gesichter der Fiat-Besitzer ignorierten sie ebenso wie das angebotene Frühstück. Erst mussten sie das Auto sehen, und als das aus der Garage fuhr, wusste Thoma sofort: „Das ist es.“

Ihm war es nämlich besonders auf gleichmäßige und nicht zu große Türspalte angekommen – ein Indiz dafür, dass an der Bodengruppe entweder noch keine Bleche eingeschweißt worden sind oder bei Reparaturen gute Arbeit geleistet wurde. Und dieser Wagen schien okay zu sein.

Nun gab es dann doch noch Frühstück mit frischen Croissants und Kaffee, bevor sich Thoma hinter das Lenkrad seiner Neuerwerbung schwang und auf Achse den Heimweg in den Schwarzwald antrat.

Seine Frau Monika sollte Besitzerin dieses in Verde Chiaro 358 lackierten Spiders werden. Die relativ seltene Farbe versprach ein gewisses Maß an Exklusivität, zumal der einzige ihnen bisher bekannte Spider in diesem Farbton in Holland zu Hause war. Doch wie das Schicksal spielt – mittlerweile läuft dieses Exemplar in einem Nachbarort.

Zunächst wollte das Ehepaar Thoma den in der Schweiz erworbenen Spider eine Weile fahren und es vorerst bei einer technischen Inspektion belassen. Doch dann entschieden sie sich gleich für eine Totalrestaurierung. Uwe betrat damit kein Neuland. Der technische Angestellte bei Mercedes ist auch Karosseriebaumeister und hat in der Vergangenheit bereits für einige Freunde die Karosserien ihrer Oldies restauriert.

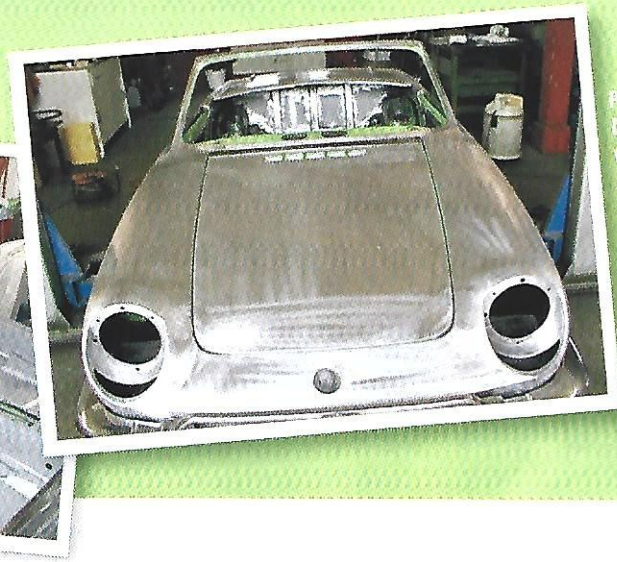
Nun widmete er sich nach Feierabend dem kleinen Grünen, der zunächst komplett zerlegt wurde. Wie vermutet erwies er sich zwar nicht als verbastelt, doch die rostfreundige Karosserie hatte wohl doch das eine oder andere neue Blech benötigt. Dass dieses dann wie bei der vorderen Stoßdämpferaufnahme über das alte Material drübergelegt und verschweißt wurde, mag in Ordnung sein, um

Zur optischen Aufwertung wurden CD 30-Felgen montiert. Die Türverkleidung besteht aus echtem Leder. Die Bügelstoßstange gab's ab 1972. Das Belüftungsgitter im Heckblech ist nicht original



DIE RESTAURIERUNG DER KAROSSE KOSTETE VIEL ZEIT

Eines herben Rückschlag verursachte die Verwendung einer abgelaufenen Abdichtmasse für die Schweißnähte. Das Ablaufritzen war auf der Packung nur verschlüsselt als Strichcode angebracht.



Perfekte Arbeit: Die Karosserie wurde entlackt und mit der Schlichtfeile bearbeitet. Wo nötig, trug Uwe Thoma Zinn auf eine gespachtelte Stelle, wickelt man vergebens. Das letzte eingefügte Teil war die Rückwand des Passagierbereichs.

das Auto am Leben zu erhalten. Aber mit einer Restaurierung hat das nichts zu tun.

So nach und nach entfernte Uwe etliche doppelte Bleche und trennte mit einer Pressluftsäge diverse verrostete Partien heraus, um sie durch gesundes Material zu ersetzen. Die benötigten Bleche fertigte er alle mangels Neuteilen selbst an.

Seine Frau Monika, eine gelernte Feinblechlerin, half fleißig mit. „Ich fragte Uwe, was ich tagsüber tun kann, und abends arbeitete er dann weiter“, sagt sie. Und so restaurierten sie den Spider sozusagen im Schichtbetrieb, denn schließlich musste ja auch jemand auf den Nachwuchs achten.

Viele Wochen vergingen, bis endlich eine entlackte, rostfreie und völlig blanke Karosserie vor ihnen stand. Sie hatten sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, ohne Spachtelmasse auszukommen. Deshalb wurde exakt verschweißst, wo nötig verzinkt, und das Blech akribisch mit der Schlichtfeile bearbeitet. Stunde um Stunde, Tag für Tag.

Okay, sie hatten bei der Zerlegung des Autos Geld gefunden. Aber leider waren es nur zwei Schweizer Franken – aber auch so ließ sich allein die investierte Zeit für das Schlichten unter wirtschaftlichen Aspekten niemals rechtfertigen.

Doch was wäre eine Restaurierung ohne Überraschungen. Als Monika kurz vor der Überführung der Karosserie zum Lackierer noch etwas Kit an der Rückwand des Passagierabteils oberhalb des Radeinbaus entfernte, stieß sie auf ein kleines Loch. Rost an dieser Stelle? Unmöglich, dachte Uwe.

Doch siehe da. Die Rückwand besteht aus zwei dünnen Blechen mit Dämmmaterial dazwischen. Die Bleche sind auf der



„Das Restaurieren des Spider hat viel Energie gekostet, aber die Mühe hat sich gelohnt“

Monika und Uwe Thoma

Innenseite unlackiert – Kondenswasser hatte für eine heftige Braunfärbung gesorgt. Die Rückwand musste also komplett ersetzt werden.

Die zweite Überraschung erwartete das Paar nach dem Abdichten der Schweißnähte. Uwe hatte fünf Kartuschen MS Polymer Dichtmasse bei Ebay von einem Privatanbieter ersteigert und sie komplett verarbeitet. Als er dann beim Auspinseln von schwer zugänglichen Ecken Lack auf die Dichtmasse auftrug, löste diese sich. Zornig nahm er Kontakt zum Hersteller der Dichtmasse auf, der die Sache aufklären konnte.

Anhand der Strichcodes auf den Kartuschen, und leider nur damit, ließ sich nachweisen, dass das Haltbarkeitsdatum der Dichtmasse längst überschritten war. 40 Stunden Arbeit umsonst. Notgedrungen musste die alte Dichtmasse wieder entfernt und eine neue aufgetragen werden.

Weit weniger Probleme bereitete die Aufarbeitung der Technik. Verschleißteile wurden ersetzt, vieles aufgearbeitet und lackiert. Den originalen Motor baute Uwe aus und stellte ihn in den Keller. Denn um bei Ausflügen in die Berge gut motorisiert zu sein, entschied sich Uwe für einen Motor aus dem Autobianchi A 112 Abarth, den er als Gebrauchtteil erstanden hatte und überholen ließ. Nach Vorbild des Abarth OT 1000 sah er im Heckblech eine zusätzliche Belüftung vor.

Nach drei Jahren war endlich Schluss. Familie Thoma, mittlerweile auf vier Personen angewachsen, konnte von nun an komplett auf Tour gehen, in zwei Spidern.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Fact

EXPERTEN-TIPPS

„Spider der ersten Serie sind kaum zu haben“

Die meisten der frühen Fiat 850 Spider sind wohl dem Rosttod erlegen – entsprechend dünn ist das Angebot.

Vom Sport Spider, also der Serie 2-Version, findet sich immer mal wieder eine Offerte. Allerdings sollte man die Fahrzeuge exakt unter die Lupe nehmen, denn oft wurden sie verbastelt und nicht fachmännisch restauriert. Kein Wunder, denn selbst der Marktwert für gute Spider, der bei über 10 000 Euro liegt, deckt niemals die entstandenen Restaurierungskosten. Ist aber das Blech okay, stellt der 850 Spider ein geeignetes Fahrzeug für Einsteiger in die Oldie-Szene dar.

Die typischen Schwachstellen

- Rost ist die Hauptschwachstelle des kleinen Spider. Unter anderem sollten folgende Punkte gecheckt werden: Stoßdämpferaufnahme vorn, Stehbleche unterm Kotflügel, Schweller, Türen, hintere Längslenkerbefestigung. Wegen der schlechten Zugänglichkeit schwer zu prüfen, aber bei sicherlich vielen vergammelt ist die Rückwand des Passagierabteils.
- Mechanisch zeigt sich der Fiat vorbildlich zuverlässig. Bei guter Pflege halten die Motoren sehr lange. Auf die Kühlung sollte man ein wachsames Auge haben, oft haben sich die Kühler zugesetzt.
- Die Versorgung mit Technikteilen gestaltet sich weitgehend unproblematisch. Dafür gibt es nur wenige Blechteile, und die sind meist teuer. Einige Nachfertigungen wurden bereits gestartet, die Passung der Teile ist nicht immer optimal. Auch Chromersatz wie die Stoßstangen sind rar.