

4/2005 April € 3,00

A € 3,25 · CH sfr 5,80 · B L € 3,50 · I E P € 3,75 · Ck csk 150,00 · NL € 3,60  
DKr skr 32,50 · N nkr 44,00 · S skr 42,00 · F € 3,55 · FRN € 4,85 · GR € 4,20

# OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VON ALTÖL BIS ZINK

## Was hilft wirklich gegen Rost?



### NORTON BIG 4



600er Super-Langhub-Eintopf:  
Dampf-Maschine auf zwei Rädern

### KAUFBERATUNG



Suzuki LJ 80: Ist der kleine Allradler  
auch auf Dauer hart im Nehmen?

2000 km durch Deutschland  
16.-24.7.2005  
17  
IAA  
2005

2000-km-Rästel:  
Preise im Wert  
von 10.000 €



BAYRISCHER SPAGAT

## BMW Isetta und 507

Ab 31. März  
im Handel

### ROVER P5



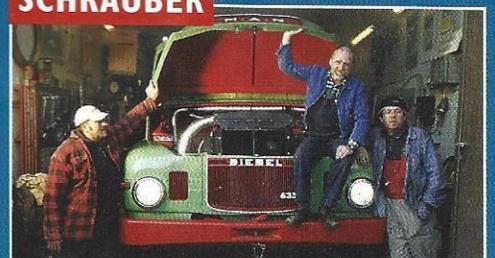
Nach Gutsherrenart: Das Groß-Tantchen  
überrascht mit wuchtiger Eleganz

### MASERATI 3500 GTI



Ferrari legte den 250 GTE vor, Maserati  
zog mit dem schnellen Sebring nach

### SCHRAUBER



Schwere Jungs: Ein schwäbisches Trio  
schwört auf seine rollenden Saurier



## Zurück zu den Wurzeln: Fiat 850 Sport Coupé

# rote liebe

Wachsen einem so an sie nie vergisst – erste Auto. Wir Besitzerin, der ein Erfüllung ging.

Ding, das erste eigene Auto, wird im ersten Beibringen, dient als aufregende Erfahrung, bald den Weg alles Irdischen es den Besitzer sein Erinnerung an den ersten Auto wieder zu finden – Platz, der diese seltsame stillen kann.

„1977 war ich Fahranfängerin und hatte ein feuerrotes Fiat 850 Sport Coupé, Baujahr 1968. 800 Mark hatte ich bezahlt und bekam jede Menge Spaß dafür. Den Heckmotor hab ich geliebt, sogar mein Vater ist gern mit dem Auto gefahren, und der war eigentlich überzeugter Mercedesfahrer. Das sah lustig aus, meine zwei properen Eltern in dem kleinen Autochen. Wenn er sich das Auto auslieh, hab ich das spätestens am nächsten Morgen gemerkt, meistens war nämlich die Batterie leer, weil er gern vergaß, das Licht auszuschalten. Viel Abenteuerliches hab ich nicht erlebt mit dem Auto, in Urlaub bin ich nicht damit gefahren, nur ein paar Mal am Wochenende in die Alpen. Aber es war auch so aufregend, das war die Zeit, wo man mit den Freundinnen in die Disco fährt. Es war

schon was besonderes, überhaupt ein Auto zu haben, das war nicht wie heute. Und noch dazu so ein schickes. Aber dann kam der Rost und ein Kupplungsdefekt. Ich musste mich von meinem Schätzchen trennen, schweren Herzens. Ende 1979 legte ich mir einen Opel Kadett City zu. Der war zwar auch nicht schlecht, aber vom Flair her konnte er nicht mit meiner roten Keksdose konkurrieren.“ So erinnert sich Renate Schneider.

Zwei Jahre nach dem Abgang des Fiat trat ihr jetziger Ehemann Ludwig in ihr Leben, und der schraubte schon damals an allem herum, was Räder hat, wie sie sagt. Der verflorsene Fiat gab in manchen Gesprächen ein Gastspiel, und Ludwig Schneider (Jahrgang 1958 wie seine Frau) verstand sehr wohl, was das Autochen



Ein nahezu identisches Fiat 850 Sport Coupé. Das erste Auto vergisst du nie – und so

Hauptscheinwerfern und Fünf-Zoll-Lern. Das Auto war sogar genauso rüch Vorgänger. „Ich liebe rote Autos, da te der neue wieder rot sein“, beschl Schneider. Ihr Ehemann hatte das Au ken aufgestöbert, es hatte mehr od durchgängigen Betrieb seit der Ers gesehen, der Tacho zeigte 76.000. Schneiders stellten den Fiat in die C nahmen die üblichen Stellen unter „Das Auto hatte frischen TÜV. Ein den waren inseriert, aber ich hab schon viel geschraubt und dachte, s kann's nicht sein...“

Hier irrte Schneider. „In den Eins selbstgedengelt Wellblech, also na die raus. Die Innenschweller waren a griffen; also trennten wir die auch r kamen wir an die Endspitzen; da war kateurmeister dran gewesen, der na die Sicken mit Spachtel nachgearbe

Der musste es sein: Der „Neue“, Baujahr 1969, ist äußerlich mit seinem 1968er Vorgänger von einst identisch, und auch der Farbton ist derselbe – „Ich liebe rote Autos“, sagt Renate Schneider

seiner Frau bedeutete. Aber andere Dinge hatten Vorrang: ein Häuschen, die Kinder, und so blieb der Fiat Erinnerung...

Bis eines Abends 1999 Ludwig Schneider von einer Geschäftsreise heimkam und seine Frau vor die Tür bat. Ihr schwante Übles: Hat er unser Auto kaputtgefahren? Doch dann fiel sie fast in Ohnmacht: Auf einem Hänger hinter dem völlig intakten Familienauto stand ihr feuerrotes Sport Coupé. Dasselbe war es natürlich nicht, aber nahe genug dran: Baujahr 1969, wie das Vorbild also aus der zweiten Serie, erkennbar an der Kombination aus Sieben-Zoll-





## Zurück zu den Wurzeln: Fiat 850 Sport Coupé



Ein nahezu identisches Fiat 850 Sport Coupé war einst 1977 Renate Schneiders erstes Auto. Das erste Auto vergisst du nie – und so wird jede Ausfahrt im kleinen roten

Hauptscheinwerfern und Fünf-Zoll-Weitstrahlern. Das Auto war sogar genauso rot wie sein Vorgänger. „Ich liebe rote Autos, darum musste der neue wieder rot sein“, beschloss Renate Schneider. Ihr Ehemann hatte das Auto in Franken aufgestöbert, es hatte mehr oder weniger durchgängigen Betrieb seit der Erstzulassung gesehen, der Tacho zeigte 76.000 Kilometer. Schneiders stellten den Fiat in die Garage und nahmen die üblichen Stellen unter die Lupe. „Das Auto hatte frischen TÜV. Ein paar Schäden waren inseriert, aber ich hab ja früher schon viel geschraubt und dachte, so schlimm kann’s nicht sein...“

Hier irrte Schneider. „In den Einstiegen saß selbstgedengelt Wellblech, also nahmen wir die raus. Die Innenschweller waren auch angegriffen; also trennten wir die auch raus. Dann kamen wir an die Endspitzen; da war ein Stukkateurmeister dran gewesen, der hatte sogar die Sicken mit Spachtel nachgearbeitet. Dann

haben wir den... und fanden S... Schneider. Ei... Auto selbst m... doch ihre Mö... nach Hilfe un...

In einem L... eines tschech... hatte, wie sich... land gearbeitet... selbständig g... haben uns den... verhandelt. „E... nicht gesagt. ... standen. Wir l... sofort war der... beiden Haupt... nen Meter aus...

Immerhin, ... meter von M... Schneiders ih...



Der musste es sein: Der „Neue“, Baujahr 1969, ist äußerlich mit seinem 1968er Vorgänger von einst identisch, und auch der Farbton ist derselbe – „Ich liebe rote Autos“, sagt Renate Schneider

seiner Frau bedeutete. Aber andere Dinge hatten Vorrang: ein Häuschen, die Kinder, und so blieb der Fiat Erinnerung...

Bis eines Abends 1999 Ludwig Schneider von einer Geschäftsreise heimkam und seine Frau vor die Tür bat. Ihr schwante Übles: Hat er unser Auto kaputtgefahren? Doch dann fiel sie fast in Ohnmacht: Auf einem Hänger hinter dem völlig intakten Familienauto stand ihr feuerrotes Sport Coupé. Dasselbe war es natürlich nicht, aber nahe genug dran: Baujahr 1969, wie das Vorbild aber aus der zweiten Serie...

„1977 war ich Fahranfängerin und hatte ein feuerrotes Fiat 850 Sport Coupé, Baujahr 1968. 800 Mark hatte ich bezahlt und bekam jede Menge Spaß dafür. Den Heckmotor hab ich geliebt, sogar mein Vater ist gern mit dem Auto gefahren, und der war eigentlich überzeugter Mercedesfahrer. Das sah lustig aus, meine zwei properen Eltern in dem kleinen Autochen. Wenn er sich das Auto auslieh, hab ich das spätestens am nächsten Morgen gemerkt, meistens war nämlich die Batterie leer, weil er gern vergaß, das Licht auszuschalten. Viel Abenteuerliches hab ich nicht erlebt mit dem Auto, in Urlaub bin ich nicht damit gefahren, nur ein paar Mal am Wochenende in die Alpen. Aber es war schon was besonderes, überhaupt ein Auto zu haben, das war nicht wie heute. Und noch dazu so ein schickes. Aber dann kam der Rost und ein Kupplungsdefekt. Ich musste mich von meinem Schätzchen trennen, schweren Herzens. Ende 1979 legte ich mir einen Opel Kadett City zu. Der war zwar auch nicht schlecht, aber vom Flair her konnte er nicht mit meiner roten Keksdose konkurrieren.“ So erinnert sich Renate Schneider.

Zwei Jahre nach dem Abgang des Fiat trat ihr jetziger Ehemann Ludwig in ihr Leben, und der schraubte schon damals an allem herum, was Räder hat, wie sie sagt. Der verflossene Fiat gab in manchen Gesprächen ein Gastspiel, und



# Rote Liebe

**Manche Dinge wachsen einem so ans Herz, das man sie nie vergisst – zum Beispiel das erste Auto. Wir trafen eine Fiat-Besitzerin, der ein alter Traum in Erfüllung ging.**

Es ist ein flüchtig Ding, das erste eigene Auto. Meist hält es nicht lang, wird im ersten Besitzerstolz ordentlich rangenommen, dient als Schauplatz für allerlei aufregende Erfahrungen und geht schon bald den Weg aller Irdischen. Und doch begleitet es den Besitzer sein Leben lang, wie die Erinnerung an den ersten Kuss. Im Gegensatz zu diesem hat man die Chance, sein erstes Auto wieder zu finden – oder zumindest Ersatz, der diese seltsame Sehnsucht ein wenig stillen kann.

„1977 war ich Fahranfängerin und hatte ein feuerrotes Fiat 850 Sport Coupé, Baujahr 1968. 800 Mark hatte ich bezahlt und bekam jede Menge Spaß dafür. Den Heckmotor hab ich geliebt, sogar mein Vater ist gern mit dem Auto gefahren, und der war eigentlich überzeugter Mercedesfahrer. Das sah lustig aus, meine zwei properen Eltern in dem kleinen Autochen. Wenn er sich das Auto auslieh, hab ich das spätestens am nächsten Morgen gemerkt, meistens war nämlich die Batterie leer, weil er gern vergaß, das Licht auszuschalten. Viel Abenteuerliches hab ich nicht erlebt mit dem Auto, in Urlaub bin ich nicht damit gefahren, nur ein paar Mal am Wochenende in die Alpen. Aber es war auch so aufregend, das war die Zeit, wo man mit den Freundinnen in die Disco fährt. Es war

schon was besonderes, überhaupt ein Auto zu haben, das war nicht wie heute. Und noch dazu so ein schickes. Aber dann kam der Rost und ein Kupplungsdefekt. Ich musste mich von meinem Schätzchen trennen, schweren Herzens. Ende 1979 legte ich mir einen Opel Kadett City zu. Der war zwar auch nicht schlecht, aber vom Flair her konnte er nicht mit meiner roten Keksdose konkurrieren.“ So erinnert sich Renate Schneider.

Zwei Jahre nach dem Abgang des Fiat trat ihr jetziger Ehemann Ludwig in ihr Leben, und der schraubte schon damals an allem herum, was Räder hat, wie sie sagt. Der verfllossene Fiat gab in manchen Gesprächen ein Gastspiel, und Ludwig Schneider (Jahrgang 1958 wie seine Frau) verstand sehr wohl, was das Autochen



Auf dem Anhänger sah er noch ganz gut aus, aber da irrte sich Ludwig Schneider: Schweller...



...innen und außen, A-Säulen, Radläufe, Endspitzen und Bodenblech waren unrettbar...



...verrotet. Schneider gab die Karosserie einem Profi, der alle Blechteile originalgetreu anfertigte

## Zurück zu den Wurzeln: Fiat 850 Sport Coupé



Der musste es sein: Der „Neue“, Baujahr 1969, ist äußerlich mit seinem 1968er Vorgänger von einst identisch, und auch der Farbton ist derselbe – „Ich liebe rote Autos“, sagt Renate Schneider

seiner Frau bedeutete. Aber andere Dinge hatten Vorrang: ein Häuschen, die Kinder, und so blieb der Fiat Erinnerung...

Bis eines Abends 1999 Ludwig Schneider von einer Geschäftsreise heimkam und seine Frau vor die Tür bat. Ihr schwante Übles: Hat er unser Auto kaputtgefahren? Doch dann fiel sie fast in Ohnmacht: Auf einem Hänger hinter dem völlig intakten Familienauto stand ihr feuerrotes Sport Coupé. Dasselbe war es natürlich nicht, aber nahe genug dran: Baujahr 1969, wie das Vorbild also aus der zweiten Serie, erkennbar an der Kombination aus Sieben-Zoll-



Vorm Schweißen wurden die Hohlräume grundiert, lackiert und mit Schweißprimer behandelt



Ein nahezu identisches Fiat 850 Sport Coupé war einst 1977 Renate Schneiders erstes Auto. Das erste Auto vergisst du nie – und so wird jede Ausfahrt im kleinen roten Sportler zur Zeitreise

Hauptscheinwerfern und Fünf-Zoll-Weitstrahlern. Das Auto war sogar genauso rot wie sein Vorgänger. „Ich liebe rote Autos, darum musste der neue wieder rot sein“, beschloss Renate Schneider. Ihr Ehemann hatte das Auto in Franken aufgestöbert, es hatte mehr oder weniger durchgängigen Betrieb seit der Erstzulassung gesehen, der Tacho zeigte 76.000 Kilometer. Schneiders stellten den Fiat in die Garage und nahmen die üblichen Stellen unter die Lupe. „Das Auto hatte frischen TÜV. Ein paar Schäden waren inseriert, aber ich hab ja früher schon viel geschraubt und dachte, so schlimm kann's nicht sein...“

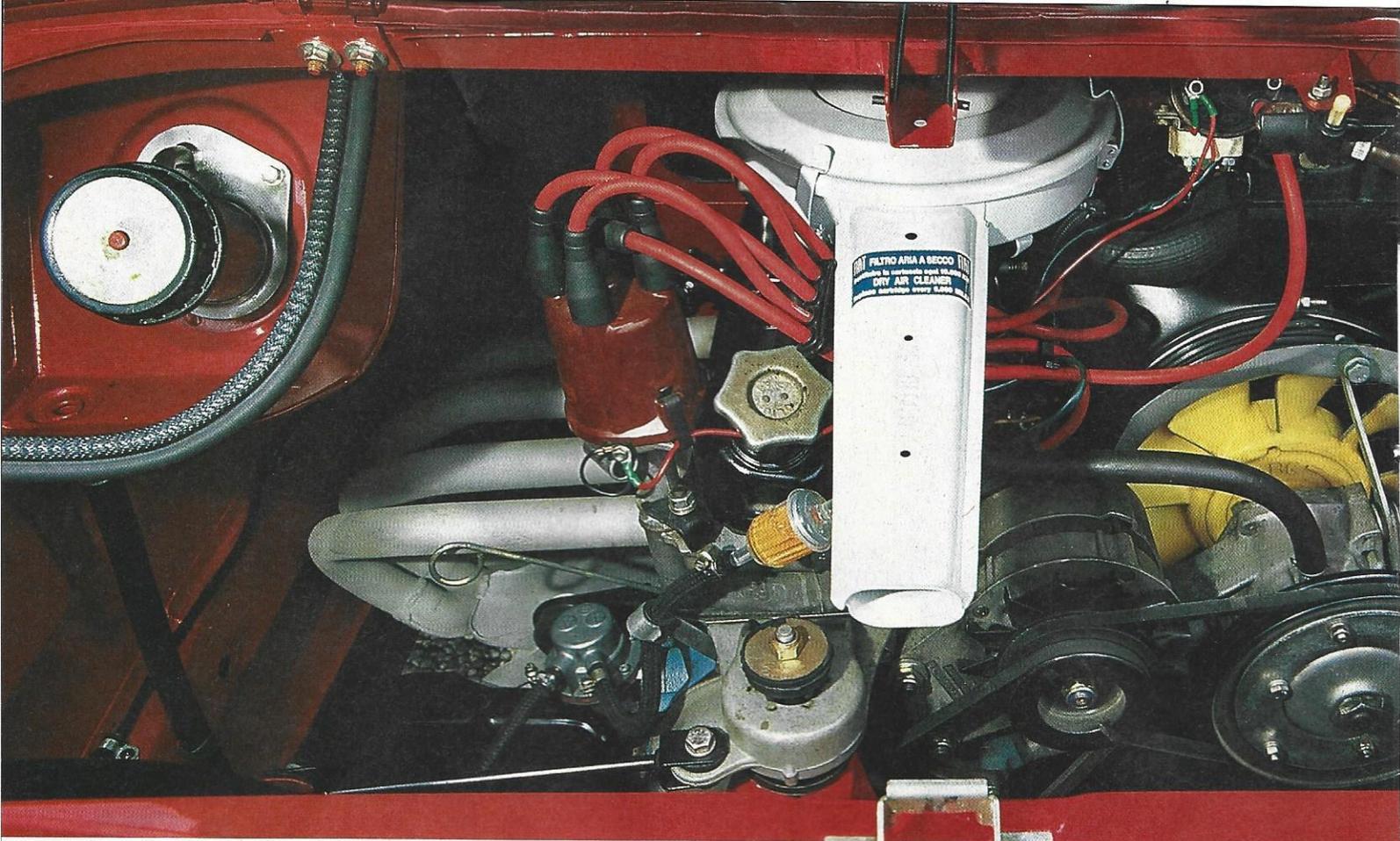
Hier irte Schneider. „In den Einstiegen saß selbstgedengelt Wellblech, also nahmen wir die raus. Die Innenschweller waren auch angegriffen; also trennten wir die auch raus. Dann kamen wir an die Endspitzen; da war ein Stukateurmeister dran gewesen, der hatte sogar die Sicken mit Spachtel nachgearbeitet. Dann

haben wir den Unterbodenschutz abgenommen und fanden Schweizer Käse“, sagt Ludwig Schneider. Eigentlich wollten Schneiders das Auto selbst machen, aber das überstieg dann doch ihre Möglichkeiten. Also haben sie sich nach Hilfe umgesehen.

In einem Lokalblatt fanden sie die Anzeige eines tschechischen Restaurierers. Der Mann hatte, wie sich herausstellte, lange in Deutschland gearbeitet und sich just in Tschechien selbständig gemacht. „Wir sind hingefahren, haben uns den Betrieb angesehen und mit ihm verhandelt. ‚Es eilt nicht‘ – das hätte ich besser nicht gesagt. Zwei Jahre hat der Fiat dort gestanden. Wir haben ihn zurückbekommen und sofort war der TÜV wieder fällig; zwischen den beiden Hauptuntersuchungen ist das Auto keinen Meter aus eigener Kraft gefahren.“

Immerhin, der Betrieb liegt nur 240 Kilometer von München entfernt, so konnten Schneiders ihren Fiat auf Wochenendausflü-





gen besuchen. Das teilzerlegte Auto wanderte also auf dem Hänger nach Tschechien, die Demontage war eine erste gemeinschaftliche Anstrengung. Die gesamte Mechanik nahmen Schneiders dann wieder heim, um sie selbst aufzuarbeiten. Der Restaurierer erwies sich bald als kompetenter Mann: „Die vorderen Rahmenausleger waren völlig zerfressen, die hat er ausgeschnitten und durch neue ersetzt. Der konnte alles von Hand dengeln, eine beachtliche Leistung, denn der Fiat hat stellenweise sehr verschachtelte Bleche. Die Reserveradmulde und Frontraverse hat der Mann aus einem Lada genommen. Das war immerhin ein Fiat-Lizenzbau, also passten die Teile.“ Den zerlöchernten Unterboden schnitt er Stück für Stück raus, fräste die alten Schweißpunkte aus und fixierte das Ersatzblech mit der Punktzange – „Ganz fachmännisch, aber so soll es sein. Einfach was drüberbraten kann ich selbst“, sagt Ludwig Schneider.

Der war inzwischen mit der Suche nach Ersatzteilen zugange und fand sogar einen Satz Schweller. Eine Enttäuschung: „Die Teile waren sieben Zentimeter zu kurz.“ Also musste

der wackere Karosseriebauer wieder ran, der sogar die kantigen Sockel für die Sitze selbst anfertigte. Die wahrscheinlich anspruchsvollste Partie war die Reparatur der A-Säulen: „Die Reparaturbleche müssen natürlich die richtigen Sicken haben, das war sehr aufwendig. Ansonsten hat er noch die Endspitzen gemacht, die Radhäuser, die Seitenteile... – eigentlich alles.“

Sämtliche Hohlräume wurden grundiert, lackiert und mit Schweißprimer geschützt und dann erst verschlossen, dann kamen die Außenseiten der Hohlräume sowie Unterboden und Innenraum an die Reihe. Der Meister verfugte sämtliche Schweißnähte, das Ergebnis genügt höchsten Ansprüchen: Von den Reparaturen ist nach der Lackierung keine Spur mehr zu sehen.

Schneiders forschten derweil weiter: „Wir sind bestimmt 10.000 Kilometer für diese Restaurierung gefahren.“ Auf ihren Touren landeten sie auch Glückstreffer: Zwei neue Kotflügel fanden sich, dann bekam Ludwig Schneider auf einem Teilemarkt einen Tipp über eine gescheiterte Coupé-Restaurierung und brachte daraufhin eine Tüte voller unberührter Gum-

mitteile heim: „Das war ein Gefühl wie Weihnachten...“

Den Antrieb bereitete Schneider selbst auf: „Der Motor hatte laut Verkäufer erst 30.000 Kilometer runter. Ich hab die Ölwanne abgenommen und keinen Schlamm entdeckt, also hab ich das Ding zusammen gelassen und nur die Peripherie überholt.“ Er ersetzte sämtliche Dichtungen und Schläuche sowie die mechanische Treibstoffpumpe, und setzte den Vergaser instand. Der quirlige Motor (903 ccm, Bohrung x Hub 65 x 68 mm) produziert 52 PS bei stolzen 6400 U/min, das reicht für eine Spitze von immerhin knapp 150 km/h.

Schneiders ließen die Luftleitbleche im Motorraum kunststoffbeschichten und gaben den Tank zu einem Spezialisten: „Das war nicht ganz billig, aber an manchen Stellen spart man nicht. Bremsleitungen und -schläuche sind auch neu.“ Ludwig Schneider prüfte das Getriebe, fand es in Ordnung, strahlte und lackierte das Gehäuse und setzte frische Dichtungen ein. Die Fahrwerksteile ließ er ebenfalls sandstrahlen, zinkphosphatieren und schließlich kunststoffbeschichten. Die Felgen erhielten



Ausgeräumt: Um die Überarbeitung des Interieurs kümmerten sich Schneiders selbst



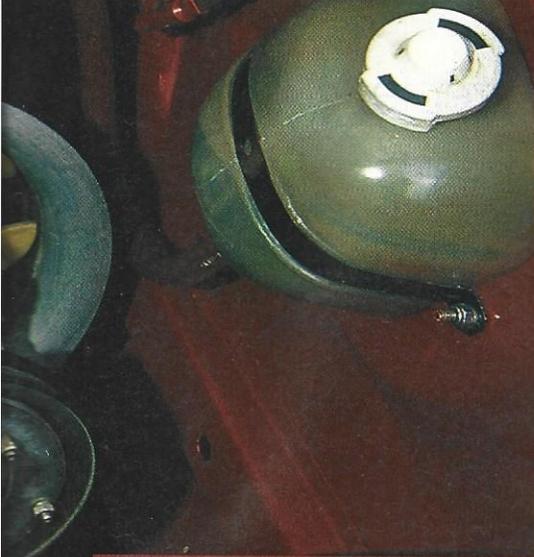
Blechkünstler: Der Tscheche erwies sich als langsam – aber virtuos im Formen von Blech



Glücksfälle: Auf ihren Streifzügen ergatterten Schneiders einen Satz neuer Kotflügel

## Die Adresse

Renate und Ludwig Schneider  
Puchheimer Str. 35  
80997 München



Makellos: Ludwig Schneider kümmerte sich um die Technik. Motor und Getriebe musste er nur neu abdichten, alle Anbauteile überholte er

auch eine Kunststoffbeschichtung: „Ich hab mir die Prämisse gesetzt, das Auto originalgetreu herzurichten, darum bleiben auch die originalen 155er Reifen drauf statt 175ern, die auch möglich wären.“

Auf einem Teilemarkt in Imola stöberten Schneiders einen Satz originalverpackte Chromstoßstangen auf – und legten die Teile dann doch ins Regal, weil sich die Verchromung als kaum brauchbar herausstellte. Also hieß es, die alten Teile aufzupolieren. Inzwischen hatte sich auch ein Schlachtfahrzeug eingestellt, das verschiedene Ersatzteile spendete, darunter die Zubehör-Konsole auf dem Mittel-tunnel. Den Dachhimmel fertigte ein Spezialist neu an, Schneiders brachten die Bezüge auf Vordermann und polsterten die Sitze auf.

Zur Montage brachte das Fiat-Duo alle Einzelteile und den Antrieb zurück nach Tschechien. Jetzt begann die schönste Phase der Restaurierung. Und es war gut, dass der Teileträger in der Garage stand: „Da konnten wir immer nachschauen, wie was montiert werden muss.“ Das Auto erhielt eine neue Verbundglas-Frontscheibe, dazu eine Scheibenantenne: „Ich



Gestrahlt, zinkphosphatiert, kunststoffbeschichtet: Auch das Fahrwerk geriet vom Allerfeinsten



Schrauben nur fürs Foto: Seit Ende Oktober 2001 ist der kleine Fiat wieder auf der Straße und zieht auf den originalen 155er Reifen zuverlässig seine Kreise. Auf Treffen sorgt sein perfekter Zustand für Beifall

konnte mich einfach nicht überwinden, ein Loch in den Kotflügel zu bohren. Die Gurte sind auch nicht original, aber lieber ein lebendiger Warmduscher als ein toter Held“, sagt Ludwig Schneider. Nach zahlreichen Arbeitsbesuchen war das Auto im Oktober 2001 schließlich bereit für die Heimreise.

„Wir wollten das Auto nicht totrestaurieren“, erklärt seine Frau. An verschiedenen Stellen zeigt der Wagen seine 36 Jahre, an den Türverkleidungen etwa oder am gesprungenen Plastik des Blinkhebelchens. Im Motorraum prangen die originalgetreuen Aufkleber, das sind italienische Nachfertigungen. Die Außenspiegel waren so vorhanden, das sind bei jedem 850 andere, denn ab Werk gab es keine. Nebelleuchten hatte der Wagen mitgebracht, aber die fanden nicht mehr zurück auf die Stoßstange: „Die

mag ich nicht. Er sollte so werden, wie er am Anfang war“, sagt Renate Schneider.

Dann kam endlich die große Stunde: der Besuch beim TÜV. Es wurde wahrhaftig eine große, und vor allem lange Stunde: „Die haben uns nicht mehr vom Hof gelassen. Zuerst dachten die, da kommt schon wieder so eine frisch lackierte Möhre, dann standen sie zu fünft im Graben“, erinnert sich Ludwig Schneider. Den Ersatzmotor aus dem Schlachtwagen hat er inzwischen auch aufgebaut, das kleine, aber feine Ersatzteillager wächst...

Aber das wichtigste ist: Renate Schneider hat ihr erstes Auto wieder! Und auf jeder Tour kommen alte Erinnerungen an damals hoch, an ihr erstes Auto...

Text: Till Schauen

Fotos: Andreas Beyer/Schneider



Schön, aber nicht überrestauriert: Im Innenraum ließen Renate und Ludwig Schneider Spuren der Jahre zu: „Wir wollten kein steril überrestauriertes Auto“, stellt Renate Schneider klar