

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

TÜV-TRUBEL UM DIE RICHTIGE FÜLLUNG

Klimaanlagen

ZWEI GLOBETROTTER IN EINER ENTE

In 20 Jahren um die Welt!



HUMMELN IM HINTERN:

Fiat 850 Spider

OPELS FLOTTENKOMMANDO FEIERT

Alle Mann an Deck, der dicke Admiral wird 30 und der Kapitän 60! Ein Blick zurück in die gute alte Zeit, als Opel „obenherum“ noch was zu bieten hatte



BERLINER KINDL MIT SCHUSS

NAG Protos



VF VERLAGS
GESELLSCHAFT



SIMSON SCHWALBE & CO



Schräge Vögel aus Suhl: Star, Sperber, Spatz und Habicht

KAUFBERATUNG



Renault 4: Lohnt die Rettung der robusten Roster?

tern



FIAT
Spider

FF
n
ne
re



Hummeln im Hintern



Genuss
ohne Reue:
Fiat 850
Spider



Sie suchen ein schnuckeliges Cabriolet – zweisitzig, nett anzuschauen und natürlich erschwinglich? Ein kleines bisschen exotisch vielleicht, aber ohne Allüren? Soll ich Ihnen da mal einen ganz heißen Tipp geben? Morgen, wenn die Sonne scheint, nehmen Sie Ihre bessere Hälfte an die Hand, und dann probieren Sie genüsslich einen Fiat 850 Spider aus. Sie werden begeistert sein. Beide.





B 421, irgendwo zwischen Kirchberg und Zell im Hunsrück. Es geht bergauf. Zwar nicht brutal, aber dennoch deutlich spürbar. Auch an unserem Spider geht die zähe Steigung nicht spurlos vorüber. Das kleine Motörchen im Heck gibt sich zwar redlich Mühe, seine Anstrengungen zu verbergen, aber es gelingt ihm kaum. Also einen Gang zurück, wenn's recht ist – im Vierten schmeckt der Berg nicht. Sofort pendelt sich die weiße Nadel des Drehzahlmessers wieder bei gesunden 4500 Umdrehungen ein, und die mechanische Geräuschkulisse schwillt kernig an. Der eilige Mopedfahrer, der gerade mit kühnem Schwung zum Überholen ansetzen wollte, schaut dumm aus der Wäsche und wird zusehends kleiner im Rückspiegel. Ja-ha, unser Spider ist der mit der „großen“ Maschine! 904 Kubik und 52 PS – da fährt man nicht mal kurz mit dem Moped dran vorbei. Könt ja jeder kommen.

„Unser“ Spider ist eigentlich gar nicht unser Spider. Der offenherzige Zweisitzer gehört Berthold Rompel aus Simmern. Und weil Rompel seit vielen Jahren von den

FIAT Spider 850



Damit hier kein falscher Eindruck entsteht: Man muss sich den kleinen Fiat nicht erst schön trinken. Der treue Italiener ist ein echtes Spaßmobil und hinterlässt garantiert keinen dicken Kopf



Und nochmal: Die rustikalen Universal-Schalter ganz links am Armaturenbrett stammen weder aus Muttis Staubsauger, noch aus Omas Nachttischlampe. Das wichtigste ist doch, dass sie funktionieren!



Qualitäten seines dunkelblauen 850ers überzeugt ist, stellt er uns den kleinen Italiener freundlicherweise für einen Ausflug an die Mosel zur Verfügung. Für den Selbstversuch sozusagen – und natürlich um uns zu echten Tifosi zu machen.

Wahrscheinlich hatten weder Bertone-Chefstylist Giorgio Giugiaro noch Konstrukteur Oscar Montabone die herrliche Moselaloe im Sinn, als sie den knackigen Fiat Ende der Sechziger in Form brachten. Trotzdem: Dieses gediegene Cabriolet passt hier mindestens ebenso gut hin wie in die Toskana oder an die Rivie-

ra. Geschwungene, kleine Sträßchen mit nicht allzu engen Kehren gehören nämlich zu seinem Lieblingsterrain. Wie gesagt, es dürfen durchaus auch ein paar ordentliche Hügel dazwischen liegen – es müssen ja nicht gleich die Alpen sein. Damit wir uns jetzt nicht missverstehen: Sie kommen mit einem Achthundertfünziger auch problemlos über den Sankt Gotthard, ohne dass Sie Ballast abwerfen müssen, aber das dauert erstens ein bisschen länger und gerät zweitens ein bisschen lauter. Denn merke: Wer mit seinem wackeren Spider in kurzer Zeit große Höhen erklimmen will, der

wird mindestens mit dem zweiten Gang und einer Geräuschkulisse nicht unter 90 Phon bestraft. Und dann zieht er gnadenlos vorbei, der furchtlose Mopedfahrer und ruft Ihnen anschließend hämisch zu: „Danke, ich wollt' ihn nur mal von vorne sehen...“

Doch wir möchten heute keine hohen Pässe bewältigen und keine haarigen Serpentina durchheilen, wir bummeln gemütlich und selbstverständlich mit wohlverstaumtem Verdeck durch ein paar romantische Winzerorte an der Mittelmosel. Und das gelingt im Fiat 850 Spider vortrefflich. Wie bitte – da kann man bestimmt auch nicht viel besser drin hocken, als in Midget, Sprite und Co.? Und ob! Selbst großgewachsene Zeitgenossen brauchen sich im Fiat nicht in die strapaziöse Froschhaltung zu falten, um schmerzfrei um den Häuserblock fahren zu können. Die Sitzlehnen – obwohl in ihrem Neigungswinkel nicht verstellbar – sorgen für eine absolut entspannte Position, und bei der komfortablen Breite des Innenraums brauchen Sie nicht einmal zu befürchten, dass Ihnen Ihre Beifahrerin zu dicht auf die Pelle rückt. Aber das muss ja nicht immer ein Nachteil sein.

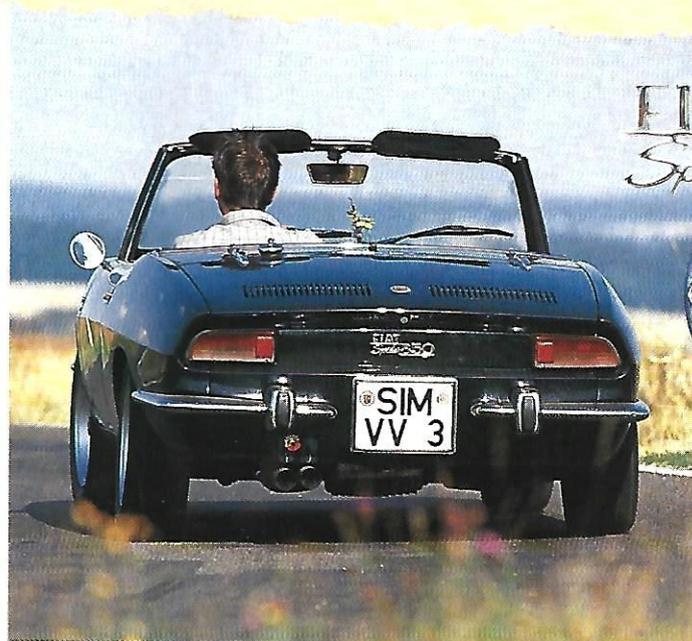
Wie es sich für einen gescheiten Sportwagen dieser Ära gehört, hält der Fiat ein schickes, etwa fingerdickes Holzlenkrad parat, dessen Aluminiumspeichen selbstverständlich sportiv perforiert sind. Gut im Blick des Fahrers liegen





Tacho und Drehzahlmesser, drei weitere kleine Rundinstrumente geben Aufschluss über Kühlwassertemperatur, Treibstoffvorrat und Öl-
druck. Die vier filigranen Kippschalter für Licht, Scheibenwischer, Innenraum- und Instrumentenbeleuchtung ganz links am Armaturenbrett sehen aus, als hätte Mutti damit schon vor drei Jahrzehnten ihren guten Vorwerk-
Handstaubsauger an- und ausgeknipst, und wahrscheinlich werden sie im Fall des Spiders auch noch den nächsten fünf Generationen treu und brav zu Händen liegen. Um nochmal auf die Illuminierung des Innenraums zurückzukommen: Mit der praktischen „Fußraumbeleuchtung“ zum Kartenlesen oder Fußnägel lackieren konnte damals längst nicht jeder Konkurrent aufwarten – ebenso wie mit dem serienmäßigen Zigarettenanzünder und dem abschließbaren Handschuhfach.

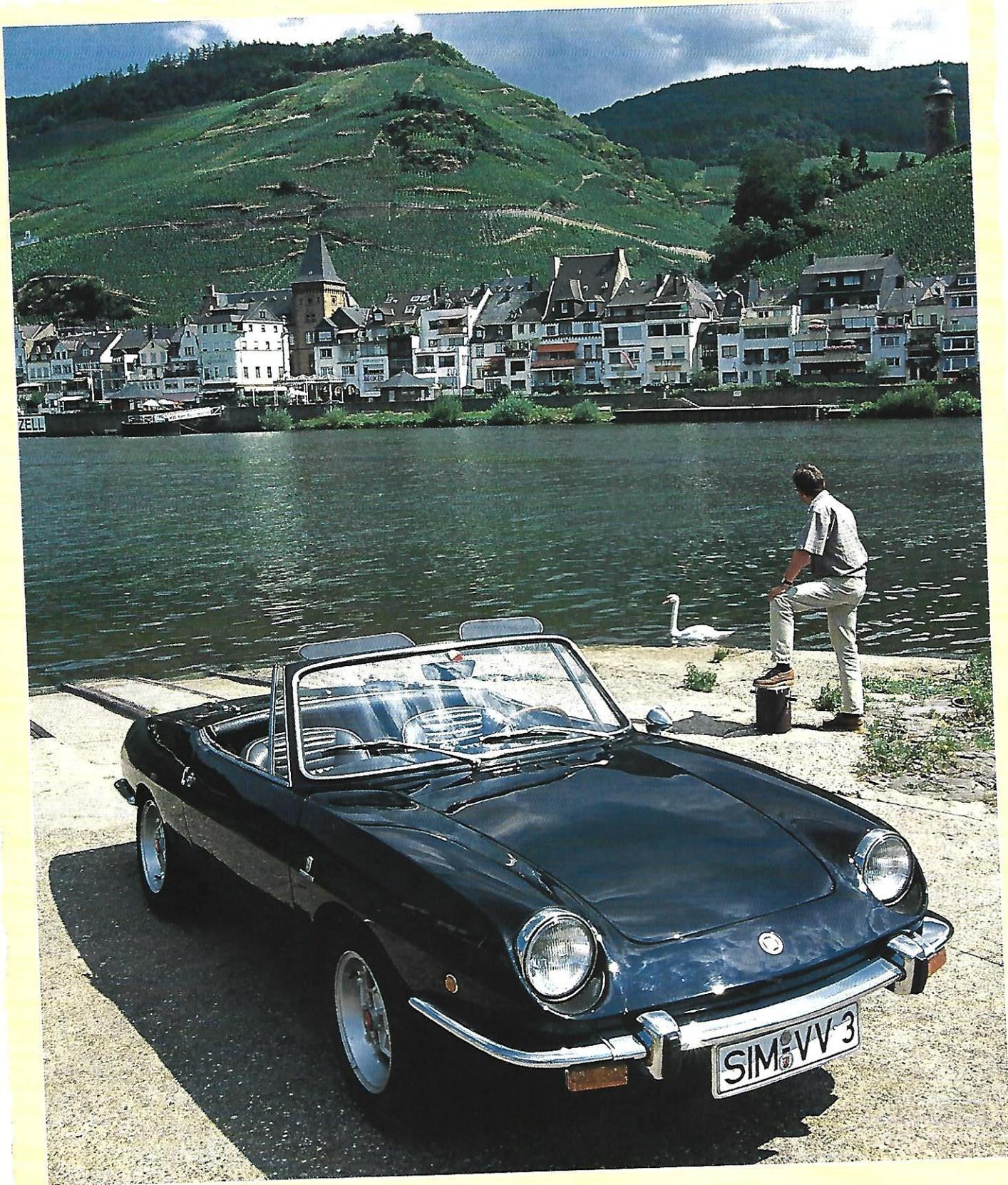
„Nicht ganz so begeistert“ fand *auto motor und sport* in einem Kurztest anno 1971 die



FIAT
Spider 850



Sehen Sie – ein paar nette Weinberge im Herzen Deutschlands tun es doch auch. Aber wenn Sie zwei Tage länger Urlaub nehmen, darf es ruhig der Sankt Gotthard sein...



Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
850 Spider	1965 bis 1973	DM 20.700	DM 13.200	DM 9500	DM 5200	DM 2000	DM 7059

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 02305/29011



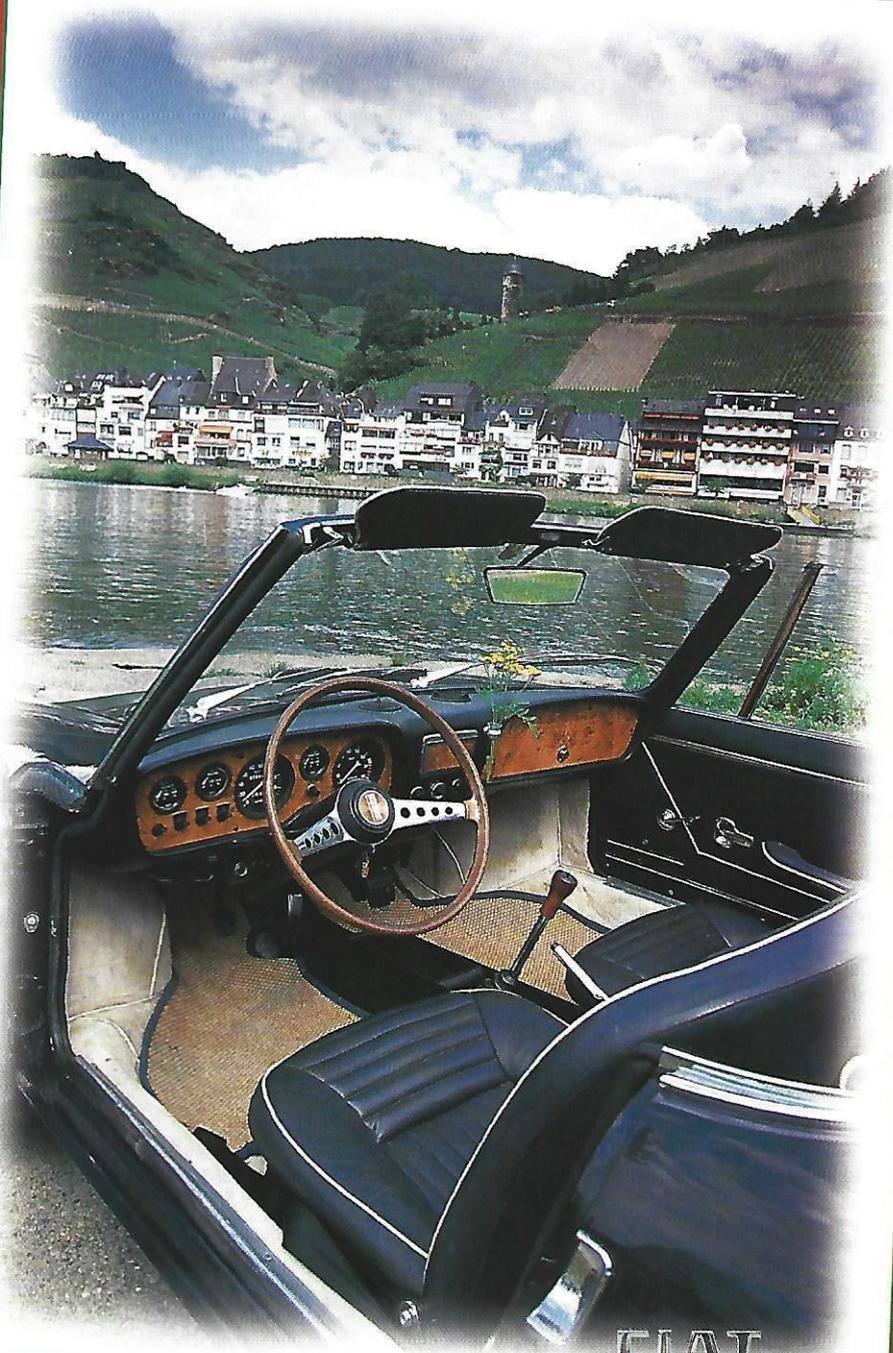
Literatur

Literatur speziell über die 850er-Baureihe von Fiat ist sehr dünn gesät. Nur in wenigen Fiat-Gesamt-Werken findet der sympathische Spider Erwähnung. Wenn Sie sich für die Historie der kleinen Italiener interessieren, sollten Sie sich auf jeden Fall unsere große OLDTIMER-MARKT-Titelgeschichte aus Heft 5/90 zu Gemüte führen. Dort werden neben dem Spider auch Limousine und Coupé gründlich beschrieben.

Handhabung des Verdecks. Gut, ein Regenschirm ist schneller aufgespannt (wenn man weiß, wie's geht), aber auch die solide und patente Dachkonstruktion des Spiders gibt eigentlich keine Rätsel auf. Ähnlich wie bei der Pagode verschwindet die zusammengelegte Kapuze unsichtbar unter einer Blechabdeckung im Nacken der Passagiere. Wer den Zeltbau zwei-, dreimal geübt hat, benötigt fürs Öffnen oder Schließen nicht mehr als eine Minute. Zugegeben, beim Alfa Spider geht's ungleich schneller, dafür bleibt das gestrippte Laken aber stets im Blickfeld. Wir werden heute bestimmt keine Zeit mit der Verdeckmontage vertrödeln. 31 Grad im Schatten – das schwarze Tuch bleibt dort, wo es hingehört: hinter uns, unter dem großen Deckel.

Noch vier Kilometer bis Zell. Bei 3500 Umdrehungen tuckert der Fiat lässig mit 80 Sachen im vierten Gang über die Landstraße. Wer jetzt schlagartig zum Überholen beschleunigen möchte, muss zurückschalten. Unter 4000 U/min gibt sich der Vierzylinder nicht gerade als Temperamentbündel zu erkennen. Dafür kurbelt das Stoßstangentriebwerk fast mühelos bis in den roten Bereich. Und der beginnt erst bei 7000. Klar, das macht man nicht. Und darum überholen wir auch nur ein einziges Mal. Nur um es auszuprobieren. Und um es ihm einmal ordentlich zu zeigen, dem blöden Mopedfahrer... Das relativ hohe Drehzahlniveau, auf dem sich der feine Italiener bewegt, bedeutet übrigens nicht, dass ihm im Drehzahlkeller die Puste ausgeht. Selbst bei 1500 Rotationen spielt der Spider noch mit, ohne zu röcheln oder zu ruckeln – mit nennenswertem Beschleunigungsvermögen geizt der 850er jedoch, wenn er „auf Sparflamme“ betrieben wird.

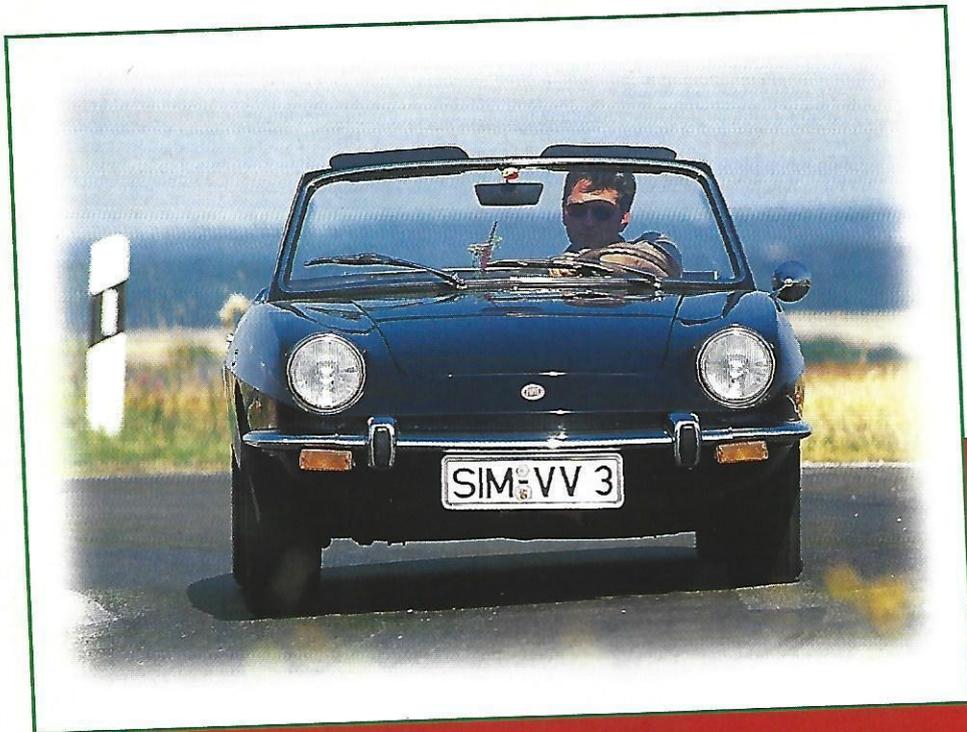
Weingut Treis, am Ortsrand von Zell/Kaimt an der Mosel. Eine ausgiebige Weinprobe müssen wir leider ablehnen, aber so ein paar Tröpfchen eines guten Jahrgangs können wir einfach nicht verwehren. Der freundliche Winzer schreitet bald darauf mit einer vollmundigen Lage 1994er Zeller Burglay-Felsen Auslese Riesling zielstrebig auf die Heckklappe unseres Spiders zu und findet auch sofort den Knopf zum Öffnen. Zwei Sekunden später starrt er ein wenig hilflos auf das niedliche Motörchen und weiß nicht so recht, wo er den edlen Tropfen verstauen soll. Ein Griff zum Zughebel im Handschuhfach entriegelt geschwind das Gepäckabteil im Bug des Cabriolets – und anschließend sind wir es, die etwas hilflos un-



FIAT
Spider 850



Ein ehrliches Verdeck auf einem ehrlichen Auto. Wenn Sie das Zelt erst ein paar Mal in Ruhe aufgebaut haben, klappt's fast im Schlaf



Technische Daten: Fiat 850 Spider/Sport Spider

Modell	850 Spider	850 Sport Spider
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, im Heck längs eingebaut; wassergekühlt; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von untenliegender, über Kette angetriebener Nockenwelle betätigt; Leichtmetall-Zylinderkopf; dreifach gelagerte Kurbelwelle	
Hubraum	843 ccm	903 ccm
Bohrung x Hub	65 x 63,5 mm	65 x 68 mm
PS bei U/min	49 bei 6400	52 bei 6400
Max. Drehmoment	6,0 bei 4200	6,57 bei 4000
Kraftübertragung	Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe; Einscheiben-Trockenkupplung; Antrieb auf Hinterräder	
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderachse	Einzelradaufhängung an oberen Dreiecksquerlenkern; untere Quersfeder; Kurvenstabilisator; Teleskopstoßdämpfer	
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Dreiecksschräglenkern; Schraubenfedern; Kurvenstabilisator; Teleskopstoßdämpfer	
Länge x Breite x Höhe	3782 x 1498 x 1220 mm	3824 x 1498 x 1220 mm
Leergewicht	735 kg (mit Hardtop 755 kg)	705 kg (mit Hardtop 715 kg)
Spitze	145 km/h	150 km/h
Bauzeit	1965 bis 1968	1968 bis 1973
Stückzahl	knapp 140.000	
Kat-Nachrüstung	Mustergutachten bei mehreren Anbietern in Vorbereitung	



ter die Haube starren. Hier finden zwar die Reiseutensilien fürs verlängerte Wochenende Platz, unseren leckeren Burglay-Felsen hingegen könnten wir höchstens transportieren, wenn wir die Haube abschrauben. Aber dafür dürfte Herr Rempel unter Umständen wenig Verständnis aufbringen. Kein Problem. Dann nimmt der Fotograf den kostbaren Kasten halt auf den Schoß.

Das nächste Ziel heißt Traben-Trarbach. Wir entscheiden uns für ein winziges Sträßchen mit ein paar netten Kurven westlich der Mosel. Unzählige Flicker und Bitumen-Intarsien zieren den Asphalt – was den verwindungssteifen Spider in keiner Weise beeindruckt. Und das beste: nix rappelt, nix klappert oder wackelt; ganz selbstverständlich bügelt das Fahrwerk die schlechte Straße glatt. Da gab es Ende der Sechziger durchaus Cabrios, die das nicht so gut konnten. Etwas gewöhnungsbedürftig gibt sich allerdings die Lenkung. In ihrer Mittellage präzise und leicht zu bedienen, fordert sie ihrem Fahrer bei engeren Kurvenradien un-

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Fiat 850 IG

Werner Schultheiß,
Hauptstraße 32
66909 Hüffler
Tel.: 06384/7726, Fax: 06384/7726

International Fiat-850-Spider-Bertone Team-Europe

Jürgen Saborowski,
Rheinstraße 55
79258 Hartheim
Tel.: 07633/2647, Fax: 07633/2647

Fiat Classic IG

Alexander Kurz,
Im Eichenfeld 3
82269 Geltendorf

Fiat-Club Neuenkirchen

Silvia Schuldt,
Jacobstraße 6
25569 Neuenkirchen/Bahrenfleth
Tel.: 04824/1661

Fiat-Freunde Schleswig-Holstein

Ferdinand Filter,
Hökerkoppel 11
24784 Westerrönfeld
Tel.: 04331/80220

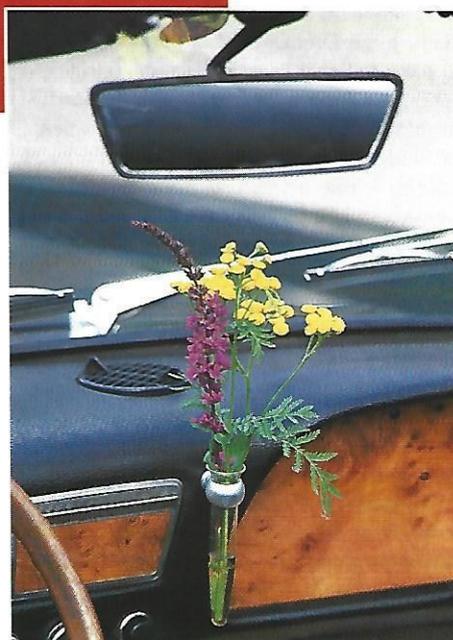
Fiat-Heckmotor IG

Frank Stehling,
Burger Landstraße 8
42659 Solingen
Tel.: 0212/400177

Fiat Raritäten Club e.V.

Werner Gotzian,
Am Teimenort 18
44894 Bochum 7
Tel.: 0234/230301, Fax: 0234/230301

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1300 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.



Unser Tipp: Wählen Sie bei Temperaturen über 30 Grad keine Orchideen. Das geht heftig ins Geld!



gleich höhere Kräfte ab. Darum: Wer seinen 850er nachträglich mit einem winzigen Sportlenkrad vergewaltigt, hat es nicht besser verdient! Mit wesentlich weniger hohen Kräften will das vollsynchronisierte Vierganggetriebe bedient werden. Die Schaltwege fallen verhältnismäßig kurz aus, und der Schalthebel lässt sich leicht und präzise führen. Und das ist auch gut so – bei forcierter Gangart will er nämlich entsprechend häufig benutzt werden.

Der Fiat 850 Spider hat uns schnell seine gute Seele offenbart. Er ist ein absolut sympathisches Spaßmobil ohne böse Überraschungen und garantiert ohne bitteren Nachgeschmack. Er hat nie den Anspruch erhoben, die Haute Couture der Cabriolets aufzumischen, einem Mercedes 280 SL das Leben schwer zu machen oder in den Revieren der kernigen TR4 zu wildern. Der kleine Fiat ist kein luxuriöses Reisecabriolet, mit dem man bequem in einem Rutsch bis nach Napoli donnert. Wer damals gut 7000 Mark (plus 988 Mark für ein Hardtop) auf den Tisch seines Fiat-Händlers zählte, bekam ein Auto, das in Deutschland keine Konkurrenz zu fürchten hatte. Ein Auto, das nicht nur in seiner Anschaffung, sondern auch in seinem Unterhalt auf den etwas schmaleren Geldbeutel zugeschnitten war.



Hier tanken Sie auf! Mit gut sieben Liter auf 100 Kilometern begnügt sich der Kleine



904 Kubik und 52 PS. Klingt etwas mickrig, aber ich kann Ihnen versichern: Der schafft nicht nur Weinberge oder die Auffahrt der Tiefgarage mit links...

Rollte der Spider 1968, also im Jahr seiner Präsentation, noch mit sparsamen 49 PS aus 843 Kubik daher, so tat ihm die (niedrig dosierte) Leistungsspritze sicherlich noch wohler als seiner geschlossenen Coupé-Schwester. Ein offenes Auto soll schließlich auch ein wenig Pfeffer unter der Haube haben – egal, ob man die Mehr-PS nun häufig nutzt oder nicht. Oder wollen Sie sich gern zum Gespött der Mopedfahrer machen? Immerhin schafft der

„große“ 850er eine Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometer. Mit viel Anlauf, versteht sich. Und vielleicht mit etwas Rückenwind.

Für einen wirklich guten 850er Spider mit Alltagsqualitäten sind heute rund 14.000 Mark fällig. Dafür bekommen Sie ein gründlich restauriertes Exemplar, das Ihnen über viele Jahre Spaß bereiten wird. Und dann nehmen Sie bei schönem Wetter Ihre bessere Hälfte an die Hand und machen mal einen Abstecher an die Mosel. Ich kann Ihnen da übrigens ein erstklassiges Weingut empfehlen...

Text: Martin Brüggemann
Fotos: Andreas Beyer