

Oldtimer PRAXIS

Januar
1/2016
€ 2,30

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



Der Ford-A-Vierzylinder: Ein Stück Automobilgeschichte im Detail

108 Seiten!

Service, Infos, Technik-Tipps für das schönste Hobby der Welt!



Ruhe jetzt!

› Karosserie-Dämmung, Teil 2: Wie Sie das richtige Material richtig verarbeiten

Funkenflug

› Der Zündverteiler: So funktioniert er, so wird er gewartet und repariert



Charme-Offensive

› Kleiner Herzensbrecher: Fiat 850 Spider

6 Klassiker zu gewinnen

**KINDER
KREBS
HILFE**



Wahrer Luxus!

› Youngtimer: Rolls Royce Silver Spirit



Am Minimum

› Fein restauriert: Kleinschnittger F125



Im Dauerlauf

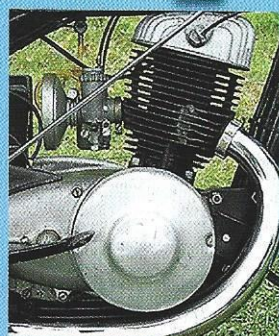
› Tagebuch: Peugeot 404



FÜR IMMER JUNG!

Opel GT

› Der italienische Traum in Bestform: Ducati 750 S



Feinmechanik

› Ein ganz besonderes Motorrad: Honda CB72



Seziert:

› Das Herz der DKW NZ 350



4 199118 102303 01
4018
A € 2,50
CH sfr 4,30
B/NL/L € 2,80
E/F/I € 3,00
GR € 3,30
SLO € 3,40
FIN € 3,70
DK dkr 26,00
N nkr 39,00
S skr 39,00
CZ czk 115,00
H ft 920,00



Spaßmacher

Cabrio-Vergnügen gibt es auch schon auf kleinem Raum: Der **Fiat 850 Sport Spider** ist ein typischer Vertreter der kleinen Krawallschachteln, die ganz großen Spaß bereiten können. Macht er auch beim Schrauben Freude? Wir trafen zwei Fans, die mehr darüber wissen...

TECHNISCHE DATEN

Fiat 850 Spider

Motor: wassergekühlter Reihenvierzylinder mit untenliegender, kettengetriebener Nockenwelle; dreifach gelagert

Hubraum: 903 ccm
B x H: 65 x 68 mm

Leistung: 52 PS
bei 6400 U/min

Antrieb: Hinterradantrieb, Viergangschaltgetriebe

Vmax: 150 km/h

Maße (LxB xH in mm):
3824 x 1498 x 1220

Leergewicht: 705 kg

Baujahre: 1965-1972*

* Die Modelle bis März 1968 hatten 843 Kubik und 49 PS. Die folgende 52-PS-Variante hieß offiziell „Sport Spider“.

Es gibt sie noch, die guten Dinge. Zum Beispiel ein Cabrio, das nicht viel kostet, kaum Platz in der Garage wegnimmt, H-Kennzeichentauglich ist und mit über-schauberem Werkzeug in Schuss gehalten werden kann. Wie wäre es also mit einem Fiat 850 Spider?

Es ist arg frisch an diesem Novembertag. Zumindest, wenn man mit offenem Verdeck fährt. Die beiden Herren im Fiat 850 Cabrio sehen aber ziemlich entspannt aus – sie sind in ihrem Revier: Bernd Zluhan und Uwe Thoma kennen jede Schraube des Hecktrieblers. Zluhan besitzt dieses Auto seit 1983, und immer, wenn er entspannen möchte, setzt er sich ans Steuer, dreht den Schlüssel und lässt den ohv-Vierzylinder in seinem Rücken röhren. Das kann dieser besonders nachhaltig, seit der

Abarth-Repro-Auspuff montiert ist, dessen Nachfertigung der Fiat-850-Club veranlasst hat. Und Uwe Thoma ist Vorsitzender ebenjenes Clubs und besitzt zusammen mit seiner Frau Monika mehrere der einstigen Turiner Erfolgsmodelle.

„Der 850er macht Spaß, ist schraubfreundlich und sieht gut aus. Okay, vielleicht sieht er sogar schneller aus, als er ist. Aber alles an diesem Auto fühlt sich so direkt an, dass man sich auch bei Tempo 100 auf der Landstraße schon irre schnell vor-



„...und wenn man viel Gas gibt, dann kommt von hier hinten ganz viel Schub.“
Drei Herren erfreuen sich am kleinen Fiat und seinen technischen Details



Auf der Höhe seiner Zeit: Das Design des 1965 präsentierten 850 Spider stammt von Bertone. Hauptfeind der Karosserie ist neben Rost Reparaturpfusch. Die Kopfstützen-Sitze stammen vom US-Modell



Der Besitzer

Den Fiat besitzt **Bernd Zluhan (50)** schon ewig. Doch ab 1999 musste der Wagen teilrestauriert in der Garage warten. In der Zwischenzeit war sein Eigner meist mit dem Motorrad auf Oldtimerrallyes unterwegs. Erst 2009 packte es ihn wieder und sein 850 kam zurück auf der Straße. Zluhan fertigt auch Teile nach, so den Thermofühler und wiederverwendbare Nabenmuttern.

kommt“, freut sich Bernd Zluhan. Seinen Spider hat er vor 33 Jahren gekauft, als es noch ein Leichtes war, verbrauchte und verrostete 850er für kleines Geld in den Anzeigenteilen der Tageszeitungen zu finden. „Ich habe für das Auto rund 2000 Mark bezahlt“, erinnert sich der Maschinenbau-Meister aus Vaihingen. „Kaufen, Ummelden und Losfahren war die Devise. Allerdings war die Substanz noch so gut, dass ich es nicht in Schutt und Asche fahren wollte.“ Die Pflegemaßnahmen begannen mit einem Tauschmotor, den

man damals noch neu für 840 Mark direkt bei Fiat kaufen konnte.

1984 erfolgte die erste Blechsanierung. Das ist die einzige Disziplin, in der der kleine Fiat nicht so volkstümlich ist: „Für ein Cabrio ist die Karosserie recht verwindungssteif, das haben die Konstrukteure mit allerlei Zusatzverstrebungen und einem Stützkreuz unterm Bodenblech erreicht. Im Bereich hinter den Türen gibt’s diverse Hohlräume und Abstützungen, und ehe von außen das erste Loch zu sehen ist, hat sich innen der Rost schon breit gemacht. Bei meinem 1971er

Spider waren einige Flicker am Bodenblech neben dem Stützkreuz fällig. Die Schweller hatten erste Löcher und der Übergang von Boden zu den Schwellern war morsch.“ Nach Entrosten, Schweißen und Spachteln erhielt Bernd Zluhans Auto den roten Lack – ursprünglich war es weiß.

Das Ganze klingt nach viel Arbeit, ist es aber für Fiat-Verhältnisse nicht. Uwe Thoma aus Neubulach kennt die Blechsorgen nur zu gut. Er hat schon drei Spider restauriert: „Mittlerweile gibt es recht gute Reprobleche wie das komplette Stützkreuz.



Das Verdeck lässt sich natürlich auch alleine schließen. Der Bezug lebt lang, ist aber selten ganz dicht



Preiskiller Lamborghini Miura: Die Rückleuchten wurden auch beim Supersportler verbaut, das macht sie teuer. Mittlerweile gibt es Nachbauten



Größere Ventile zählen zu den gängigen Tuningmaßnahmen beim 850er



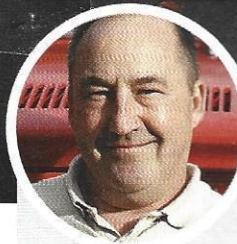
Manche mögen's heiß – die Zylinderkopfdichtung gehört nicht zu ihnen. Obacht bei hoher Verdichtung



Der Simmerring muss für linksdrehende Wellen geeignet sein – das weiß nicht mehr jede Teileliste



Nockenwellen vom Fiat 127 sind verwendbar, allerdings muss der Nocken für den Benzinpumpenantrieb abgedreht werden



Der Spezialist

› Seinen ersten Fiat 850 restaurierte **Uwe Thoma** 1996. Die Begeisterung für die flotte Heckschleuder wuchs schnell, und nun stehen drei Spider, ein Fiat 133 und ein Fiat 850-T-Minibus in seiner Garage. Das Virus sitzt tief: Thoma ist Vorsitzender des Fiat-850-Clubs. Wer reinschnuppern möchte: Unter www.fiat850.info gibt es unter anderem ein reges Forum.

Aber die Versorgung war nicht immer so ordentlich. Viele Bereiche der Karosserie sind zum Glück so schlicht geformt, dass man sich Reparaturstücke selbst bauen kann. Gemein ist aber manchmal die Fiat-Blechgüte: Egal, wie sauber man arbeitet – man brutzelt mit dem Schweißgerät die schlimmsten Würste zusammen oder brennt Löcher ins Material. Das betrifft oft nur ein bestimmtes Teil der Karosserie, aber da weiß man dann, dass hier ab Werk nicht die erste Qualität zum Einsatz kam.“ Abhilfe gibt es hierfür nicht. Es gilt einfach,

so lange mit dem Schweißgerät zu experimentieren, bis bestmögliche Ergebnisse herauskommen. Und dabei nicht die Geduld zu verlieren...

„Die A-Säulen sind auch rostgefährdet“, weiß Uwe Thoma. Vor ihnen sitzen werksseitig Abdeckbleche, die meist fehlen. Dann sammelt sich hier der Dreck. „Leider enden die Säulen oben auch noch nicht direkt am Kotflügel, sondern etwa zwei Zentimeter darunter. Im Spalt über ihnen gammelt es gerne und heftig. Um diesen Bereich sauber zu reparieren, muss man eigentlich die verschweißten Kotflügel abtrennen oder großzügig Löcher reinschneiden.“ Logisch, das hat in den Achtzigern fast niemand gemacht, und so fahren manche Spider heute noch beachtliche Spachtelgebirge auf dem Vorderwagen spazieren...

„Alles in allem gilt es, die Karosserie immer im Auge zu behalten“, sagt Bernd Zluhan, der 1995 ein weiteres Mal Hand ans Blech seines Spiders legte. „Der Boden hielt, aber nun war der obere Bereich fällig. Die Schweißarbeiten blieben insgesamt überschaubar, aber da wir Motor-, Innen- und Kofferraum sandstrahlten, war natürlich die Totaldemontage angesagt. Und so bekam dann auch die Technik eine Grundsanierung. Es ist zum Beispiel nie falsch, gute Kontakte zu einem Galvaniker zu haben“,

freut sich Bernd Zluhan. Etliche Teile, von den Bremsankerblechen bis zu den Spursatangen, wurden gelbverzinkt. Dazu auch sämtliche Schrauben, die bereits ab Werk verzinkt waren und nach 24 Jahren Korrosionsspuren zeigten.

„Gelbverzinkte Schrauben verbaut Fiat schon, als hierzulande die meisten Stahlteile am Fahrwerk noch brüniert waren“, erwähnt Uwe Thoma die Vorzüge italienischer Verarbeitung (doch, doch – die gibt es wirklich! Zumindest teilweise). „Das Gelbverzinken dürfte aufgrund der Umweltgesetze in den nächsten Jahren eingestellt werden. Und solange es noch möglich ist, lassen Bernd und ich unsere Schraubenbestände aufbereiten. Es gibt nichts Angenehmeres, als bei Reparaturen ins Regal zu greifen und neuwertige Originalteile verbauen zu können.“

Okay, vergessen wir Blech-Blues und Gelbverzinken für einen Moment. Über die Technik des 850ers gibt es Positiveres zu berichten. „Der ohv-Motor war ja in zahllosen Fiat und Seat verbaut. Die Ersatzteilversorgung ist daher noch immer gut. Allerdings ist die Qualität der meisten Repros nicht optimal. Und dann ist da halt diese Schrulle, dass der Motor nur im 850er und im Fiat 133 linksrum dreht. Das tut er in keinem anderen Modell, daher können Ori-



1984 gab es bei Fiat noch einen Tauschmotor. Der Preis: umgerechnet 410 Euro!



Beim 52-PS-Triebwerk saß die Wasserpumpe auf vier Stehbolzen (l.). Bei den 49-PS-Versionen bis Baujahr 1968 waren es drei (re.).



Wer das Lüfterrad tauscht und das Gehäuse bearbeitet, kann eine Lima vom Autobianchi A 112 verbauen

Dank des Konzernbaukastens passen etliche historisch korrekte Aluräder an den 850er



Räder von Autobianchi A 112 und Fiat 127/128 werden in der Regel problemlos eingetrag



Undichte Getriebe sind selten, seit es Antriebswellenmanschetten mit Simmerring gibt



Opfer eiligen Anfahrens: Die Verzahnung der Antriebswellenflansche schlägt mit der Zeit aus. Etwas Spiel ist normal, klackern darf es aber nicht



Der Lenkbock ist fast immer ausgeschlagen, Ersatz in Originalqualität ist kaum zu kriegen. Das Teil wurde auch im Polski-Fiat 126 verbaut

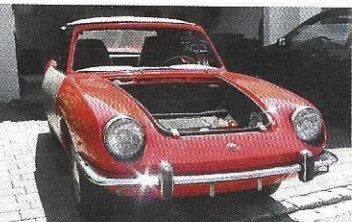
> 1984-2015: Stationen



1984: Die erste Restaurierung von Bernd Zluhan's 850 verlief zügig und pannenfrei



1995: Der Spider war erneut dran. Dieses Mal wurde verzinkt, was das Zeug hielt!



2009: Nach 14 Jahren (!) kam die zweite Aufbereitung schließlich auf die Zielgerade



Schon 1984 waren etliche Bleche nötig. Schwierig war jedoch keines von ihnen

ginalteile anderer Typen nicht ohne Weiteres verwendet werden. Das Motortuning aus dem Konzernbaukasten funktioniert nach dem Gewusst-wie-Prinzip. Die meisten träumen davon, einfach einen 70-HP-Motor aus dem Autobianchi A 112 Abarth zu montieren und ab geht die Post. Prinzipiell ist dieses Triebwerk auch die richtige Umbau-Basis, aber man muss unter anderem Nockenwelle und Schwungscheibe des 850ers beibehalten, dazu einige Teile vom 133 verwenden“, mahnt Uwe Thoma nicht wild draufloszubasteln.

Auf der Webseite www.fiat850spider.de gibt es übrigens unter dem Menüpunkt „Tuning“ eine Liste der benötigten Teile und auch weitere Tipps zum Motorenbau. „Es ist einiges an Zusatzleistung herauszuholen“, weiß Bernd Zluhan, der heute noch den von ihm vor über 30 Jahren gekauften Rumpfmotor fährt. „Allerdings sanft beflügelt durch Sportauspuff, Transistorzündung und umbedüsten Vergaser. Man sollte nicht von zuviel Leistung träumen. Die A-112-Motoren hatten schon ab Werk meist deutlich weniger Leistung als ange-

„Das Blech gilt es im Auge zu behalten. Der Rest ist simple Wartungsarbeit, die keinen überfordert, der weiß, in welche Richtung eine Schraube aufgeht.“

Bernd Zluhan

Mit den 52 PS aus 903 Kubik kämpft sich der kleine, leichte Spider mit Radau und hoher Drehzahl bis an Tempo 150 ran



geben. Wer tatsächlich auf die angeblichen 70 PS erreicht, hat beim Tunen schon viel richtig gemacht.“ Einige Teile wie Abarth-Aluölwanne und neuerdings auch wieder Nockenwellen werden als Nachfertigungen angeboten oder neu aufgelegt, sobald genügend Anfragen vorliegen. Die Interessengemeinschaft *Fiat 850 e.V.* (www.fiat850.info) ist hier recht engagiert.

In puncto Fahrwerk gibt es beim 850er wenige Schwachstellen. Das größte Problem ist auch hier die Qualität erhältlicher Neuteile. Uwe Thoma: „Ich fahre in meinen Fahrzeugen überwiegend mit den originalen Gummibuchsen. Sie sind alle leicht rissig und sorgen beim TÜV immer mal für Nörgelei. Ich solle die bald mal erneuern, heißt es da seit Jahren. Meine Gegenfrage, ob die Teile denn Spiel hätten, wird stets verneint. Und deshalb bleiben sie drin. Bernd hat seine Buchsen vor nicht allzu langer Zeit erneuert, und sie sind genauso rissig wie meine über 40 Jahre alten.“ Und sonst so? Nicht viel: Das (angeschraubte) Lagerschild der vorderen Querblattfeder ist rostgefährdet, die Achsschenkelbolzen können ausschlagen und im Lagerbock des Lenkhebels bekommen die Buchsen Luft. Leider gibt es hierfür keine Originalteile mehr, die letzten passenden von Polski Fiat sind mittlerweile ausverkauft...

Was sagen die Spezialisten zum 850? „Um es kurz zu machen: kleines Auto, wenig Ärger, überschaubarer Aufwand – und Fahrspaß pur“, sagt Uwe Thoma, „Tuning ist kein Hexenwerk, man darf nur nicht erwarten, dass es alles passgenau aus dem Katalog gibt.“ „Was nicht passt, wird passend gemacht“, lacht Bernd Zluhan und gibt Gas. Dann ziehen die beiden mit dem röhrenden Spider von dannen...

Text: Daniel Bartetzko, Fotos: Stefan Bau



Das Stützkreuz am Boden hält das Auto zusammen. Hier ist eine Hohlraumversiegelung lebensrettend







05. - 07. FEBRUAR 2016

MESSE BREMEN

Die 70er: Einfach geil!





Genau. Richtig.

www.classicmotorshow.de · Öffnungszeiten: 9 - 18 Uhr





NEU:
Park+Ride
Flughafen
Bremen

ZEIT SPAREN
Tickets online kaufen:
www.classicmotorshow.de

DIREKT AUF'S SMARTPHONE
Der schnelle und einfache Weg zur BCM:
Park+Ride, Tickets und vieles mehr!

Laden im  **App Store** JETZT BEI  **Google play**