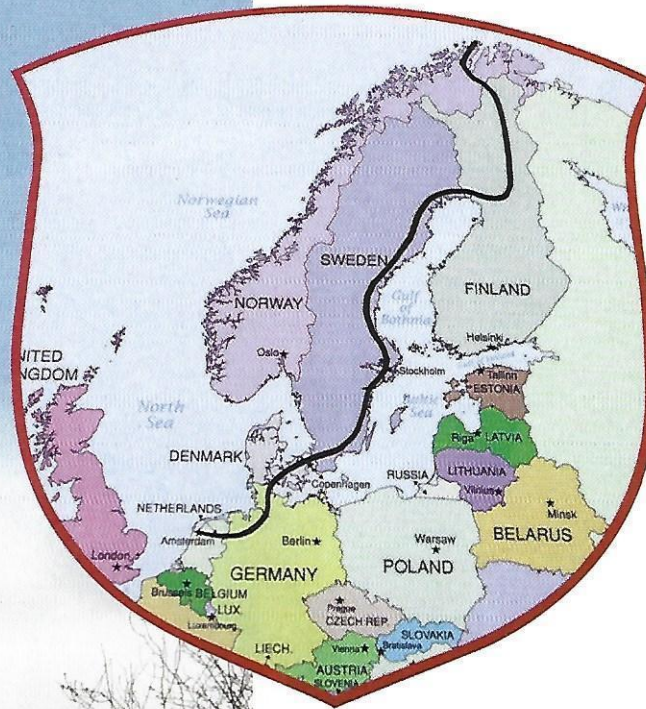


„KÄLTE- PRÜFUNG

Eine Winter-Rallye über **7000 Kilometer zum Nordkap** mit einem **Fiat 850** ist ein echtes Abenteuer. Das gilt erst recht, wenn der 37-PS-Kleinwagen neun Monate vor dem Start noch völlig rostzerfressen im 25-jährigen Dörrröschenschlaf dämmert...





Die Nordkap-Challenge führt von Holland durch Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen zum nördlichsten Punkt Europas

und ökonomischem Kalkül. „Aber was soll's“, ergänzt der 47-jährige Kfz-Ingenieur aus dem niederländischen Bunnik bei Utrecht achselzuckend, „es war schließlich mein erstes Auto.“ Und außerdem hatte er sich gerade mit einem Freund für Dezember 2016 zur „Noordkaap Challenge“ (Nordkap Herausforderung) verabredet. Der wollte die Tour im Toyota Landcruiser mit Standheizung bestreiten, was Leon Gelauff aber überhaupt nicht als Herausforderung empfand. „Dann fahren wir eben zu viert in zwei Teams und Du nimmst Deinen alten Fiat“, schlug der Kumpel vor. Ein Scherz? Jedenfalls, wenn er das traurige Wrack in der Scheune jemals gesehen hatte. Daraus als Freizeitschrauber in den verbleibenden neun Monaten bis zum Start ein fahrbares und zuverlässiges Auto zu machen, war die eigentliche Herausforderung.

Doch Leon Gelauff gehört offenbar zu den Menschen, die unter Zeitdruck ungeahnte Kräfte entfalten. Er griff sich erstmal Flex und Schweißgerät. 430 Stunden später waren alle Rostzonen saniert und obendrein mit einem verschweißten Sicherheitskäfig für die Unbilden der Nordlandreise gewappnet. „Weil ich keine Lust hatte, diese Übung in etwa 15 Jahren zu wiederholen, habe ich mich für eine KTL-Behandlung im Tauchbad entschied-

Sein erstes Auto fuhr Leon Gelauff als Student zwei Jahre lang. Dann schob er die 100-Euro-Rostlaube in eine Scheune. Eine Benefiz-Rallye durch Schweden, Finnland und Norwegen gab ein Vierteljahrhundert später den passenden Anlass, den in Spanien gebauten Fiat 850 Coach wieder ans Licht zu holen.

Alles was beweglich sein sollte, war fest, alles was fest sein sollte, war locker“, bringt Leon Gelauff den Zustand des kleinen Fiat nach 25 Jahren Dornröschenschlaf auf den Punkt. „Front, A-Säulen und Seitenschweller waren völlig morsch.“ Das Auto mit dem Frontemblem „Fiat costruzione Seat“ schien eigentlich nicht mehr zu retten, jedenfalls nicht bei Vernunft

Endlose Weiten und vereiste Pisten: Bis minus 20 Grad reicht die Heizung aus, darunter wird es ungemütlich



► DIE GROSSE TOUR

Einmal Nordkap und zurück



Oldtimer sind nur spärlich vertreten bei der Noordkaap Challenge, die seit 2011 jeden Winter als Benefiz-Tour zugunsten des Roten Kreuzes organisiert wird. Bis zu 50 Teams absolvieren unterwegs spaßige Aufgaben und Mutproben wie Eiswasserbaden und Skifahren hinterm Auto. Zuschauer, die das übers Internet verfolgen, belohnen den Mut mit Spenden. Als strapaziös empfand Leon Gelauff vor allem die fast ganztägige Dunkelheit im hohen Norden und die teils extreme Kälte: „Unter 20 Grad froren die Seitenfenster zu. Gut, dass Motor und Kühler im Heck sitzen, das verringert die Gefahr, dass der Motor zu kalt läuft. Statt 15W40-Öl füllte ich 5W30 ein, erhöhte das Kältemittel auf 100 Prozent Glycol und schloss die Winterklappe der Motorraumzuluft.“ Die nächste Tour startet am 6. Dezember 2019. Info: www.noordkaapchallenge.com



Für die eingedellte Dachhaut fand Leon Gelauff eine kreative Lösung: Er schnitt das Blech heraus und montierte ein Renault-Twingo-Schiebedach

den. Wirtschaftlich war das völlig unverantwortlich für dieses Auto, aber ich werde es sowieso niemals verkaufen“, sagt der Restaurierer. Seine Töchter freuen sich schon darauf, den Fiat zu fahren, sobald sie den Führerschein haben. Beim Finish der Karosserie regierte Pragmatismus, der dem Zeitdruck geschuldet war. Leon Gelauff verzichtete auf Spachtel und Feinschliff und lackierte von Hand mit Zweikomponenten-Schiffslack. Bei Technik und

Anbauteilen gab es keine Kompromisse. Alles wurde je nach Bedarf verzinkt, pulverbeschichtet oder verchromt. Soweit verfügbar, griff der Restaurierer auf Neuteile zurück. „Verschleißteile sind überraschend preisgünstig und gut verfügbar, was wohl den technisch baugleichen Coupé- und Spider-Modellen zu verdanken ist. Allerdings ist die Qualität nicht immer sehr gut. Nicht-Verschleißteile sind aufgrund der

Nach nur 250 Kilometer Probefahrt im Anschluss an die Restaurierung ging es auf die große Reise



damaligen Großserienstückzahlen gebraucht gut erhältlich.“

„Der 850 ist ein tolles und alltags-taugliches Auto, aber selbst in einem guten Zustand nicht wirklich sicher nach heutigen Normen“, weiß der Klassiker-Fan. Deshalb hatte er einige weitere Verbesserungen auf dem Plan, wie eine laminierte Windschutzscheibe statt gehärtetem Splitter-Glas und Schalensitze mit Hosenträgergurten. Um



Der 37-PS-Vierzylinder-Reihenmotor hat längs im Heck Stellung bezogen. Die Achillesferse des drehfreudigen Triebwerks mit viel Tuning-Potential ist die Kühlung



Das Gepäckabteil über der Vorderachse ist nicht üppig bemessen. Hier fehlt noch das Reserverad, das ganz vorne in einer Mulde steht

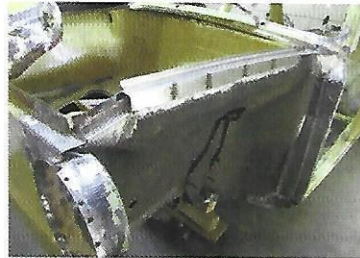
> Schlimmer geht's nimmer



Stehblech, Lampentopf, A-Säule und Schweller hat der Rost dahingerafft



Die Stabilität der Fahrgastzelle steigert ein verschweißter Stahlrohrkäfig



Vorzugbar: Den Vorderbau sanierte der Restaurierer mit angefertigten Blechen



Nach üblichen Maßstäben war der Fiat zweifellos ein Fall für den Hochofen



Bange Frage: Funktioniert ein überholter Motor nach 14 Jahren Einlagerung noch?



Die Radaufhängung: Was fest sein soll, war lose, was sich drehen soll, war fest

vorne die Scheibenbremsen der stärker motorisierten 850er statt der ursprünglichen Trommeln zu montieren, waren 13-Zoll-Räder statt der Zwölfzöller vonnöten und die Achschenkeln zu tauschen. „Diese Teile sind gesucht und mit 400 Euro pro Satz recht teuer, da sie auch an Fiat-600-Renner passen. Scheiben gibt es aber schon für 25 Euro vom Cinquecento.“ Angesichts der langen Dunkelheit im hohen Norden war Beleuchtungs-Tuning sinnvoll, wobei die 16-Ampere-Gleichstromlima enge Grenzen setzte. Die Lösung: Sechs LED-Lampen verbessern die Lichtausbeute immens und verbrauchen weniger Strom als die alten 40-Watt-Funzeln.

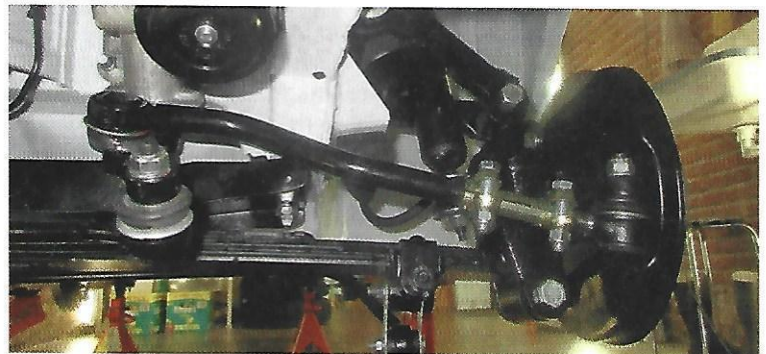
„Die Umbauten machten aus dem kleinen und ganz ehrlich ein bisschen langweiligen Fiat zunehmend ein Rallye-Auto“, erzählt der Tüftler, „da war die logische Konsequenz, das auch äußerlich umzusetzen, die Stoßstangen wegzulassen, das Dach schwarz und die Alu-Räder orange zu lackieren. Für die vereisten Straßen in Skandinavien zog ich Spikereifen auf. Da Spikes nicht überall

> DER BESITZER

Die Oldtimer-Begeisterung von **Leon Gelauff** (47) dreht sich vor allem um Citroën. Er besitzt einen DS21 Pallas Injection aus dem Jahr 1970 und einen CX25IE Prestige von 1985. Der Dipl. Ing. Kfz-Technik aus Bunnik bei Utrecht engagiert sich ehrenamtlich in der Stiftung DS-TT (www.ds-tt.nl), die Kurse für DS/ID-Besitzer organisiert. Seit 2001 arbeitet er bei der MTEE Turbolader GmbH in Holland.

„Die Restaurierung in neun Monaten war eine deutlich größere Herausforderung als die Winterfahrt zum Nordkap.“

Leon Gelauff



So schön sah das bei der Sociédad Espanola de Automoviles de Turismo (SEAT) nicht aus: vordere Radaufhängung mit Spurstange und Querblattfeder nach Vollsaniierung



Massive Rostschäden erzwangen einst die Stilllegung des spanischen Fiat 850. Der Besitzer hob das Wrack 25 Jahre auf und machte es dann für die Nordkap-Rallye flott

Der Kleine hat es tatsächlich geschafft: Leon Gelauff und Copilot Ivo van Ganzwinkel feiern ihre Ankunft am verschneiten Nordkap



TECHNISCHE DATEN

Fiat 850 Coach

Seat-Lizenzbau

Baujahr: 1974

Motor: Vierzylinder-viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, im Heck längs eingebaut; im Leichtmetallkopf hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von untenliegender Nockenwelle betätigt

Hubraum: 843 ccm
B x H: 65 x 63,5 mm

Leistung:
37 PS bei 5100 U/min

Max. Drehmoment:
50,5 Nm bei 2800 U/min

Maße (LxBxH in mm):
3575 x 1425 x 1385

Vmax: 125 km/h

erlaubt sind, schraubten wir sie erst unterwegs in Finnland ein. Das war nicht die beste Idee. Zu Viert brauchten wir drei Stunden, um bei minus 15 Grad die 500 Nägel in die Pneu zu drehen. Dafür waren dann bis 108 km/h auf festem Schnee möglich. Der Heckantrieb mit Heckmotor sorgt für gute Traktion. Das Limit setzte die Triebwerksleistung.“ Aus Zeitgründen hatte Leon Gelauff einen nicht getunten Motor mit den originalen 37 PS montiert, den er 14 Jahre zuvor generalüberholt, aber nie eingesetzt hatte.

Bis zum Beginn der Rallye am 7. Dezember 2016 steckte der Fiat-Mann weitere 650 Stunden in das Projekt. Genau eine Woche vor der Abfahrt absolvierte der 850er den holländischen TÜV (APK). So blieb kaum Zeit für Erprobung und Nachbesserungen. Nach einer durchschraubten Nacht rollten Leon Gelauff und Copilot Ivo van Ganzwinkel jedoch pünktlich zum Start der 7000-Kilometer-Tour. Der 42 Jahre alte Spanien-Fiat bewältigte die Rallye bei Temperaturen bis minus 28 Grad in neun Tagen zum Nordkap

und zurück besser als manch jüngerer Teilnehmer – allerdings nicht ohne Blessuren, erzählt Leon Gelauff: „Die letzten drei Tage fuhren wir mit einer undichten Zylinderkopfdichtung, weil wir den Alu-Kopf nicht nachgezogen hatten. Zu Hause war der Motor ganz und gar am Ende. Zylinder drei hatte kaum noch Kompression, und Kühlmittel drückte es überall heraus. Mit vier neuen Kolben läuft er aber längst wieder rund.“

Text: Alexander Polaschek
Fotos: Andreas Beyer / Leon Gelauff



Drei Stunden mit sehr kalten Fingern: Bei eisigen Temperaturen schraubten die Fahrer die 500 Stahlnägel in die Reifen



Dank Spikes und Hinterradantrieb mit Heckmotor kam der kleine Fiat schnell und sicher durch frostige Gefilde, wenn nicht gerade ein Elchrudel die Straße beanspruchte