

en

der
Fahrspaß

in Leben – und
einer Straße im
Umland statt
im Fiat 850 Spi-

es Auto“, sagt
er ein Seat 850
1966 gekauft und
mit Hausmitteln fri-
schen stärkeren
Sportauspuff und Fahr-
werk als gab's ja ge-
wollt Geld auf dem
Markt. Der 41-jährige Deist
kam vom Fiat-Bau-
werk als Limousine,
lieferbar – gab
es 34 bis 52 PS
in etliche an-
dere der Konzern-
modelle Fiat 133, Fiat
und Autobian-



chi A 112. Und natürlich waren auch Tuningteile für die sportlichen Kleinen verfügbar: Selbst beim Neckermann-Versand konnte man damals einen Doppelrohr-Sportauspuff für den 850 kaufen.

„Meine Fiat-Zeit endete Anfang der Achtziger fürs Erste, aber so ganz haben mich die Autos nie losgelassen. 1992 habe ich mir dann wieder einen 850 angeschafft – einen roten Spider, mit dem ich nach wie vor unterwegs bin. Knowhow und ein paar Ersatzteile waren ja noch vorhanden.“

Längst sind die kleinen Italiener zum festen Familienbestandteil geworden. Der grüne 1971er Spider mit dem grimmigen

soll: Angeblich wurde der Erstbesitzer in diesem Auto erschossen! „Der Verkäufer hat uns einen dicken Aktenordner mitgegeben. Bei den Fahrzeugunterlagen befindet sich tatsächlich ein alter Zeitungsartikel, in dem von einer Schießerei die Rede ist, bei der ein Mann am Steuer seines Wagens ums Leben gekommen sei. Er ist wohl vor einer Polizeikontrolle geflohen und hat dann selbst eine Waffe gezogen. Leider ist der Artikel auf Holländisch, es gibt auch keine Fotos und keine Angabe dazu, um was für einen Fahrzeugtyp es sich gehandelt hat. Das Ganze muss also nicht unbedingt stimmen...“

dann Eins zum Anderen, aus den diversen Bläschen entwickelte sich beim Stochern mit dem Schraubenzieher dann doch eine ordentliche Sammlung von Rostlöchern. Und das kratzende Getriebe macht ja auch keinen Spaß – um es zu reparieren, muss der Motor raus. Ist dieser dann schon draußen, kann man ihn eigentlich auch mal öffnen. Um es kurz zu machen: Nach ein paar Tagen haben wir beschlossen, das Auto komplett zu restaurieren.“

Die in langen Jahren gewachsenen 850-Kontakte der Deists helfen hier enorm: Die

gestrippte Karosserie bringen sie zu Uwe Thoma, der nicht nur dem Fiat-850-Club vorsteht, sondern als Karosseriebauer auch etwas von Blech versteht. „Einerseits war doch recht viel zu schweißen, andererseits war das Ganze für Fiat-Verhältnisse harmlos“, resümiert der Spider-Eigner. „Die Konstruktion des Autos ist nicht mal instabil, das Problem ist eher die schlechte Rostvorsorge ab Werk. Nur die Position der A-Säulen, die ausgerechnet im Spritzwasserbereich noch einen Spalt zum Kotflügel lassen, ist nicht so durchdacht. Hier sammeln sich

Kleine Fluchten

Kleines Auto, großes Frischluftvergnügen – der Fiat 850 Spider bietet heute noch ungezähmten Fahrspaß

Ein erschwingliches, flottes Cabrio muss nicht zwangsläufig aus England kommen. Das kleinste Cabrio, das Ende der Sechziger in Deutschland erhältlich war, kam aus Bella Italia: Wir fahren eine Runde im Fiat 850 Spider.

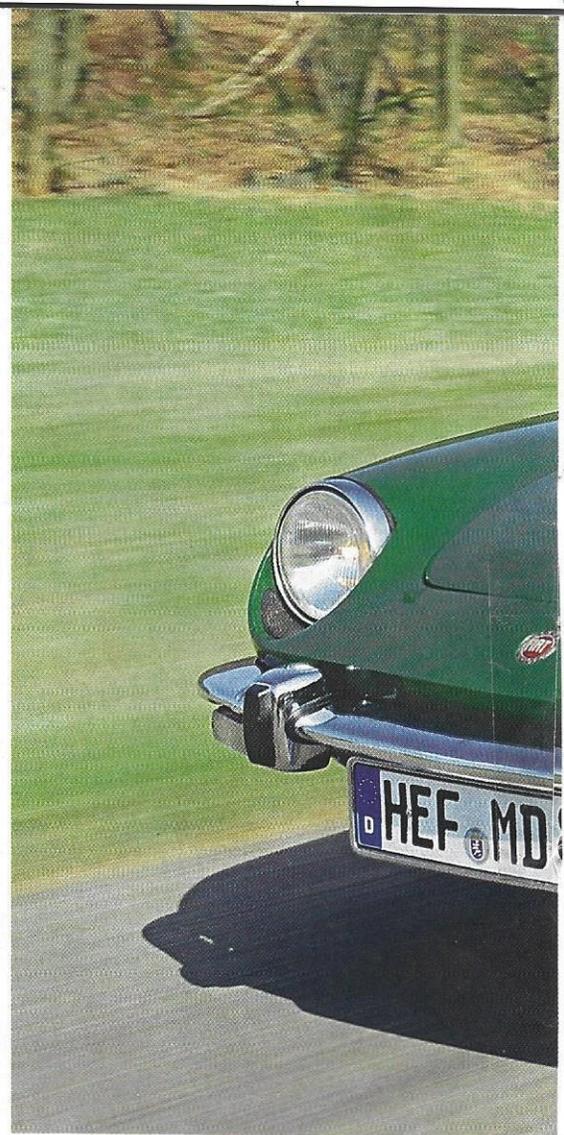
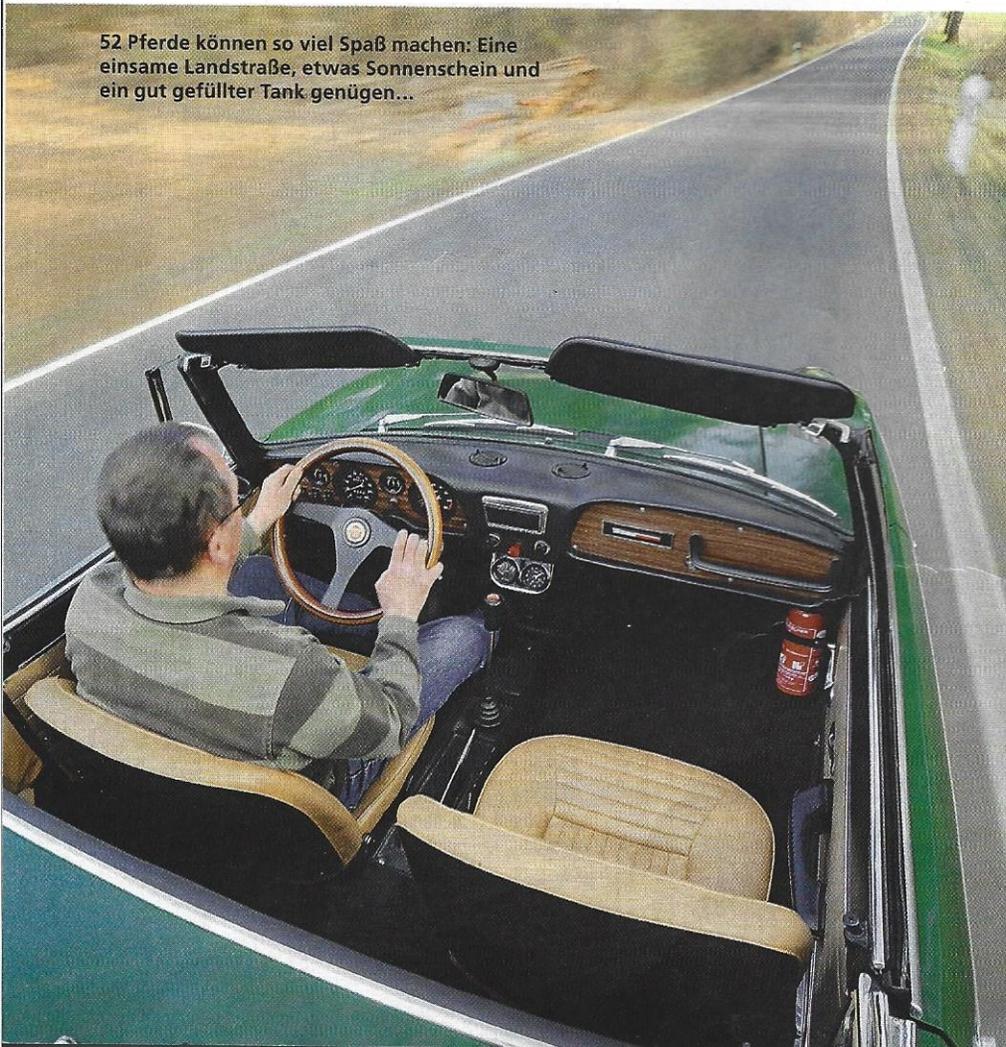
Froh zu sein bedarf es wenig: Im Heck röhrt der Motor ein heiseres Lied, vor uns liegt die leere Landstraße, der Tank ist randvoll und über uns strahlt die Sonne – auf geht's ins Cabrio-Vergnügen. Mit 52 PS und 903 Kubik. Und glauben Sie nicht, dass man damit zu den Langsamen gehören würde. Nicht bei einem Gefährt, das 3,85 Meter lang und gerade mal 700 Kilogramm schwer ist. Unser Wagen ist genau der richtige Begleiter für

die italienischen Momente im Leben – und die können auch mal auf einer Straße im nordhessischen ex-Zonenrandgebiet stattfinden – wenn man in einem Fiat 850 Spider sitzt. Buongiorno Bebra!

„Ein 850er war mein erstes Auto“, sagt Volker Deist. „Genauer gesagt ein Seat 850 mit 34 PS. Ihn habe ich 1976 gekauft und ziemlich bald darauf mit Hausmitteln frisiert. Als Erstes bekam er einen stärkeren Motor, dann kamen Sportauspuff und Fahrwerksbauten dazu. Damals gab's ja genügend Teile für kleines Geld auf dem Schrottplatz.“ Der 54-jährige Deist profitierte seinerzeit vom Fiat-Baukasten: Die 850er – als Limousine, Coupé und Cabrio lieferbar – gab es mit Motoren von 34 bis 52 PS Leistung, dazu kamen etliche anpassungsfähige Teile der Konzernbrüder Fiat 133, Fiat 127 und Autobian-



52 Pferde können so viel Spaß machen: Eine einsame Landstraße, etwas Sonnenschein und ein gut gefüllter Tank genügen...



chi A 112. Und natürlich waren auch Tuningteile für die sportlichen Kleinen verfügbar: Selbst beim Neckermann-Versand konnte man damals einen Doppelrohr-Sportauspuff für den 850 kaufen.

„Meine Fiat-Zeit endete Anfang der Achtziger fürs Erste, aber so ganz haben mich die Autos nie losgelassen. 1992 habe ich mir dann wieder einen 850 angeschafft – einen roten Spider, mit dem ich nach wie vor unterwegs bin. Knowhow und ein paar Ersatzteile waren ja noch vorhanden.“

Längst sind die kleinen Italiener zum festen Familienbestandteil geworden. Der grüne 1971er Spider mit dem grimmigen Sound gehört Manuel Deist. Der 24-Jährige ist praktisch aufgewachsen mit der Fiat-Leidenschaft seines Vaters Volker. Und so war es fast folgerichtig, dass auch für ihn irgendwann ein 850 angeschafft werden sollte. Über ein Jahr dauerte die Suche nach einem ordentlichen Exemplar. In Holland wurde man schließlich fündig: „Das Auto war ziemlich gut beieinander, stammte gerade mal aus dritter Hand und war durchgehend angemeldet. Nach dem Kauf sind wir auf eigener Achse nach Hause gefahren“, erinnert sich Manuel Deist. Ein paar Rostbläschen, ein etwas verwohnter Innenraum und ein kratziges Getriebe, mehr war nicht zu beanstanden an der Neuanschaffung – die zudem eine wüste Vorgeschichte haben



soll: Angeblich wurde der Erstbesitzer in diesem Auto erschossen! „Der Verkäufer hat uns einen dicken Aktenordner mitgegeben: Bei den Fahrzeugunterlagen befindet sich tatsächlich ein alter Zeitungsartikel, in dem von einer Schießerei die Rede ist, bei der ein Mann am Steuer seines Wagens ums Leben gekommen sei. Er ist wohl vor einer Polizeikontrolle geflohen und hat dann selbst eine Waffe gezogen. Leider ist der Artikel auf Holländisch, es gibt auch keine Fotos und keine Angabe dazu, um was für einen Fahrzeugtyp es sich gehandelt hat. Das Ganze muss also nicht unbedingt stimmen...“

Beim Zerlegen kommen den Fiat-Fans aus Bebra-Solz Zweifel an ihren Zweifeln: „Im Artikel steht, der Mann wäre durch die Tür hindurch getroffen worden. Und mitten auf der Fläche der Fahrertür haben wir auf der Innenseite wirklich Reparaturspuren entdeckt“, sagt Volker Deist, der gerade in den zweiten Gang zurückschaltet, und den Motor ordentlich auf Drehzahl bringt. Ganz ehrlich: Als Fluchtfahrzeug erscheint uns der kleine Spider in diesem Moment gar nicht so ungeeignet – zumindest, solange man nicht auf die Autobahn muss.

Ein wenig Kosmetik, eine bessere Innenausstattung, die TÜV-Vorführung fürs H-Kennzeichen – mehr war zunächst gar nicht geplant. Manuel Deist: „Wie üblich kommt

dann Eins zum Anderen, aus den diversen Bläschen entwickelte sich beim Stochern mit dem Schraubenzieher dann doch eine ordentliche Sammlung von Rostlöchern. Und das kratzende Getriebe macht ja auch keinen Spaß – um es zu reparieren, muss der Motor raus. Ist dieser dann schon draußen, kann man ihn eigentlich auch mal öffnen. Um es kurz zu machen: Nach ein paar Tagen haben wir beschlossen, das Auto komplett zu restaurieren.“

Die in langen Jahren gewachsenen 850-Kontakte der Deists helfen hier enorm: Die

gestrippte Karosserie bringen sie zu Uwe Thoma, der nicht nur dem Fiat-850-Club vorsteht, sondern als Karosseriebauer auch etwas von Blech versteht. „Einerseits war doch recht viel zu schweißen, andererseits war das Ganze für Fiat-Verhältnisse harmlos“, resümiert der Spider-Eigner. „Die Konstruktion des Autos ist nicht mal instabil, das Problem ist eher die schlechte Rostvorsorge ab Werk. Nur die Position der A-Säulen, die ausgerechnet im Spritzwasserbereich noch einen Spalt zum Kotflügel lassen, ist nicht so durchdacht. Hier sammeln sich

Auch geschlossen gibt der Spider eine gute Figur ab. Und wenn's denn sein muss, lässt Eigner Manuel Deist (l.) auch mal seinen Vater Volker ans Steuer ...





Man vermutet sie eher auf britischen Roadstern, doch die Borrani-Speichenräder sind Originalzubehör „Made in Italy“

903 Kubik, 52 PS bei 6400 Touren: Der linksdrehende (!) Stoßstangen-Vierzylinder (B x H: 65 x 68 mm) ist robust und drehfreudig

Dreck und Feuchtigkeit, so auch bei diesem Exemplar.“

Auf der Liste der Durchrostungen stehen beide A-Säulen unten, die vorderen Kotflügel am Übergang zu den Türen, Schwellerenden und Endspitzen, die Unterkante der Frontschürze, einige Flecken mitten auf dem Bodenblech, die Enden des Bodenverstärkungskreuzes und die vorderen Stoßdämpferdome. „Das Kreuz auf dem Boden stabilisiert den gesamten Aufbau. Bei vielen Autos ist es nur noch ein Flickenteppich oder wurde schon mal durch Reprorteile ersetzt. Wird hier gepfuscht, kann sich die Karosserie verwinden und hinterher stimmt kein Spaltmaß mehr. Und Rost bildet sich

am Kreuz nicht nur innen durch Kondenswasser, sondern auch außen an den Auflagestellen zum Bodenblech. Bei diesem Wagen hat ein wohlmeinender Mechaniker aber mal einen dicken, klebrigen Unterbodenschutz aufgetragen, so dass diese Stelle gut geschützt war. Nur an den Enden der Kreuzausleger setzte unser Clubkollege Reparaturstücke ein – das war's. Wie gesagt: Bei besserer Versiegelung wären die meisten Fiats ziemlich langlebig.“

Mehr Arbeit bereiteten die vorderen Stoßdämpferdome. Sie sind als doppelte Blechlage im Radhaus aufgeschweißt und konstruktionsbedingt bei fast jedem Auto heftig unterrostet. Uwe Thoma hat sie ausgebohrt

und die Radkästen dahinter mit kleinen Flecken instandgesetzt. Danach schweißte er die alten Dome wieder sauber ein. Reparaturbleche für diese Bereiche gibt's nicht.

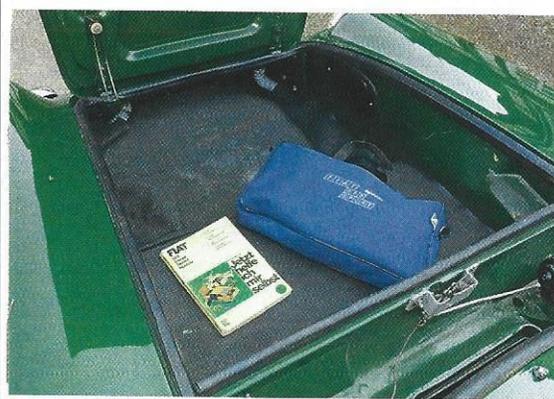
Nach Abschluss der Blechnerei lackiert ein Freund das nach Nordhessen zurückgekehrte Cabrio im Originalfarbton „verde inglese“. Der Boden erhält eine satte Schicht Lkw-Lack in grün, darauf kommt ein Wachs-Unterbodenschutz von Teroson. „Eigentlich dachten wir, dass er zumindest finger trocken wird“, sagt Volker Deist, „aber die Oberfläche klebt auch nach über einem Jahr noch immer. Letztlich hat das aber auch sein Gutes, verspröden wird das Wachs nicht so schnell.“

Wenig Verdruss bereitet die Technik. Der wassergekühlte 903-Kubik-Vierzylinder im Heck war gut bei Kräften; die Begutachtung offenbart kaum Verschleiß, und so setzen ihn die Fiat-Fans unter Verwendung neuer Dichtungen wieder zusammen. Auch Fahrwerk und Bremse gehören zu den einfachen Kapiteln einer 850-Wiederbelebung, da etliche Teile noch im Fiat Panda verwendet werden: Was im Autozubehör nicht mehr lieferbar ist, gibt es bei den Fiat-Oldtimer-Händlern, manches gar noch bei Fiat direkt.

Der 1965 präsentierte 850 Spider zählt zu den gelungenen Würfeln aus dem Hause Bertone. Die rasante Heckabrissskante war seinerzeit hochmodern



Für Fiat-Verhältnisse prima: Die Karosserie wies zwar etliche kleine und mittlere Durchrostungen auf, doch dafür, dass der Wagen die meiste Zeit seines Lebens in den Niederlanden und nicht im sonnigen Süden verbrachte, war die Karosserie ausgesprochen gut bei einander! Die Enden der Außenschweller (l.) gehören zu den üblichen Schwachpunkten, das Bodenstützkreuz (r.) ebenso. Unter zähem Bitumen hat es sich gut gehalten



Das vordere Kofferabteil ist gar nicht mal so klein. Genug Platz fürs Pannen-Notfallset nebst spannender Lektüre bietet es allemal



Der Bonini-Sportauspuff sorgt für eine beachtliche Klangkulisse – auch wenn das Überholprestige des 850ers nicht sehr ausgeprägt ist. Dennoch: Das Leichtgewicht aus Turin ist alles andere als lahm

„Radzylinder, Spurstangen und Bremsscheiben sind fast überall zu kriegen, überholte Achsschenkel gibt es im Austausch. Allerdings muss man bei manchen Teilen genau hinsehen, denn die Qualität ist nicht immer astrein. Das war aber vor 35 Jahren auch schon so“, erinnert sich Volker Deist an seine frühe Fiat-Ära, in der ihm auch schon manches Billig-Teil die Laune verdarb.

Einzig die Getriebereparatur gerät anspruchsvoller; ihr widmet sich ein Bekannter: Das Radpaar des zweiten Gangs muss ersetzt werden, dazu die Verbindungsbuchse des Schaltgestänges. Sie gehört zu den wenigen wirklich raren Teilen. In solchen Fällen zahlt sich die Mitgliedschaft im Club aus – der Getriebespezi holt Ersatz mit einem Griff aus dem Regal hervor...

Auch langlebiges Fiat-Kunstleder kann nach 40 Jahren porös werden, das zierliche Originalgestühl aufzuarbeiten, ist jedoch für einen geübten Sattler keine große Aufgabe. Der Profi erneuerte die Bezüge und schneiderte eine zum Interieur farblich passende beige Verdeckhaut, die dem Cabrio im Schlechtwetter-Einsatz ausgesprochen gut steht! Ein paar weitere „Goodies“ wie die Borrani-Stahlspeichenräder und das für dieses Modell seltene Nardi-Holzlenkrad spendete der eigene Ersatzteillfundus.

Für den sonoren Klang des schon von Haus aus nicht leisen Motors sorgt ein zeitgenössischer Bonini-Sportauspuff. „Bei der TÜV-Abnahme hat das Teil keinen Argwohn ausgelöst. Über den Club wäre es auch kein Problem, an die ABEs zeitgenössischer Tuning-Teile heranzukommen, doch der Prüfingenieur befand Klang und Optik für gut. Genau wie wir“, schmunzelt Volker Deist über die legitime, aber längst nicht mehr selbstverständliche Vorgehensweise. Manchmal werden heute selbst jahrzehntelang akzeptierte (und noch immer gültige!) Gutachten angezweifelt und sollen doppelt und dreifach mit Stempel, Schlüsselnummer und Herstellerbescheinigung belegt werden.

Rund zwei Jahre dauert die Restaurierung des Turiners, im April 2011 ist er fertig – und muss bald unversehens seine Langstreckentauglichkeit unter Beweis stellen: „Einmal im Jahr geht es mit befreundeten 850-Fahr-

ern auf eine Schweiz-Tour. Diesmal bin ich mit meinem roten Spider allerdings nicht allzu weit gekommen. Kurz hinter Würzburg hat der Motor mit Stirnradschaden den Dienst quittiert. Mit dem Abschlepper ging's erstmal zurück in die Heimat, wo ich in den Spider meines Sohnes umstieg und erneut startete. Bis dahin ist der Wagen nur auf Kurzstrecke bewegt worden, ein bisschen mulmig war mir also zumute. Aber es gab keine Probleme, die sorgfältige Arbeit hat sich ausgezahlt.“

Den einzigen Ärger bereitet ein unscheinbares Teil. Volker Deist: „Der Erregerstrom der Drehstromlichtmaschine ist über zwei Relais geschaltet. Eins sitzt im Motorraum, eins unterm Armaturenbrett auf dem Weg zur Ladekontrollleuchte. Das im Motorraum

ging kaputt, so dass die Batterie nicht mehr geladen wurde. Beide Relais sehen identisch aus und haben keinerlei Anschlussbezeichnungen. Sie sind aber nicht gleich. Eins öffnet einen Schaltkreis, eins schließt. Erst die genaue Lektüre des Schaltplans hat mich da schlauer gemacht. Alle Ersatzrelais, die ich verbaute und die keine Besserung brachten, schalteten in die falsche Richtung. Am Ende habe ich eines von ihnen geöffnet und die Kontakte umgelötet, so dass es nun wie gewünscht arbeitet.“

Dann gibt Volker Deist Gas und dreht noch eine Runde unter der Frühlingssonne. Egal, ob als Fluchtwagen oder als Liebhaberstück: Ein Fiat 850 Spider ist stets putzmunter.

Text: Daniel Bartetzko, Fotos: Andreas Beyer

Turiner Allerlei

Fiats 850er-Baureihe...

...wurde fast zehn Jahre gebaut. 1964 debütierte die Limousine, Spider und Coupé kamen Ende 1965 hinzu. Deren Fertigung endete 1972. Die Limousine, zuletzt bei Seat gefertigt, war bis 1974 erhältlich. Fiat-typisch rafften Rost und das Billig-Image diese Autos schnell dahin: Mitte der Achtziger waren sie von den Straßen verschwunden – allerdings überlebten etliche Spider und Coupés als Restaurierungsobjekte in dunklen Scheunen. Dazu kommen mittlerweile einige aus Italien importierte Fahrzeuge, so dass der Bestand an 850ern in Deutschland ordentlich ist. Dennoch: Wer ein rostfreies Auto will, dürfte gerade beim Spider lange suchen – oder muss selbst restaurieren. Die Preise sind dabei (noch) moderat: Classic Data notiert den offenen 850 im Zustand 2 mit 10.900 Euro, im Zustand 3 mit 7.400 Euro und im Zustand 4 mit 3.400 Euro. Größter Zeit-

und Kostenfaktor einer Restaurierung ist das Blech, Technikeile sind problemlos verfügbar – allerdings schwankt deren Qualität. Im Kleinanzeigenteil von OLDTIMER MARKT und OLDTIMER PRAxis gibt es in der Rubrik Fiat etliche Angebote.



Mitstreiter gesucht?

In Deutschland gibt es gleich zwei Clubs, die sich dem 850 widmen: Die Fiat 850 IG, Martin Koschig, Oberbornweg 1, 55430 Oberwesel, Tel. 0171/1918510 und der Fiat 850 e.V., Uwe Thoma, Dr.-Klein-Straße 9a, 75387 Neubulach, Tel. 07053/3270. Die Clubseite www.fiat850.info bietet neben Infos, Teilemarkt und Veranstaltungskalender auch ein Forum. In beiden Clubs sind übrigens auch Besitzer der raren 850er und 900er-Transporter und Kleinbusse willkommen!