

Oldtimer PRAXIS

Juli
7/2022
€ 3,20

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



› Autotechnik im Detail:
Der erstaunliche ohc-Boxer des Citroën GS

NUR
3,20€



Rettung naht!

› Leichtmetall schweißen?
Erstaunlich viel ist möglich!
Profis zeigen, was geht

Filler, Lack & Co.

› Die Qual der Wahl:
Welche Grundierung für
Ihren Zweck optimal ist



Nice to meet you!

› Man muss ihn lieben: Austin A35



Italo-Momente

› Fahrtenbuch: Fiat 850 Spider



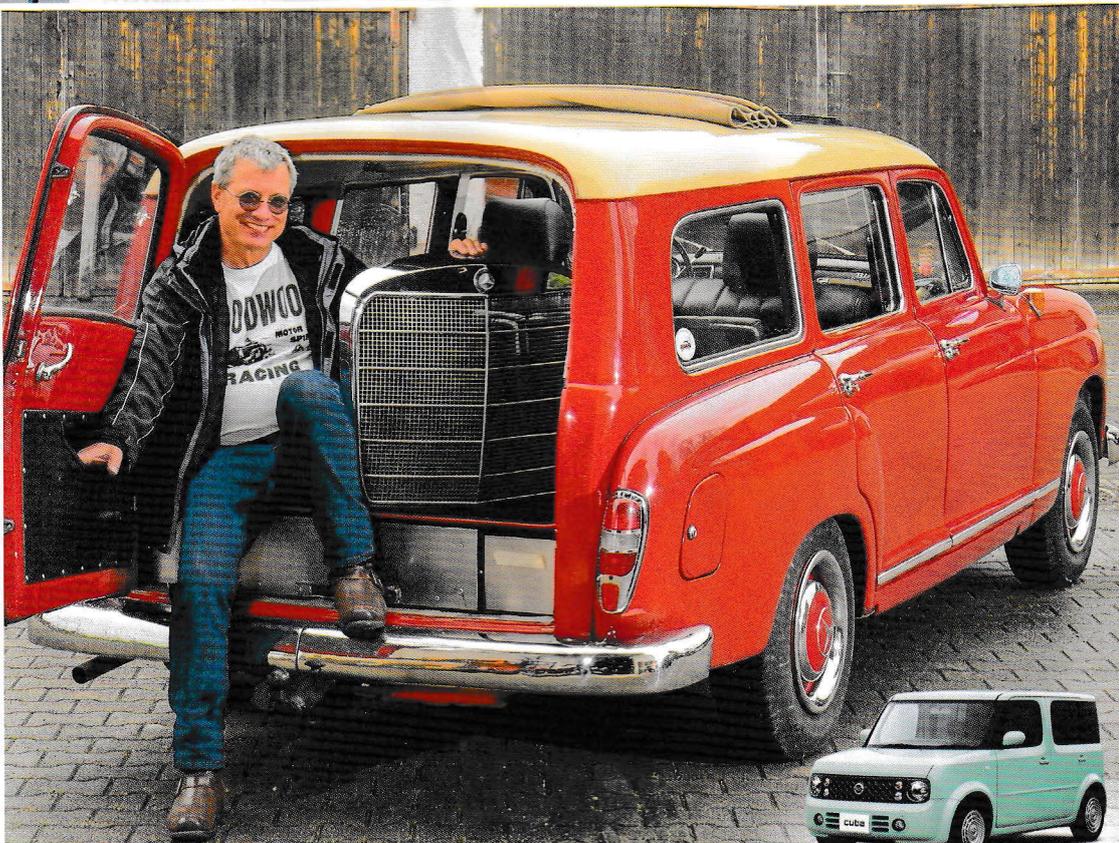
Opels Oberklasse

› Von allem reichlich: Diplomat V8



E-Teil-Express

› Ein Mann, ein XM, ein Cosworth-V6



Der Alltagsheld

Nissan Cube

› Quadratisch, praktisch, gut?

190 BINTZ

› Klein, aber oho:
Motobis großartige
250 Sport Speciale



Seziert
› Hondas kleine
CB-Vierzylinder



Zum Klassiker gereift
› Hobbyeinstieg: MZ ETZ 250



4018	
AT	€ 3,50
CH	CHF 4,90
NL	€ 3,80
BE/LU	€ 3,70
ES/IT	€ 4,00
GR	€ 4,40
SI	€ 4,20
FI	€ 4,60
CZ	CZK 150
DK	DKK 35,00
HU	HUF 1.690



DAUERGAST aus Turin

Fahrtenbuch > Klein, flott, technisch solide: Ein **Fiat 850 Spider** zählt zu den dankbaren Schrauberobjekten – wäre da nicht der Rost. Ein gutes Exemplar sollte man also behalten...

Er war nicht ganz billig, zudem schlecht lackiert und machte schon kurz nach der Abholung Arbeit. Doch der Zweithand-Spider aus dem Saarland war genau das Auto, das Volker Deist suchte – damals, 1994. Den Kauf hat er nie bereut...

Der Ordner ist prall gefüllt mit Rechnungen, TÜV-Berichten, handschriftlichen Notizen, der jungfräulichen Bedienungsanleitung und dem Kaufvertrag – datiert vom 13. März 1994. So lange gehört der 1972er Fiat 850 Spider Volker Deist mittlerweile. Und diese lange Beziehung war im Grunde damals schon so geplant: „Ich hatte schon länger nach einem guten 850 Spider gesucht, und wichtig war vor allem eine gesunde Karosserie. Der Rost war

ja immer der größte Feind dieser Autos. Ende der Siebziger wurden die verrotteten Exemplare in Massen verschrottet, in den Achtzigern hatten Pfusch-Restaurierungen Hochkonjunktur. Deshalb war es damals schon nicht mehr einfach, eine wirklich gute Basis zu finden“, sagt der Kfz-Meister aus Bebra, dessen erstes

Auto 1976 ein Fiat 850 N war. Der war mit 34 PS zwar kein Sportler, aber dank seiner Schrauberfreundlichkeit die geeignete Einstiegsdroge ins Thema Heckmotor-Fiat.

In Neunkirchen im Saarland fand Volker Deist das beste Cabrio, auch wenn es in der Rückschau nach einem Restaurierungsobjekt klingt:



Anno 1994, kurz nach dem Kauf: Von Weitem sieht der Lack gut aus, und die Alus vom Fiat X 1/9 sind so kurios wie selten

TECHNISCHE DATEN

Fiat 850 Spider*

Motor: Vierzylinder-viertakt-ohv-Reihenmotor mit kettengetriebener Nockenwelle

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

Leistung: 52 PS bei 6500 U/min
65 Nm bei 4000 U/min

Maße (L x B x H in mm): 3850 x 1500 x 1220

Leergewicht: 735 kg

Vmax: 152 km/h

Baujahre: 1968–1973

*Der Motor der ersten Modelle von 1965–1968 hatte 843 Kubik und 47 PS, er wurde später im Fiat 850 Special verbaut.



Abarth-Lenkrad und zeitgenössische Zusatzinstrumente haben sich im Lauf der Jahre eingefunden

Die Cromodora-CD-30-Räder sind nur eine Möglichkeit der Bereifung im Hause Deist. Es gibt auch noch Borrani-Speichenräder



Okay, der „Spider“-Schriftzug stammt von Alfa Romeo. Aber er steht dem Auto ebenso gut wie der Doppelrohrauspuff



„Der Lack ist mittlerweile über 20 Jahre alt und dank Klarlack immer noch fast neuwertig.“

Volker Deist



Der Besitzer

› Seinen ersten Fiat 850 kaufte er kurz nach dem Führerschein. Und auch, wenn **Volker Deist** (64) seine Berufslaufbahn bei Mercedes-Benz absolvierte, blieb er den Turiner Heckmotorautos stets treu. Im Sommer ist das Cabrio im Dauereinsatz.

„Der rote Lack war eher pfuschtig übers originale Gelb drübergesprüht. Nach der Überführung war die Kopfdichtung hin, und der Preis von 11.000 Mark war kein Geschenk.“

Doch alles ist relativ: Die Kopfdichtung hat nur etwas Öl nach außen dringen lassen, der Motor war grundsätzlich kerngesund. Und der Lack hatte zwar Hinterhofqualität, doch darunter verbarg sich fast kein Rost. Das machte den Kaufpreis dann doch realistisch. „Ich wollte den Wagen durchreparieren und zwei, drei Jahre fahren, bis ich mich vielleicht um den Lack kümmern würde. Das hat nicht

geklappt. Aber nicht, weil es Probleme gab. Ganz im Gegenteil: Die Schrauberei machte einfach zu viel Spaß, als dass ich Kleinigkeiten hätte aufschieben wollen. Der Lack hat besser gehalten als gedacht.“

Am Beginn stand das Erneuern der Kopfdichtung, doch wenn man schon mal dabei ist, kann man den Motor auch ganz zerlegen und mit neuen Dichtungen – und neuer Kupplung – wieder zusammenbauen. Der in seinen Grundzügen aus dem Fiat 600 stammende, 52 PS starke ohv-Motor des 850ers ist so klein, dass er fast auf den Schoß passt –

wenn er dafür nicht etwas zu schwer wäre...

Es folgten noch ein großer Bremsservice, einige optische Arbeiten und nach einem Jahr Fahrvergnügen das Erneuern des Querträgers hinter der Frontschürze – bis heute die einzige Durchrostung: „Wahrscheinlich hat schon der Erstbesitzer den Spider Dinol-Versiegeln lassen. Das wurde auch regelmäßig nachbehandelt. Einzig der vordere Träger hat keine Öffnungen, durch die man Wachs hätte einfüllen können. Statt welche zu bohren, haben sie ihn dort halt nicht behandelt. Die Reparatur ist aber einfach, da man an diese Stelle gut herankommt.“

In den folgenden Jahren fallen bei regelmäßigem Fahrbetrieb eher Kleinigkeiten an: Jährliche Ölwechsel (der 850 hat keine Filterpatrone, sondern nur ein Schleuderfilter in der Riemenscheibe), neue Bremsschläuche, Wasserpumpe, Spurstangensmanschetten, Steuerkette, Scheinwerfer und Windschutzscheibe samt Dichtung sind bis Ende der Neunziger aktenkundig. Längst nicht alles war defekt, doch wo sich neue oder besser erhaltene Teile fanden, griff Volker Deist zu: „Viele Repros sind

Vor genau zehn Jahren hatten wir den grünen Spider von Manuel Deist an dieser Stelle präsentiert. Voilà: Er ist noch immer in seinem Besitz. In zehn Jahren haken wir nach, versprochen!



Bertone zeichnete die flotte Linie des Winz-Cabrios. Die Bügelstoßstangen sind eigentlich US-Ausstattung, wurden aber auch in Europa gerne ab Werk geordert



Das Becker-Radio hat der Kfz-Meister im Abwrack-Eck seines einstigen Arbeitgebers geborgen, das Thermometer des örtlichen Fiat-Händlers ist ein Flohmarktfund

Die Sitze mit Kopfstützen stammen aus dem Fiat X 1/9 – ein beliebter Umbau

von sehr schlechter Qualität, doch Originalteile aus Restbeständen tauchten bis vor wenigen Jahren immer mal auf. Und mit der Zeit knüpft man ja auch Kontakte zu anderen Fiat-Fahrern. Der deutsche 850er-Club ist sehr engagiert, ich bin dort mittlerweile fast so lange Mitglied,

wie ich den Spider besitze“, sagt der Schrauber – der selbst bei Mercedes-Benz gearbeitet hat.

Im Jahr 2001 kommt schließlich der Lack an die Reihe, und da auch sämtliche Ausbesserungen seit dem Kauf in Rot erfolgten, behält Volker Deist den Ton 120 rosso corso, eben-

„Nach der Überführung war erst mal die Kopfdichtung fällig.“

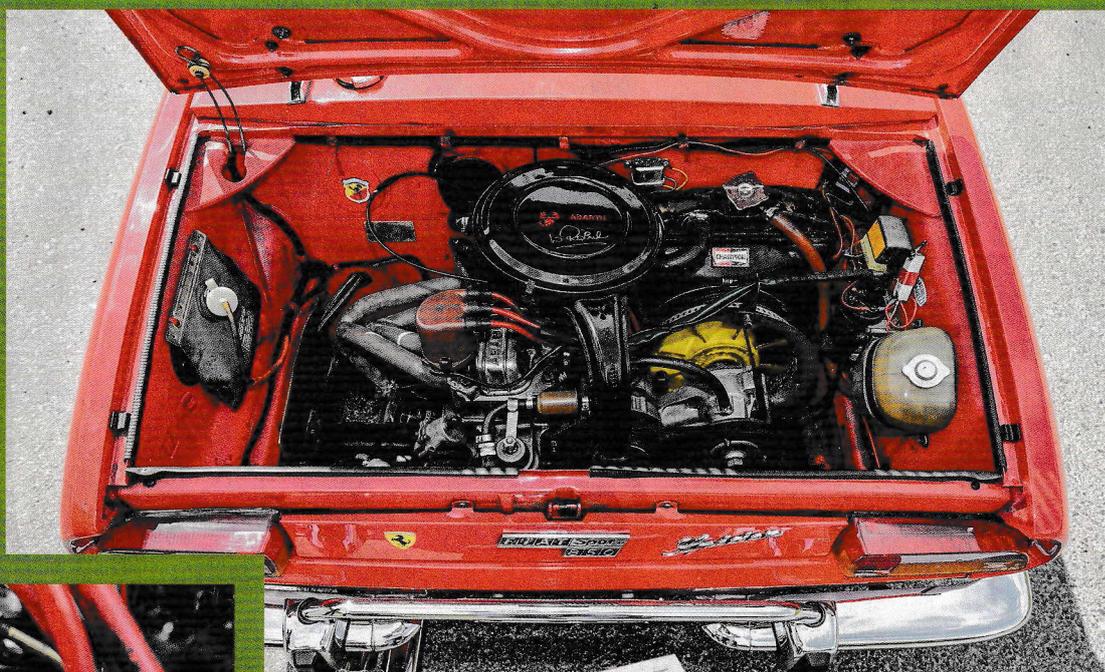
Volker Deist

falls original Fiat, bei. Damit er nicht allzu früh verbleicht, gab es noch eine Schicht Klarlack obendrauf. „Heute sieht der Lack immer noch prima aus, er hält länger als ich ihm zuge- traut habe. Denn im Sommer wird das Auto nach wie vor regelmäßig gefahren und sammelt seine Kilometer oft in praller Sonne.“ Auch die Stoßstangen ließ der Fiat-Freund damals neu verchromen, und auch sie sehen noch aus wie frisch montiert.

Mit der Zeit kommen einige technische Verbesserungen: Die Zweikreis-Bremsanlage des US-Modells sorgt für sichere Verzögerung, eine elektronische Zündanlage für kräftigen Funken, ein Abarth-Auspuff für angemessenen Klang. Schließlich zog 2008 ein kräftiger Motor aus dem Autobianchi A 112 Abarth ein. „Mit dem habe ich tatsächlich meine erste Panne erlebt“, erinnert sich Volker Deist. „Statt der Steuerkette hatten wir Stirnräder montiert, die leider nie wirklich leise waren. Der guten Leistung zum Trotz klang der Motor immer ein wenig krank. 2011 auf dem Weg in die Schweiz, gemeinsam mit anderen 850-Fahrern, hat's dann geknirscht und wir sind ausgerollt: Die Stirnräder waren abgeschert. Wir

Das Verdeck steckt unterm Deckel, normalerweise hat Volker Deist auch noch ein Eigenbau-Windschott installiert





Abarth steht drauf und steckt drin: Etwas mehr als 52 PS liegen heute an, was vor allem an Steigungen spürbar ist



Teile aus dem Autobianchi HP 70 sowie ein Abarth-Auspuff beflügeln den ohv-Vierzylinder

Zu schade zum Benutzen: Die neuwertige Betriebsanleitung war schon beim Kauf 1994 dabei – und wanderte direkt ins Archiv

waren aber gerade mal bei Würzburg, also ging's zurück, und wir sind in den 850 Spider meines Sohns umgestiegen. Der Wagen war gerade fertig restauriert und musste sowieso eingefahren werden.“

Richtig – langjährige Leser erinnern sich womöglich an den grünen 1971er Spider aus **OLDTIMER PRAXIS** 5/2012, der ja hier auf Seite 31 auch noch mal zu sehen ist: Volker Deists Sohn Manuel ist längst ebenfalls 850-Fahrer. Kein Wunder bei dieser frühkindlichen Prägung...

Als Ruheständler hat Volker Deist nun auch wieder mehr Zeit, an seinem Fiat zu schrauben: Der Abarth-Motor ist längst ein weiteres Mal überholt und läuft jetzt wieder mit Steuerkette. Gegen Startprobleme durch Dampfblasenbildung hilft eine elektrische Hardi-Benzinpumpe, und die Cromodora-CD-30-Räder sorgen einfach für Freude beim Angucken! Der Fiat-Aktenordner wird auf jeden Fall noch etwas dicker werden...

Text: D. Bartetzko / Fotos: A. Beyer

> BIS HEUTE BELIEBT

Fiats Freiluft-Flitzer: ein zeitloses Vergnügen

Zunächst kam 1964 der Fiat 850 Berlina auf den Markt, der sich in der Klasse von Simca 1000, Renault 8 und Opel Kadett A behauptete. Im Frühjahr 1965 präsentierten die Turiner Autobauer dann Coupé und Cabrio (Spider) ihres kleinen Erfolgsmodells, jeweils mit sanft erstarkten Motoren mit 47 statt 34 PS. 1968 wurde die 850er-Modellreihe, zu der auch der Kleinbus 850 T zählte, modernisiert: Coupé und Spider hatten fortan 52 PS, die Limousine weiterhin 34 oder – als 850 Special – 47 PS. Ihre Fertigung endete 1974 bei Seat, Coupé und Spider wurden bereits 1972/73 eingestellt. Vom Spider entstanden gut 140.000 Stück, und bis heute hat er viele Fans: in Deutschland etwa beim **Fiat 850 e.V.**, Dr.-Klein-Straße 9a, 75387 Neubulach, Tel. 07053/3270, www.fiat850.info. Auch in den Niederlanden gibt es einen 850er-Club: www.fiat850.nl. Modellübergreifend findet man auch Hilfe beim **Fiat Raritäten Club**, Am Teimernort 10, 44894 Bochum, Tel. 0234/230301, www.fiatraritaetenclub.de



Das sind die gleichen Herren, die auch auf Seite 31 im Bild sind. Auch die Garage gibt's noch, nur das Kennzeichen ist heute anders

