

Oldtimer PRAXIS

August
8/2023
€ 3,60

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



Autotechnik im Detail: der Subaru-Boxer

NUR
3,60€



Genau genommen

› Motorteile vermessen: Wie Sie das richtige Messzeug in der Praxis richtig einsetzen

Das grobe Ganze

› Teile entrostern, Schweißnähte glätten – wir zeigen, womit man's macht



Heute geschlossen

› Rarität: Bertone Racer „Berlinetta“



Volles Programm

› Einmal mit alles: VW Passat W8



Erster in der Reihe

› Restauriert: Opels Ur-Kadett



Wild geworden

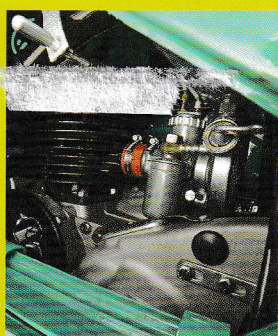
› Beinhart: Sunbeam Lotus



› Wie aus einer MZ ES 125 eine GS-Replika wurde



Borgwards Schönste Isabella Cabrio



Seziert

› Zündapps Bella-Motor im Detail

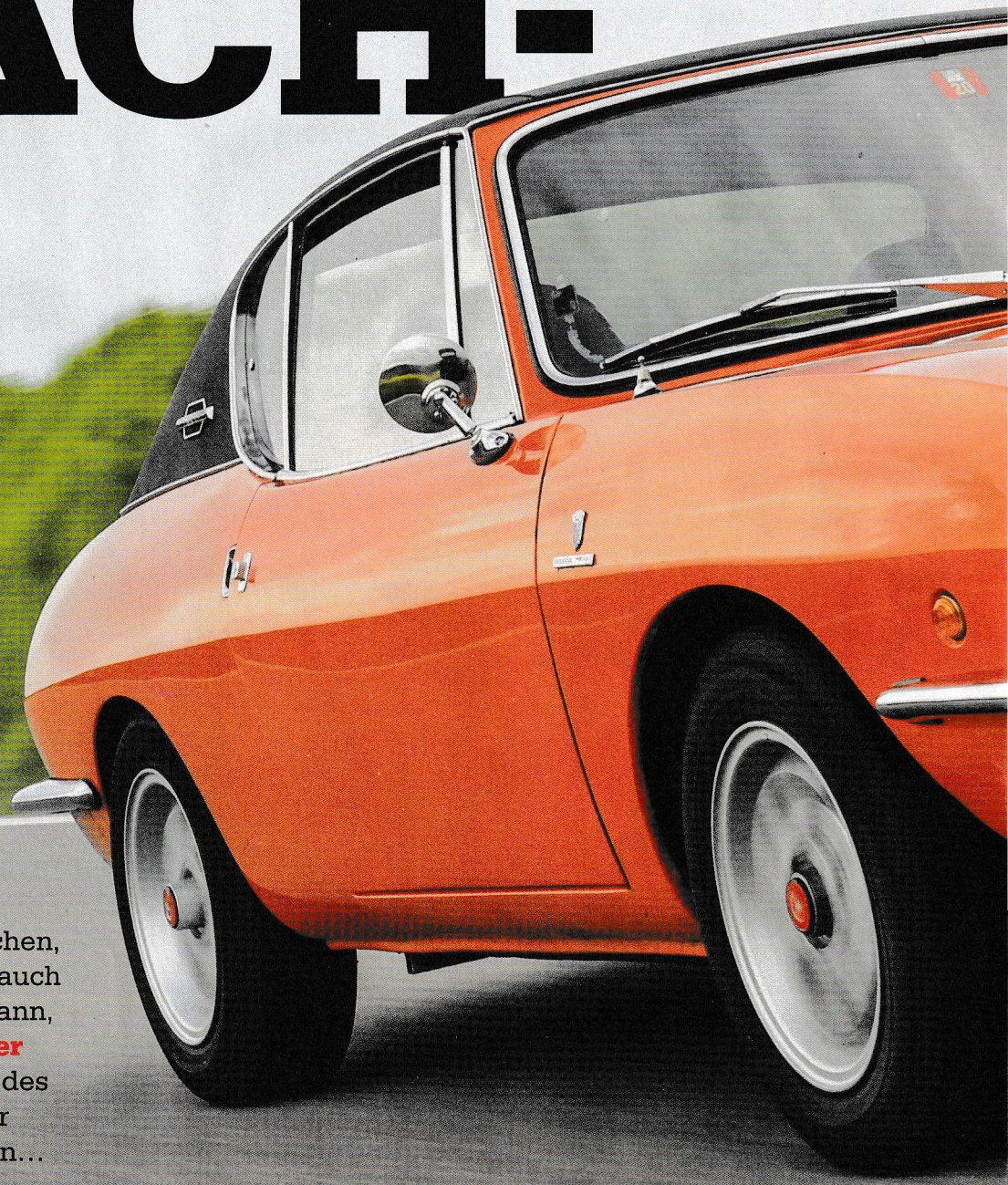
Extremfall

› Norton TT
F1 Wankel



4018
AT € 3,90
CH CHF 5,50
NL € 4,40
BE/LU € 4,20
ES/IT € 4,50
GR € 4,90
SI € 4,70
FI € 5,00
CZ CZK 169
DK DKK 39,00
HU HUF 2.390

DACH-



Ein Coupé zum Cabrio machen, das kann ja jeder! Dass es auch andersrum funktionieren kann, zeigt der **Bertone 850 Racer Berlinetta**. Diese Variante des Fiat 850 Spider ist nicht nur verübergehend geschlossen...

TECHNISCHE DATEN

Bertone 850 Racer

Motor: wassergekühlter ohv-Reihenvierzylinder 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

Antrieb: Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 3850 x 1500 x 1300

Leergewicht: 750 kg

Vmax: ca. 150 km/h

Baujahre: 1968–1970

(als Fiat Spider 1965–73)

„Jede Größe – jede Leistung“ titelte der Fiat-Prospekt 1967. Im breiten Angebot zwischen 500er und Dino war die Baureihe 850 bereits als Berlina, Coupé, Bus und Spider vertreten. Trotzdem blieb Platz für Exoten: Für Leute, denen ein Fiat 850 Spider zu zugig war, hatte Bertone die passende Antwort: den Racer!

Meine Liebe zu Fiat verdanke ich meinen älteren Bruder“, erzählt Bernd Zluhan, während wir in seinem 1970er Bertone Racer über die kurvenreichen Landstraßen rund um Vaihingen röhren. „Ende der Siebziger gab es noch reichlich 850 Limousinen und Coupés, die für kleines



Das Dreispeichenlenkrad unterscheidet sich von dem des Serien-Spiders, auch das genarbte Kunstleder des Instrumententrägers ist Bertone-spezifisch

Geschoss



Fiat 850 Sport Racer
the young way ahead of the crowd

Im Jahr der Rallye von Monte Carlo, die 850 ist ein kleiner, aber sehr schneller und sportlicher Wagen. Er ist ein echter Rennwagen, der in der Lage ist, sich mit den besten zu messen. Er ist ein echter Rennwagen, der in der Lage ist, sich mit den besten zu messen. Er ist ein echter Rennwagen, der in der Lage ist, sich mit den besten zu messen.



Die US-Sidemarken verschwanden im Zuge der Blecharbeiten. Dafür zog eine Anhängerkupplung ein, die vor allem dem Fahrradtransport dient

Geld jede Menge Fahrspaß bereiten. Während mein Bruder mehrere Autos aufbrauchte, sammelte ich schon als Teenager erste Erfahrungen mit Reparaturen. 1983, die Tinte im Führerschein war noch nicht trocken, musste zum Alltags-Panda ein Fiat 850 Spider her.“

2016: Bernd Zluhan fährt seinen Spider seit nunmehr 33 Jahren. Ein in der Nähe seines Wohnortes offerierter Fiat 850 Spider entpuppte bei der Besichtigung als Bertone 850 Racer Berlinetta. Gerade mal eine Handvoll Exemplare dieses Typs sind hierzulande bekannt, was letztendlich zu einer spontanen Kaufentscheidung führte.

2001 hatte man den kleinen Hecktriebler aus Kalifornien importiert.

Restauriert > Fiat Bertone 850 Racer

Kleines Meisterwerk: Giorgetto Giugiaro gestaltete als angestellter Designer bei Bertone den 850 Spider – ob er auch das Blechdach entwarf, ist nicht überliefert



Der Besitzer

► **Bernd Zluhan**, Jahrgang 1965, fährt und schraubt seit fast 40 Jahren Fiat 850 Spider. Seinen Erfahrungsschatz gibt der Maschinenbau-meister gerne weiter: In seiner Freizeit engagiert er sich als Typreferent im **FIAT 850 e.V.**, Dr.-Klein-Strasse 9a, 75387 Neubulach, www.fiat850.info

Anschließend dämmerte er 15 Jahre in einer Garage. Dank festsitzender Bremsen verteidigte er anfangs auch seinen Stellplatz... Eine erste Bestandsaufnahme ergab wenigstens einige rostfreie Partien im Heckbereich: Der ölriefende Motor sorgte für die nötige Konservierung. Das restliche Blechkleid wirkte zwar passabel, viele dick gespachtelte Partien versprachen jedoch massig Arbeit an der unteren Hälfte der Karosserie. Immerhin, die meisten Bertone-Racer-Teile waren vorhanden: „Für den 850 Spider hab' ich fast alles im Ersatzteillager, Racer-Spezifisches aufzutreiben ist aber sehr schwierig!“

Nach dem Zerlegen erfolgte eine Tauchentlackung samt KTL-Beschichtung beim Profi, was jede kleinste Beschädigung sichtbar machte. Un-

ter anderem ein Stück eingelötetes Dosenblech, mit dem ein unbekannter Künstler den linken Schweller samt Seitenwand „instandgesetzt“ hatte. Die Blecharbeiten erfolgten bei Freund und 850-Experten Uwe Thoma, seines Zeichens Karosseriebaumeister, mit dessen Unterstützung etwa Kofferraumboden, Schweller, die hinteren Radläufe und die unteren Hälften der Türhäute angefertigt wurden. Auch das Bodenkreuz, jenes zusätzliche stabilisierende Rahmenteil, das die Bodenplatte eines 850 Racer oder Spider von der des 850 Coupés unterscheidet, entstand neu. Anschließend wurden Türen, Hauben, Stoßstangen sowie das verschraubte Dach probeweise montiert. Für perfekte Übergänge und Spaltmaße kamen historisch

korrekt Lötampe, Zinn und Karosseriefeile zum Einsatz.

„Leider konnte ich den originalen Vinylbezug nicht erhalten. Er war genau in der Dachmitte unterrostet. Den Neubezug plus das Anfertigen des Innenhimmels übernahm ein Profi in überzeugender Qualität“, berichtet der Restaurierer. Für einen echten Lichtblick nach fast zwei Jahren Hämmern-Schweißen-Schleifen sorgte das Grundieren der Bodengruppe und des Innenraums in Orange. „Ich habe mich hier für Brantho-Korrux entschieden“, erinnert sich der Restaurierer, „es lässt sich prima verarbeiten und ist sehr beständig gegen mechanische Belastungen, zum Beispiel Steinschläge“.

Zwischendurch wurden sämtliche Anbauteile gereinigt, gestrahlt und

► Die Restaurierung: Schweißen sollte man können...



„Hallo Wach!“ Nach 15 Jahren Dornröschenschlaf durfte der Racer 2016 wieder ans Tageslicht



Es ist ein Kreuz mit dem Kreuz: Das stabilisierende Bauteil ist meist hinüber



Alles so schön schwarz hier: die KTL-beschichtete Ausgangsbasis



Quicklebig und kaum kleinzukriegen ist der 52 PS starke ohv-Vierzylinder. Der Abarth-Ventildeckel stammt vom Autobianchi A 112



Schicke Schuhe: Cromodora-Räder im Format 5,5x13 stehen dem Bertone gut



Chiptuning: Das „Autovox-Bikini“-Radio empfängt jetzt auch Ultrakurzwellen

„Ich erwartete wirklich kein makelloses Blech unter den Spachtelschichten. Ein eingelötetes Konservendoseublech allerdings auch nicht!“

Bernd Zluhan

Gut ausgerüstet: Mit der selbstgestalteten Vorrichtung lassen sich Hub und Steuerzeiten der zahllosen Sport-Nockenwellen vermessen

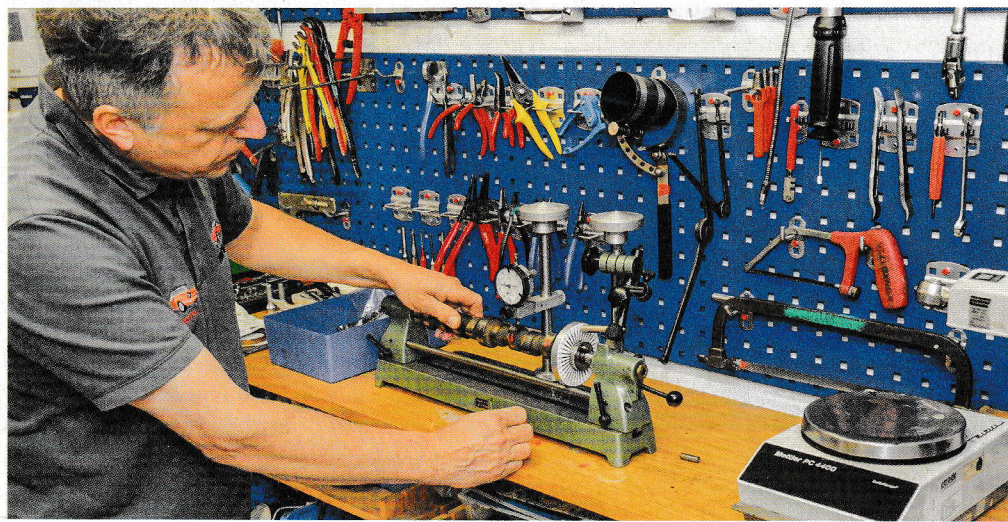
in neuwertigen Zustand versetzt. Kompromisslos! Für ein makelloses Ergebnis wurden nicht nur die Stoßstangen, sondern auch der Handbremshebel neu verchromt. Ab Werk lackierte Kleinteile sind jetzt schwarz pulverbeschichtet, alle Fahrwerksteile wurden verzinkt und erhielten nebst neuer Gummibuchsen mehrere Schichten Kunstharzlack. „Das Fahrwerk ist unverändert, nur die Achsschenkel bekamen am unteren Ende der Bolzen einen zusätzlichen Schmiernippel“, erzählt Bernd, „eine konstruktive Schwachstelle: Durch den oberen Nippel bekommt man in den seltensten Fällen das Fett bis an den unteren Drehpunkt! Erst hab ich überlegt, eine Zahnstangenlenkung aus dem fast baugleichen spanischen Fiat 133 einzubauen, die

Schneckenlenkung der italienischen 850-Versionen fühlt sich in Verbindung mit breiteren Reifen teigig an. Aber der Originalität zuliebe habe ich drauf verzichtet. Mit 165er-Reifen auf Cromodora-Rädern und verstellbaren Spax-Stoßdämpfern lässt sich die Fuhre nun auch bei flotter Fahrt angenehm bewegen.“

Der 52 PS starke ohv-Vierzylinder gilt als langlebig und anspruchslos. Was sich auch in diesem Fall bewies: Alle Komponenten des Kurbeltriebs konnten wieder verwendet werden. Optimiert wurde der Zylinderkopf, der geplant, mit polierten Kanälen und größeren Einlassventilen zurück an seinen Platz wanderte. Für den guten Ton sorgt eine Replika der legendären Abarth-Auspuffanlagen, von denen auf Initiative des Fiat-



Die meisten Bleche entstanden mangels Ersatzteile in Eigenregie – so auch beide Endspitzen



Restauriert > Fiat Bertone 850 Racer



Der quirlige Fiat erreicht 150 km/h mit ganzen 903 Kubikzentimetern. Die Heckansicht bekommt man also durchaus mal zu sehen – wenn man überholt wird...



Die Sitzkissen des Fiat Ducato (!) passen unter die Bertone-typischen Bezüge. Man sitzt allerdings dann etwas höher



Seit 40 Jahren fährt Bernd Zluhan Fiat 850. Das nächste Projekt soll ein Bertone 850 Convertibile werden – im gleichen Farbton!

850-Clubs eine Kleinserie nachgefertigt wurde. Unauffällige Optimierungen sind das Umstellen auf kontaktlose Zündanlage sowie der Einbau einer stärkeren Lichtmaschine vom Fiat Panda. Vom Einbau eines längeren Differenzials aus der 850-Limousine abgesehen, blieb das Getriebe nach gründlicher Überprüfung un-

„Der Augstgriff vonu Beifahrer ist der gleiche wie im Iso Grifo. Vielleicht ist er deshalb selten und teuer.“

Bernd Zluhan

verändert und wurde nur gereinigt und abgedichtet.

Im Oktober 2019 kam die Karosserie vom Lackierer zurück. Mit dem Einbau eines selbst angefertigten neuen Kabelbaums samt Relaisschaltung für die Scheinwerfer begann die Endmontage: „Vor allem der Innenraum weist viele Unterschiede zum normalen 850 Spider auf,“ berichtet Bernd Zluhan, „Schwellerzierleisten, Mittelkonsole mit Staufach und anders geprägte Türverkleidungen sind die auffälligsten Unterschiede. Sitze und Armaturenbrett sind beim Racer mit einem speziell genarbtten Kunstleder bezogen. Das habe ich zum Glück genau wie das fehlende Lenkrad in Italien auftreiben können.“

Seit Fertigstellung im Herbst 2020 gibt es einen weiteren Farbtupfer in Deutschlands vertretergrauen und kannmannixfalschmachen-silbernen Individualverkehr: Miura-Orange! Bernd Zluhan genießt die ersten Ausfahrten: „Der Bertone Racer ist leise und verwindungssteif, so viel Komfort habe ich nicht erwartet!“

Sein 1983 gekaufter roter Spider erfreut sich auch nach 40 Jahren Nutzung, anfangs zeitwertgerecht, später mit viel Liebe am Leben erhalten, technisch bester Gesundheit. „Nachdem jedoch einige Blecharbeiten und eine neue Lackierung anstanden, habe ich begonnen, nach einer guten Karosserie Ausschau zu halten“, bekennt der Fiat-Fan, „das wäre weniger Arbeit gewesen und hätte wahrscheinlich auch zu einem besseren Ergebnis geführt.“ Eine gute Rohkarosse hat mittlerweile den Weg in die heimische Garage gefunden und zu einer Planänderung geführt: „Das wird eine Replika eines Bertone 850 Racer Convertibile“, verrät mir Bernd. „Das offene Pendant zur Berlinetta. Im gleichen Farbton!“ Und der alte 850 Spider? „Der ist viel zu schade zum Zerlegen! Ich habe ihm eine Neulackierung spendiert und ihn dann meinen beiden Nichten geschenkt, sozusagen das Feuer innerhalb der Familie weitergereicht...“

Text: Martin Koschig / Fotos: Andreas Beyer

> WIE ES EUCH GEFÄLLT

Mit Top-Fahrleistungen zum günstigen Preis...

...eroberten die Turiner Sportwägelchen Fiat 850 Coupé und Spider ab 1965 zahllose Herzen. Der Spider, von Bertone entworfen und dort auch produziert, ist die Basis des im März 1968 unter eigenem Namen lancierten Bertone 850 Racer Berlinetta. Bei unveränderter Technik verfügte dieser neben dem festen Dach über eine höherwertige Ausstattung und kleine optische Retuschen, etwa an Schwellern und Heckblende.

Verschiedene Quellen sprechen von etwa 3400 produzierten Racer Berlinetta plus einer unbekannteren Anzahl von Racer Convertibile, ein Spider mit den Ausstattungsmerkmalen der Berlinetta. 1970 endete die Produktion.

