



Es muss nicht immer der rare und teure Multipla sein: Der **Fiat 850 Familiare** bietet genauso viel Vergnügen und sieht auch hinreißend skurril aus. Dazu ist er fast seltener als sein Vorgänger. So selten, dass auch Fiat Deutschland nichts über ihn weiß...

# Familien-Kästchen

## > TECHNISCHE DATEN

### Fiat 850 Familiare

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-ohv-Motor mit kettengetriebener Nockenwelle

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

**Leistung:** 34 PS  
bei 5000 U/min

**Antrieb:** Viergangschaltgetriebe, Heckantrieb

**Maße (L x B x H in mm):**  
3804 x 1488 x 1660

**Leergewicht:** 900 kg

**Vmx:** ca. 110 km/h

**Baujahre:** 1965–1976

*Modelle bis 1970 hatten das 843-ccm-Triebwerk des Fiat 850 N mit 34 PS.*

**Die japanischen Minibusse von Suzuki, Daihatsu oder Subaru waren nicht die ersten ihrer Art: Es gab da schon vorher was aus Turin. Der Fiat 850 T war auch in Deutschland bekannt. Seine doppel längige Luxusversion „Familiare“ blieb hier hingegen ein echter Exot...**

Eigentlich suchten wir ja einen 600 Multipla, aber es wurden nur Wracks zu hohen Preisen angeboten“, sagt Paul Cordes. Gemeinsam mit seiner Frau Petra wollte er das familieneigene Fiat-Duo 126 und 600 um ein Fahrzeug erweitern, das et-

was mehr Platz bietet. Da ist der Weg vom 600er zum 850 Familiare dann gar nicht so weit: Der Heckmotor-Bus erschien einst als Nachfolgemodell des Multipla. „Der Familiare wurde Anfang 2016 in Hammah inseriert, gerade mal 35 Kilometer entfernt. Der Verkäufer gab wegen Nachwuchs die Restaurierung auf – wobei es nur zum Auseinandernehmen gereicht hatte. Statt quer durch die Republik zu zuckeln, guckten wir uns also dieses gute Stück in der Nähe an und kauften es direkt. Obwohl man ja lieber keine teilzerlegten Auto-Wundertüten übernehmen sollte“, lacht der Landmaschinentechniker aus Jork nahe Buxtehude.

Bereuen sollten es die beiden nicht, doch Paul Cordes fluchte mehr als einmal bei der Montage trickreich zusammenzufügender, zerbrechlicher Kleinteile. Doch so weit war es ja noch nicht: Zunächst erfolgte die Bestandsaufnahme in der heimischen Werkstatt: „Der Bus kam aus Italien, Rost war kein großes Thema. Die Technik konnte ich nicht wirklich überprüfen, sie machte aber zumindest einen brauchbaren Eindruck. Übel verlegt war die Innenausstattung: Wahrscheinlich hat man den Fiat trotz niedriger Kilometerleistung hart rangenommen. Genau konnte ich das erstmal nicht recherchieren, denn es gab keine Papiere mehr – nur





noch die alten italienischen Nummernschilder.“ Zum Glück, wie sich noch herausstellen sollte...

Den Motor ließ Paul Cordes kurz laufen, ehe er ihn ausbaute. Diagnose: unverdächtig. Am Beginn sollte ja die Blechkur stehen: „Schweißarbeiten fielen nur an den Türhäuten an. Ansonsten gab’s lediglich Anrostungen, die schon mit Rostumwandler behandelt worden waren. Am Boden fand sich sogar nicht mal Flugrost, so dass ich dort direkt lackieren konnte.“ Auch Motor- und Innenraum waren schnell fertig. Hier bestand die schwierigste Aufgabe darin, stabile hintere Gurtaufnahmen zu konstruieren. Sie waren werkssei-



Nichts hat so richtig Platz, aber trotzdem kommt alles irgendwie im Cockpit unter – sogar das Reserverad!





tig noch nicht vorgesehen, obwohl der Bus immerhin Baujahr 1974 ist, wie die neuen Eigner mittlerweile rausgefunden hatten.

«Dass der Familiare nicht weiß bleiben sollte, stand schnell fest: Alle Cordes-Fiaten tragen den Farbton *Rosso 155*. „Beim Decklack hat mein Lackierer gleich mal Veto eingelegt“, lacht der Norddeutsche. „Er meinte, einfarbig würde der Bus wie ein Feuerwehrauto aussehen und schlug uns ein cremeweißes Dach vor. Wir

waren einverstanden – und sind heute auf jeden Fall froh darüber.“

Nach der Pflicht kommt die Kür. Die *Pflicht* ist in der Regel die schmutzige Blecharbeit. Die *Kür* der Zusammenbau nach der Lackierung. Denkste: „Jetzt wurde es richtig fummelig. Die Karosserie bereitete ja kaum Arbeit, aber nun stellten sich Fragen über Fragen: Wie werden die Verkleidungen eingebaut? Wie befestige ich die Schiebefenster? Es war zeitweise ein munteres Ratespiel.“

*„Fiat schickte uns wegen eines technischen Datenblatts zum TÜV Süd. Der TÜV Süd schickte uns zu Fiat...“*

Paul Cordes

Die Ersatzteilversorgung diktierte dabei oft das Vorgehen: „Teppiche und Gummimatten hätten wir gerne erneuert, aber es gibt keinen Ersatz. Das gleiche gilt für die Türgummis. Sie sind okay, aber recht plattgedrückt. Nachschub? Fehlanzeige. Auch den Scheibendichtungen half ich mit Chemie wieder zu neuer Geschmeidigkeit.“ Und wer beim Begriff „Tricolore“ an die italienische Nationalflagge denkt, hätte die Sitzausstattung des Siebensitzers sehen sollen: „Die Bänke stammen aus drei Autos, alle Farbtöne unterschieden sich. Ein längerer Termin beim Sattler löste das Problem...“

Die Technik des 850 Familiare bereitete insgesamt weniger Kopfzer-

### Der kleine Packesel aus Turin...

» ...wird zwar der Fiat-850-Sippe zugerechnet, tatsächlich aber basierte der erste Familiare auf dem Fiat 600 – er sollte den Multipla ersetzen. Schon 1965 erschien die überarbeitete Version als 850 T, die in etlichen Karosserie- und Ausstattungsvarianten als 900 T/E bis 1986 lieferbar blieb. Der Familiare-Bus mit den Doppelscheinwerfern spielte außerhalb Italiens nahezu keine Rolle. Die in Deutschland bis 1970 verkauften Exemplare lassen sich nahezu an einer Hand abzählen. Heute trifft man die Minibus-Freunde beim **Fiat 850 e.V.**, Uwe Thoma, Dr.-Klein-Straße 9, 75387 Neubulach, Tel. 07053/699620, [www.fiat850.info](http://www.fiat850.info). Ebenfalls engagiert ist die **Fiat IG Holstein**, Wackerade 1, 24888 Steinfeld, Tel. 04641/986596 und natürlich der **Fiat-Raritäten-Club e.V.**, Werner Gotzian,

Am Teimenort 10, 44894 Bochum, Tel. 0234/230301, [www.fiat-raritaeten-club.de](http://www.fiat-raritaeten-club.de). Ersatzteilelieferanten finden Sie im Anzeigenteil von OLDTIMER MARKT und OLDTIMER PRAXIS. Bus-spezifische Teile sind jedoch rar, hier lohnt ein Blick nach Italien, wo der 850/900 bis in die frühen neunziger Jahre zum Straßenbild zählte.

Neue Dimensionen in der Transporterklasse: Der Fiat 900 T.

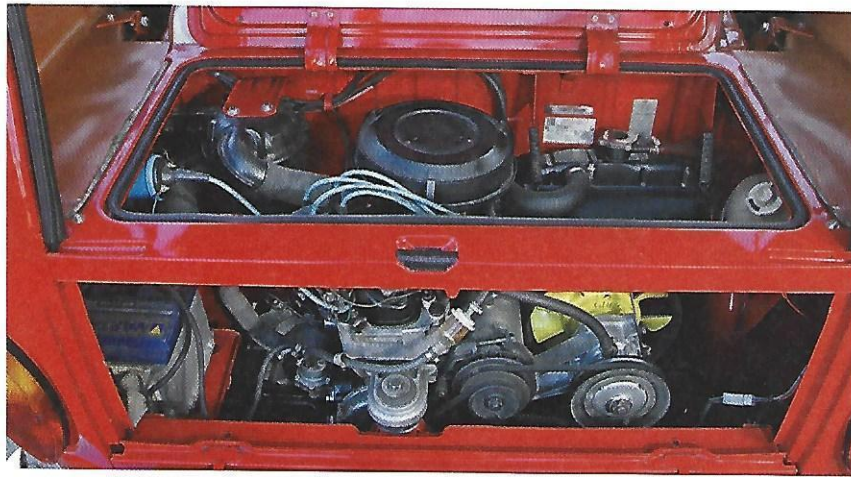


### » Gute Basis, gemeine Details



Die Substanz des teilzerlegten Italien-Imports war bestens. Als größtes Manko sollten sich schließlich die fehlenden Papiere herausstellen





Der Zugang zum Heckmotor ist gar nicht mal so arg unkomfortabel. Gut so, denn Paul Cordes baute ihn noch zwei Mal aus: Der Öldruck ließ anfangs zu wünschen übrig

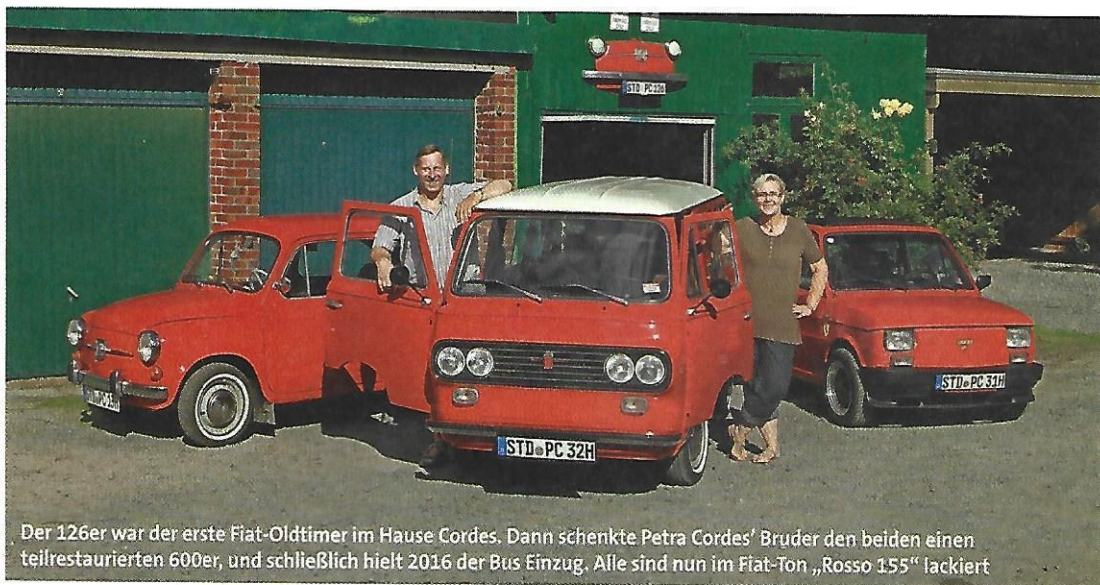


34 PS aus 903 Kubik: Im Bus hatten die Fiat-Ingenieure den Motor des 850 Spider um satte 19 PS gedrosselt



Drei Sitzreihen bieten Platz für sieben Personen – okay, wenn sie nicht gerade nordisches Gardemaß haben...

brechen, besteht sie ja zum großen Teil aus dem Konzern-Baukasten: Die Vorderradaufhängung spendete der Fiat 1100 D, der Antrieb stammt von der 850 Limousine, und der 903-Kubik-Motor ist das domestizierte Triebwerk des 850 Spider, das im Kleinbus zugunsten der Haltbarkeit nur 34 statt 52 PS leisten muss. „Die Achsen waren nur schmutzig, aber nicht einmal die Gummibuchsen zeigten nennenswerte Altersspuren. Der einzige Ölverlust am Getriebe war an den rissigen Manschetten der Antriebswellen, und Neuteile für die Bremsanlage konnte ich ohne lange Suche aufreiben.“ Der Motor erhielt neue Dichtungen sowie eine neue Kupplung und kehrte zurück ins



Der 126er war der erste Fiat-Oldtimer im Hause Cordes. Dann schenkte Petra Cordes' Bruder den beiden einen teilrestaurierten 600er, und schließlich hielt 2016 der Bus Einzug. Alle sind nun im Fiat-Ton „Rosso 155“ lackiert



In Arbeit: Nahezu jeder 850-Bus hat rostige Türen – deren Unterkante ist zugleich der vordere Radlauf



„Nie wieder einen Bausatz kaufen“, schwört Paul Cordes heute. Viele Details gaben Rätsel auf...



Das kurioseste Doppel im Norden? So stilvoll kehrte der Familiare vom Lackierer zurück





Die Besitzer

» Viel übrig für altes Eisen haben Petra und Paul Cordes. Der Kfz- und Landmaschinenmechaniker-Meister hat die drei kleinen Italo-Oldtimer der Familie restauriert. Und wenn er nett ist, lässt ihn seine Frau Petra auch mal ans Steuer! Aber auch für ihn stehen genug Klassiker bereit – er besitzt diverse Eicher-Traktoren, darunter einen 1939er Typ 22 und einen ED 19 von 1953. Einige davon waren bereits in unserer Schwesterzeitschrift OLDTIMER TRAKTOR zu sehen.

Heck. Einen erfolgreichen Probelauf hatte er ja bereits absolviert. Hatte. „Gleich während der ersten Fahrt war der Öldruck weg. Ich fuhr im Schrittempo heim, baute den Motor wieder aus und setzte neue Kurbel-lager ein. Nächste Fahrt, gleiches Spiel: Nach fünf Kilometern war der Öldruck weg. Also wieder raus mit dem Motor, nun bekam er auch neue Nockenwellenlager – die nicht so leicht zu kriegen sind. Jetzt ist tatsächlich Ruhe.“

Die Zulassung ohne Papiere war fast kabarettreif: „Den Familiare gab es 1974 nicht mehr in Deutschland, Fiat hatte kein Datenblatt. Ich solle

beim TÜV Süd fragen. Der TÜV Süd hatte aber auch kein Datenblatt. Ich solle bei Fiat fragen...“ Mithilfe der alten Kennzeichen konnte schließlich doch die Historie des Autos in Italien geklärt werden – dort werden alle Daten dauerhaft gespeichert. „Die Kopie der alten Papiere reichte bei TÜV und Zulassungsstelle dann aus. Ich kenne jetzt sogar den Namen des Erstbesitzers.“

Im Frühjahr 2017 konnte Petra Cordes, der der Familiare nun gehört,

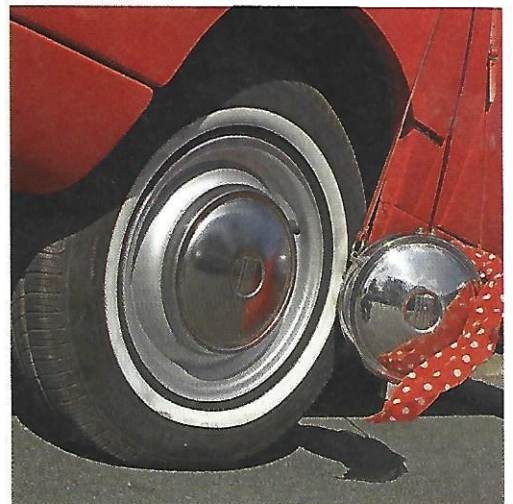


starten. 6000 Kilometer kamen bis jetzt bereits zusammen, und nur ein hinterer Stoßdämpfer schwächelte seither: „Sein Halteauge an der Achsschwinge riss während einer Fahrt mit sechs Personen ab. Ursache: Der Dämpfer saß fest! Ersatz gibt's nicht mehr – aber das Teil ist zerlegbar. Es war einfach innerlich verdrückt. Gereinigt und mit frischem Öl befüllt, tut's nun wieder, was es soll.“

Text: D. Bartztko, Fotos: S. Traub



Ein paar Handgriffe, und der Familiare bietet richtig Platz zum Transportieren. Ein Sattler bezog die aus etlichen Autos zusammengewürfelten Sitze in einheitlichem Hellbraun. Die Gurte sind nachgerüstet



Nicht so selten wie der 850 Familiare sind Radkappen – die mit etwas Liebe auch eine Tolle Handtasche abgeben...