Nr. 9/68 · 30. 4. 1968 · 1,80 DM (Einschließlich Mehrwertsteuer)

E 3757 D

hobby

Das Ma[illegible]der Technik

Wie werde ich Formel-V-Rennfahrer?

Wassersport

Bootsmotoren für jeden Geldbeutel

Weltraum-Medizin

Ist der Mond ein Seuchenherd?

Architektur

Schwimmende Großstadt in der Nordsee

Luftfahrt

Wunderwaffe von morgen: Der Überschall-Hubschrauber

Test

FIAT SPORT 850

Wirtschaft

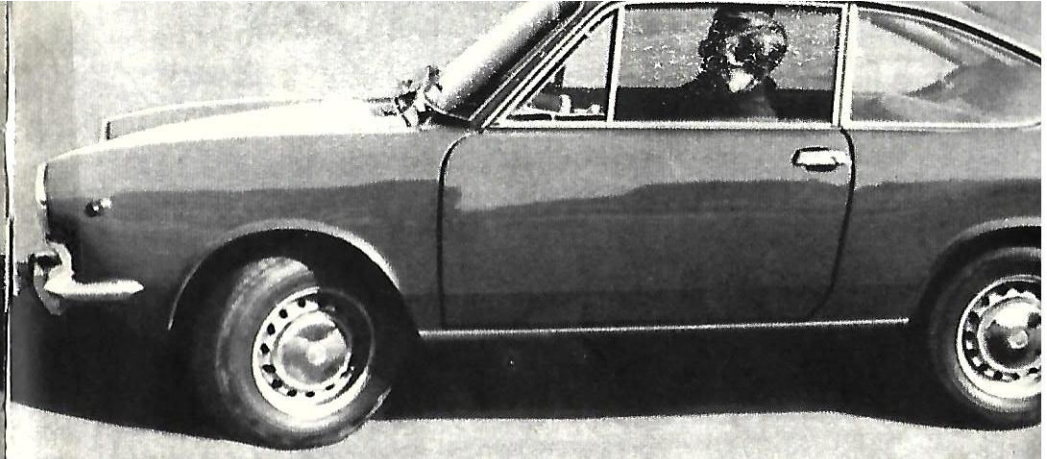
Analyse der Goldkrise

Kunststoff-Chemie

Häuser zum Zusammenstecken

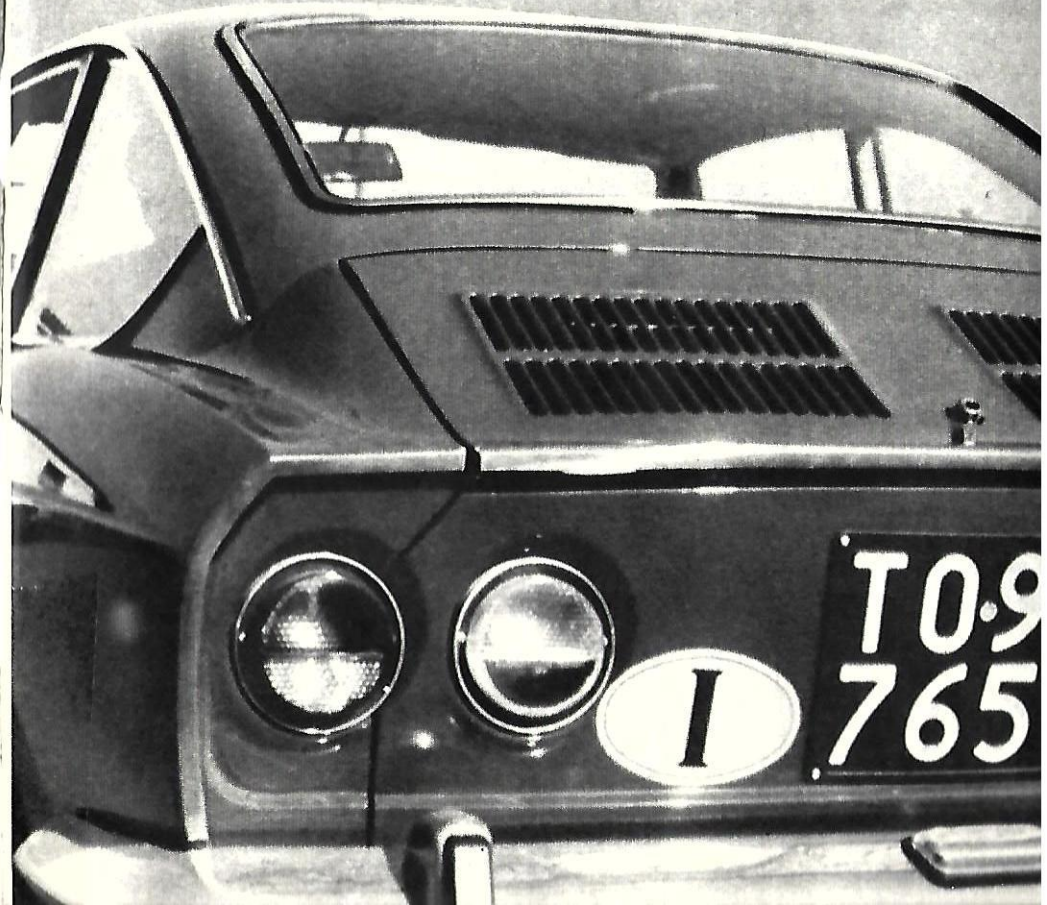
Im Abonnement 1,65 DM zuzügl. 15Pf Zustellgebühr

SCHWEIZ . . . . . Fr. 2.00
ÖSTERREICH . . . . . S 15.00
ITALIEN . . . . . 3.200 L
NIEDERLANDE . 2.00 Fl



Von welcher Seite man das v
850-Sport-Coupé auch b
es besitzt trotz schlichter Linie
das 'gewisse Etwas', das die
von 17 bis 70 magisch

Neuer Fiat 850 Sport mit 52 PS



Nicht in Italien, dafür aber im Ausland ist das Fiat-850-Coupé ein Bestseller. Die Italiener kauften 1967 rund 163 000 Limousinen vom Typ 850 und 20 000 Coupés, in Deutschland dagegen wurden 14 575 Limousinen und 8 198 Coupés zugelassen. Nunmehr sind jedoch alle Voraussetzungen gegeben, daß sich der Kreis der Interessenten für das Coupé erheblich vergrößern wird, denn aus dem pseudo-sportlichen 'Hausfrauen-Ferrari' ist ein echter kleiner Sportwagen geworden, der der behäbigen Limousinen-Mittelklasse ganz klar davonspurtet. Sportliche junge Menschen werden das zu schätzen wissen, zumal das Sport-Coupé trotz erheblicher Leistungsverbesserungen und einer begeisternden Ausstattung nach wie vor ein Preis-

Neuer Fiat 850 Sport mit 52 PS

Nicht in Italien, dafür aber im Ausland ist das Fiat-850-Coupé ein Bestseller. Die Italiener kauften 1967 rund 163 000 Limousinen vom Typ 850 und 20 000 Coupés, in Deutschland dagegen wurden 14 575 Limousinen und 8 198 Coupés zugelassen. Nunmehr sind jedoch alle Voraussetzungen gegeben, daß sich der Kreis der Interessenten für das Coupé erheblich vergrößern wird, denn aus dem pseudo-sportlichen 'Hausfrauen-Ferrari' ist ein echter kleiner Sportwagen geworden, der der behäbigen Limousinen-Mittelklasse ganz klar davonspurtet. Sportliche junge Menschen werden das zu schätzen wissen, zumal das Sport-Coupé trotz erheblicher Leistungsverbesserungen und einer begeisternden Ausstattung nach wie vor ein Preis-

Von welcher Seite man das verbesserte 850-Sport-Coupé auch betrachtet, es besitzt trotz schlichter Linienführung das 'gewisse Etwas', das die Menschen von 17 bis 70 magisch anzieht!

Vom 850 Spider leitete Bertone das Coupé '850 Racer' ab, das eine eigene Organisation in kleinen Mengen vertreibt.

Sieht wie ein Coupé aus, ist jedoch eine Limousine auf Fiat-850-Basis, von Vignale elegant maßgeschneidert.

schlager in seiner Leistungsklasse geblieben ist.

Genau drei Jahre nach seinem Debut auf dem Genfer Salon 1965 feierte das neue Sport-Coupé an gleicher Stelle Premiere. Wir waren von dem kleinen Flitzer so begeistert, daß wir ihn quasi vom Ausstellungspodest unter den Arm nahmen, um an Ort und Stelle zu probieren, ob er auch wirklich so schön fährt, wie er aussieht. Kleine Leistungsspritzen fördern die Beliebtheit eines Modells; gerade beim 850 spielt Fiat auf diesem Klavier mit wahrer Meisterschaft. So wurde jüngst der Fiat 850 Special mit dem 47-PS-Motor des bisherigen Coupés aufgemöbelt, so daß die Limousine auch mit dessen Fahrleistungen aufwarten kann. Zwangsläufig mußte für das Coupé eine Leistungssteigerung folgen, und was dabei herausgekommen ist, das haben wir auf der Autobahn und in den Bergen um Genf mit großem Vergnügen festgestellt.

Wie sehen nun die probaten Mittel aus, mit denen der 850-Sportmotor auf Vordermann gebracht wurde? Zunächst wurde der Hubraum von 843 auf 903 ccm vergrößert. Dazu hat man vernünftigerweise die Zylinder nicht aufgebohrt, sondern (mit einer neuen Kurbelwelle) den Hub von 63,5 auf 68 mm verlängert. Aus dem Kurzhuber (Bohrung 65 mm) wurde zwar ein Langhuber, aber dieser kleine Motor ist so gesund, daß er nicht nur den längeren Hub, sondern auch die Drehzahlerhöhung von 6200 auf 6500 U/min anstandslos verkraften dürfte. Die dritte Maßnahme ist die Erhöhung des thermischen Wirkungsgrades durch Erhöhung der Verdichtung von 9,3 auf 9,5:1. Die Leistungsausbeute von 5 PS hört sich aufgrund dieser Maßnahmen ein wenig gering an, fahrpraktisch aber sitzt in dem neuen Motor sehr viel mehr Dampf; dies konnten wir auf der Genfer Autobahn und auf den Pässen rund um die Rhône-Stadt praktisch erfahren.

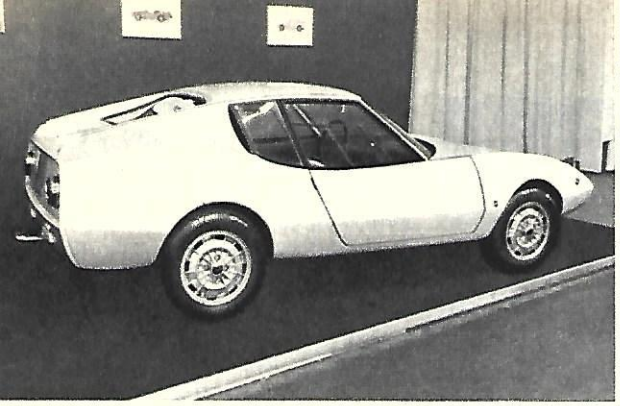
Am Motor wurden auch noch einige andere Verbesserungen durchgeführt, so bei den Ventilen und Ventilsitzen, ferner mit einer leistungsfähigeren Ölpumpe und einer verbesserten Stromversorgung über eine Drehstromlichtmaschine.

Die Turiner sind jedoch clever genug, es nicht mit motorischen Verbesserungen allein bewenden zu lassen. Sportwagen-Fans wollen etwas fürs Auge, und was könnte schon sportlicher sein als eine ganze Lampenbatterie am Bug? Das Coupé besitzt jetzt vier Lampen vorn, und zum Schutz der neuen Lampen und der in den Stoßstangen installierten Blinkleuchten werden noch gummibewehrte Stoßstangenhörner serienmäßig mitgeliefert. Auch der Heckabriß ist schwungvoller und die Kante mit einer Chromleiste versehen. Vier Rückleuchten lassen das Heck noch sportlicher erscheinen. Echte Sportlichkeit dagegen bringen die serienmäßigen Gürtelreifen der Größe 155-13, die die Normalreifen 5,50-13 abgelöst haben.

Tüpfelchen auf dem sportlichen 'i' sind zweifellos die Armaturen, bei denen die beiden großen Rundinstrumente dominieren: Tachometer und Drehzahlmesser. Dazu das Sportlenkrad mit den gelochten Speichen und der handliche Schaltknüppel in der Mitte. Außerdem müssen die beiden körpergerecht geformten vorderen Einzelsitze erwähnt werden. All das zog uns magisch an, so daß wir uns der Aufforderung nicht entziehen konnten, mit dem neuen Coupé nach Herzenslust 'umherzugurken'.

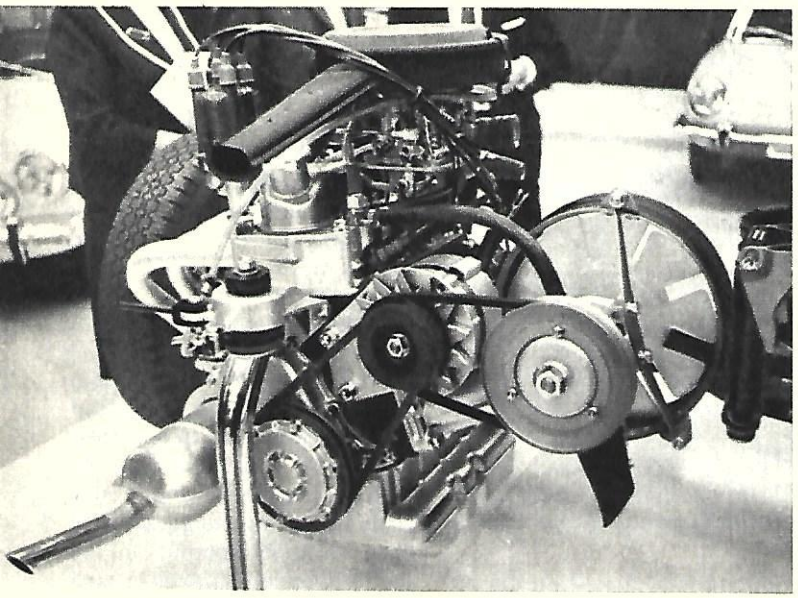
Das neue Fiat-Coupé und seine Konkurrenz

Fabrikat	Typ	PS	0-100	Spitze	Preis (DM)
Fiat	850	52	14,8	150	5984,-
Opel	Kadett	45	21,0	125	6127,-
Opel	Olympia	60	17,0	140	7034,-
Opel	Rallye	60	14,0	147	7211,-
Ford	12 M	50	21,0	130	6391,-
VW	K-Ghia	44	22,0	130	7444,-
Peugeot	204	53	19,0	140	8476,-
Renault	Caravelle	52	18,0	140	7524,-
Honda	800 S	70	13,6	160	8250,-
DAF	55	44	17,0	138	6890,-

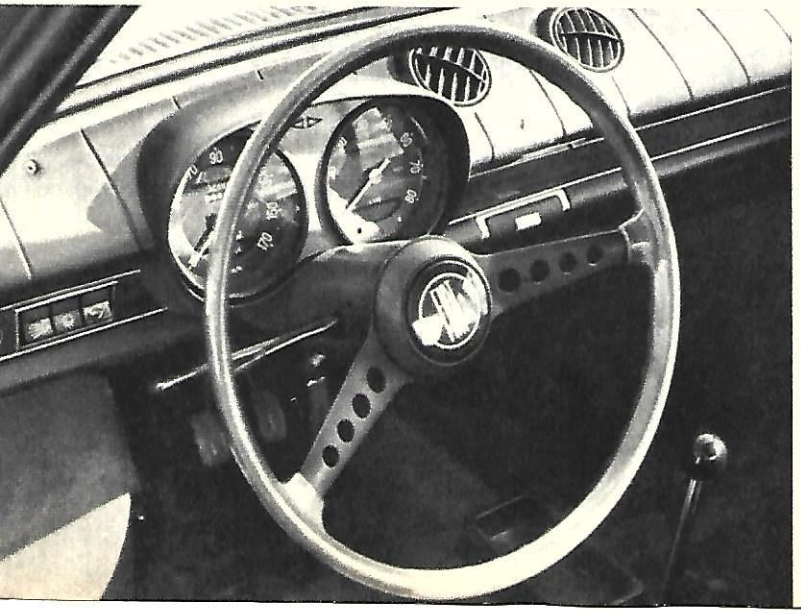


Francis Lombardi ließ sich diese bildhübsche Kunststoff-Karosserie für den sehr sportlichen 850 Grand Prix einfallen.

Mit dem Fiat 850 Moretti Spezial schließen unsere 'Variationen über ein bekanntes Thema' ab, die man in Genf sah.



Der neue Fiat-850-Sport-Motor ist am einfachsten an der Drehstromlichtmaschine zu erkennen (oben). Vollständiger als im Auto zeigte er sich dem Beschauer beim Genfer Salon. Unten die sportlichen Armaturen mit serienmäßigem Drehzahlmesser. Am Lenkrad fühlt man sich in einen echten Sportwagen versetzt, und das dürfte dem Wagen einen bleibenden Erfolg sichern.



Autobahn Genf-Lausanne: Wir lassen den Kleinen laufen, so schnell er kann. Die Nadel des Drehzahlmessers klettert in den bei 6500 U/min beginnenden roten Sicherheitsbereich, und mit 24 Sekunden über 1000 Meter kommen wir auf echte 150 km/h. Das ist mehr, als Fiat als Höchstgeschwindigkeit angibt, nämlich 145 km/h. Der kleine Langhuber röhrt tief, aber wir hören kein Ventilschnarren, obwohl die Nenndrehzahl weit überschritten ist. Mit dieser Fahrleistung rechtfertigt das Coupé das sportliche Aussehen, denn die Mehrzahl der Mittelklasse-Limousinen kommt hier nicht mehr mit.

Doch wie steht es mit dem Temperament? An einer ruhigen und geraden Strecke messen wir den 'stehenden Kilometer' und schnappen gleichzeitig mit dem Schleppzeiger der Stoppuhr die Beschleunigung von 0 bis 100 km/h: 14,8 Sekunden bis Tempo 100. Das sind nicht nur vier Sekunden weniger als beim alten Coupé, sondern auch eine erstaunliche Zeit für ein Auto dieser Größenordnung. Darüber geht es natürlich ein wenig langsamer, doch mit 38,1 Sekunden für den stehenden Kilometer kommt doch noch eine Zeit heraus, die etwa der des Renault 16 entspricht. Das frühere Coupé brauchte dafür knapp 40 Sekunden, also reicht

hobby fuhr: Fiat 850 Sport-Coupé

Technische Daten

Motor: Viertakt-Vierzylinder in Reihe. Bohrung 65 mm, Hub 68 mm, Hubraum 903 ccm. Leistung 52 DIN-PS bei 6500 U/min. Max. Drehmoment 6,6 mkg bei 4000 U/min. Verdichtung 9,5:1. Doppelvergaser Weber. Dreifach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle. Drehstromlichtmaschine 12 V. Wasserkühlung.

Kraftübertragung: Trockenkupplung. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe. Untersetzungen: 1. Gang 3,6:1, 2. Gang 2,0:1, 3. Gang 1,4:1, 4. Gang 0,96:1. Heckmotor und Heckantrieb.

Fahrwerk: Vorn Einzelradaufhängung, obere Querlenker und querliegende Blattfeder. Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern. Stabilisator. Schneckensegment-Lenkung. Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten. Reifen 155 SR 13.

Maße und Gewichte: Radstand 203 cm, Länge 360 cm, Breite 150 cm, Höhe 130 cm. Wendekreis 8,9 m. Leergewicht 750 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h.

Preis: 5984,- DM.

Punktwertung

Straßenlage	●	●	●	●	●	●	●	●		
Beschleunigung	●	●	●	●	●	●	●	●		
Spitze	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bremsen	●	●	●	●	●	●	●	●		
Sicht/Licht	●	●	●	●	●	●	●	●		
Instrumente	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Komfort	●	●	●	●	●	●	●			
Bedienung	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Finish	●	●	●	●	●	●	●			
Sicherheit	●	●	●	●	●	●	●			
Preis/Wert	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Insgesamt: 92 von 110 möglichen Punkten.

der neue Dampf noch weiter in Fahrbereiche hinauf, in denen der Wettstreit mit Mittelklasse-Limousinen erst richtig spannend wird.

Geradeaus fahren die meisten Autos friedlich; die Geister scheiden sich erst im Kurvengeschlängel. Um Kurveneigenschaften zu erfahren, bietet die Umgebung von Genf ausreichende Möglichkeiten: von Nyon über den Col St. Cergue und weiter über Gex zurück nach Genf. Es macht schon Spaß, wenn da nicht nur Mumm in den Antriebsrädern steckt, sondern auch ausreichende Seitenführung in den Reifen. Letztere fanden wir in den Cinturatos von Pirelli, die den naturgegebenen Übersteuerer zähmten. Die handliche Rakete donnerte den Paß hinauf, als wollte sie sich als Anwärter für eine Bergmeisterschaft vorstellen, und folgte Lenkung, Gas- und Bremspedal aufs Wort. Bei allen diesen Kraftanstrengungen blieb die Temperatur des 'Aqua' normal, ein Zeichen mehr dafür, wie gesund dieser Motor ist, selbst wenn der Bleifuß vom Gaspedal nicht herunterkommt. Die reichlichere Ölversorgung schafft ausreichende Kühlung trotz höherer Drehzahlen, Drücke und Kolbengeschwindigkeiten.

Beim Bergsteigen machte sich natürlich die höhere Drehkraft bemerkbar: Durch die Hubraumvergrößerung und die höhere Verdichtung stieg das maximale Drehmoment von 6,1 mkg auf 6,8 mkg an; wirksam wird es 400 U/min höher, also bei 4000 U/min. Man kann also am Berg den Motor jubeln lassen, ohne aus dem besten Drehkraftbereich herauszukommen, wie es bei sportlichen Fahrzeugen üblich ist.

Und nun kommen wir zur Preisfrage: Was muß man für das Fiat 850-Sport-Coupé bezahlen? Das bisherige Coupé kostete 5698 DM + 154 DM für den Drehzahlmesser, also 5852 DM. Das neue Coupé hat zusätzlich zum 903-ccm-52-PS-Motor eine Drehstromlichtmaschine, besitzt serienmäßig 155-13-Gürtelreifen, zwei Scheinwerfer mehr und bessere Rückleuchten; das alles zusammen kostet also 5984 DM, und das ist für ein Auto dieser Güte ein wirklich sensationeller Preis!

Unter deutschen Autos gibt es nur zwei Konkurrenten: Opel Kadett und Ford 12 M-Coupé, die im Preis etwa mithalten können. Sollen sie in den Fahrleistungen konkurrieren, so müßten es schon Olympia- oder Rallye-Coupé beziehungsweise Ford 15 M TS-Coupé sein, die jedoch wesentlich teuerer sind und die 7000-Mark-Grenze überschreiten. Fiat macht's eben möglich, gute Fahrleistungen und Ausstattung zu kleinen Preisen zu bieten, und das ist sicher ein Schlüssel für seinen andauernden Erfolg in Deutschland — auch in rezessiven Perioden.

Gute — (und begüterte) — Menschen brauchen nun auch fürderhin nicht viel tiefer in die Tasche zu greifen, wenn sie der Gattin oder Tochter ein kleines Fiat-Coupé schenken wollen. Sport-Fans dagegen haben künftig einen leistungsfähigen und feudalen Untersatz, der sein Geld wert ist. Und da es nicht sehr viel Geld ist, dürfte das neue Coupé ein Schlager werden. *H. K.*