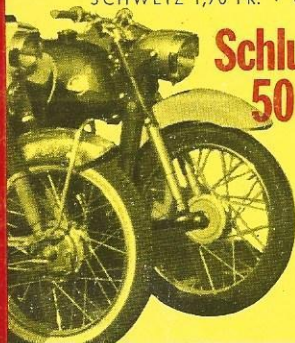


hobby

WISSEN · TECHNIK · UNTERHALTUNG

Nr. 11/64 · 20.5.64 · DM 1,50

Im Abonnement: DM 1,35 zuzügl. 15 Pf Zustellgebühr
SCHWEIZ 1,70 FR. · ÖSTERREICH 11 S.



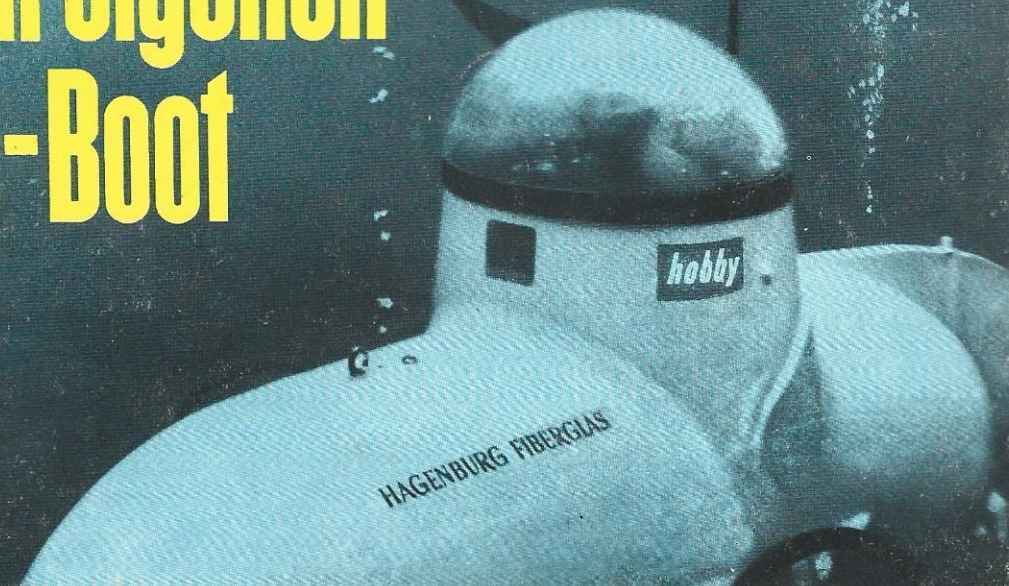
**Schlusswertung
50-ccm-Test**

**Wir
fahren:
FIAT 850**

E 3757 D

Exklusivbericht:

**Urlaub
im eigenen
U-Boot**



Triumph der Ver FIAT

Turin schließt eine Lücke im Fabrikationsprogramm — Kleiner Großer oder großer Kleiner? — Das Auto ohne Sensationen

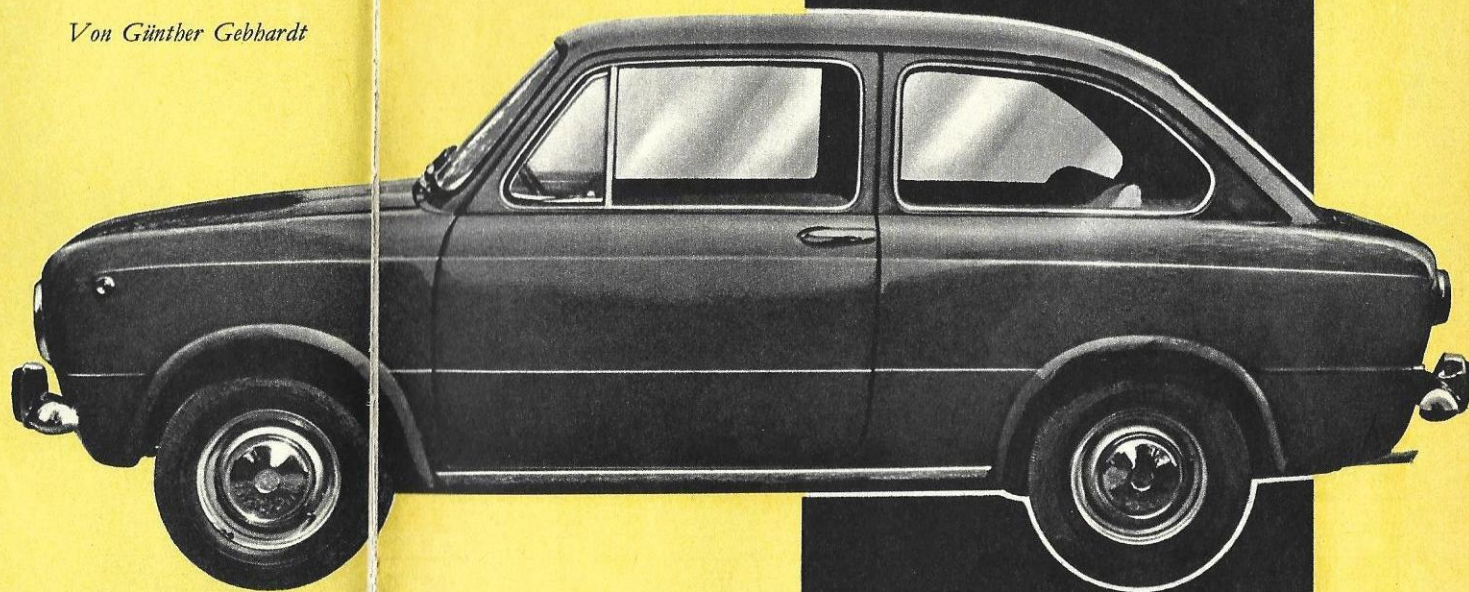
Mit den Neuerscheinungen auf dem Automarkt ist es so eine Sache. Zunächst ist da ein ganz allgemeines Gerücht — und dann kommen die Spezialisten, die das Gras wachsen hören, mit den kühnsten Spekulationen. Jeder weiß aus 'zuverlässiger Quelle' etwas anderes, etwas Neues, Sensationelles. Es wird kolportiert und dementiert. Dann erscheinen die ersten 'Erkönige', falsche und fast echte, und endlich ist der 'Neue' selbst da. Und soviel Sensationelles und Revolutionäres ist über ihn schon berichtet worden, daß das Produkt im Vergleich zu den Gerüchten, die ihm vorausgingen, gar nicht mehr sensationell ist.

Bei Fiat, der ebenso traditionsreichen wie ambitionierten italienischen Autofirma, trifft dies ganz besonders zu. Man weiß, daß die Turiner ihren Markt sehr genau erforschen und kennen, daß sie nüchterne Rechner sind und daß sie es vorziehen, sehr viele unauffällige Gebrauchsfahrzeuge zu verkaufen, als mit wenigen sensationellen Superautos die Fachwelt zu beeindrucken. An diesem Prinzip hat sich nichts geändert, seitdem Fiat sich nicht mehr allein auf den — ohnedies hegemonisch beherrschten — italienischen Markt stützt, sondern auch energisch und erfolgreich in den Export drängt. Man weiß in Turin längst, daß man selbst mit dem überstarken Arm der nationalen Wirtschaftsmacht auf die Dauer das EWG-Rad nicht aufhalten kann. Irgendwann wird auch auf dem Autosektor die Diktatur der hohen Zölle fallen müssen, und da möchte man mit einem möglichst kompletten Programm, auch auf dem internationalen Markt, für den Kampf gegen die heute noch durch unnatürliche Zollauflagen gehandicapten Konkurrenten gerüstet sein.

Man läßt sich Zeit in Turin, das gilt für die Ingenieure wie für die Kaufleute. Und so ist jeder neue Fiat, der erst nach sorgfältigster Erprobung auf die Straßen kommt, bei seiner Vorstellung in seiner Grundkonzeption eigentlich schon ein paar Jahre alt. Das ist ein Vorteil und ein Nachteil zugleich. Der neue 850 bildet ein Musterbeispiel dafür. Was ist nicht schon alles über diesen Wagen geschrieben worden? Man vermutete Frontantrieb, sensationelle neue Karosserieformen, Schiebetüren usw. Fiat ließ die Leute reden und schreiben und baute in aller Stille, ohne sich von Zeitströmungen beeinflussen zu lassen, dieses 'Auto der Vernunft'.

Als ich den Testwagen in die Hand nahm, war ich wahrscheinlich wie viele andere von seinem Äußeren ein wenig enttäuscht. „Das ist doch nur ein aufgepumpter 600er!“ meinte ein skeptischer Kollege. Gar nicht so unrichtig, aber nach einigem Nachdenken wurde mir klar, daß dies wahrscheinlich genau das war, was die Fiat-Markt-

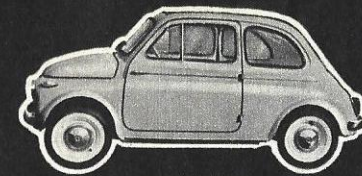
Von Günther Gebhardt



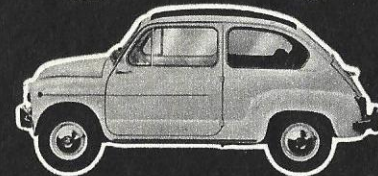
forscher wollten, genau das, was im Fiat-Programm bisher fehlte.

Der 1100er von ehemals ist in seiner 1200er-Version als Fiat-Europa längst in die echte Mittelklasse hineingewachsen. Der 600er dagegen ist trotz seiner anspruchsvolleren Version 600 D eben doch ein echter Kleinwagen geblieben. Die Käuferschicht, die vom kleinen 500er, der ja seinem Typus nach ein vierrädriges Motorrad mit Dach ist, auf den 600er umstieg, braucht mehr Platz! Platz für die zahlreicher gewordene

nunft 850



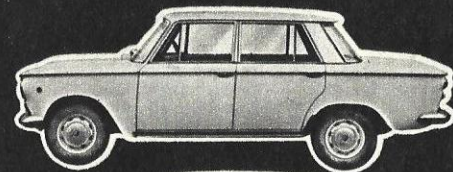
500



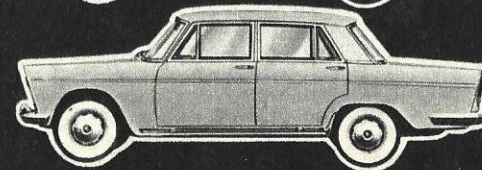
600



1100



1500

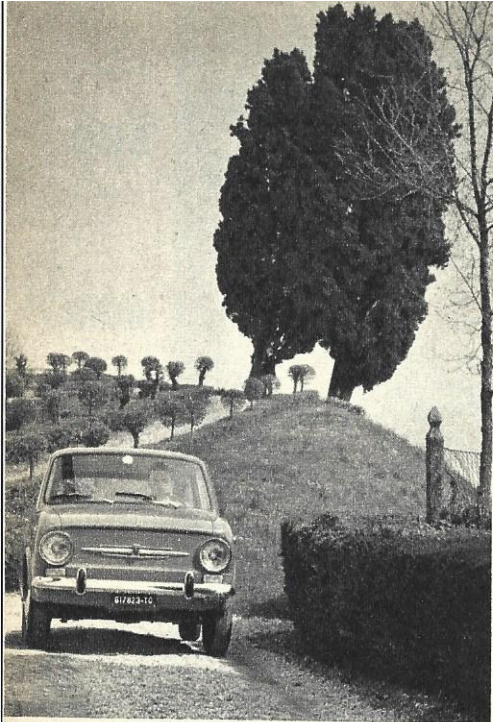


2300

Familie, Platz für längere Urlaubsreisen, und sie braucht einen kraftvolleren Motor, um sich im immer dichter werdenden Verkehr bei Überholvorgängen durchsetzen zu können. So gesehen ist der Fiat 850 eine sehr gute Lösung.

Mehr sein als scheinen

Meine Enttäuschung über das konventionelle und bescheidene Äußere schwand schon auf der ersten Testrunde, die überdies unter einem besonderen Zeichen stand. Haben Sie schon einmal gehört, daß man ein Fahrzeug testen kann, ohne selbst am Steuer zu sitzen?



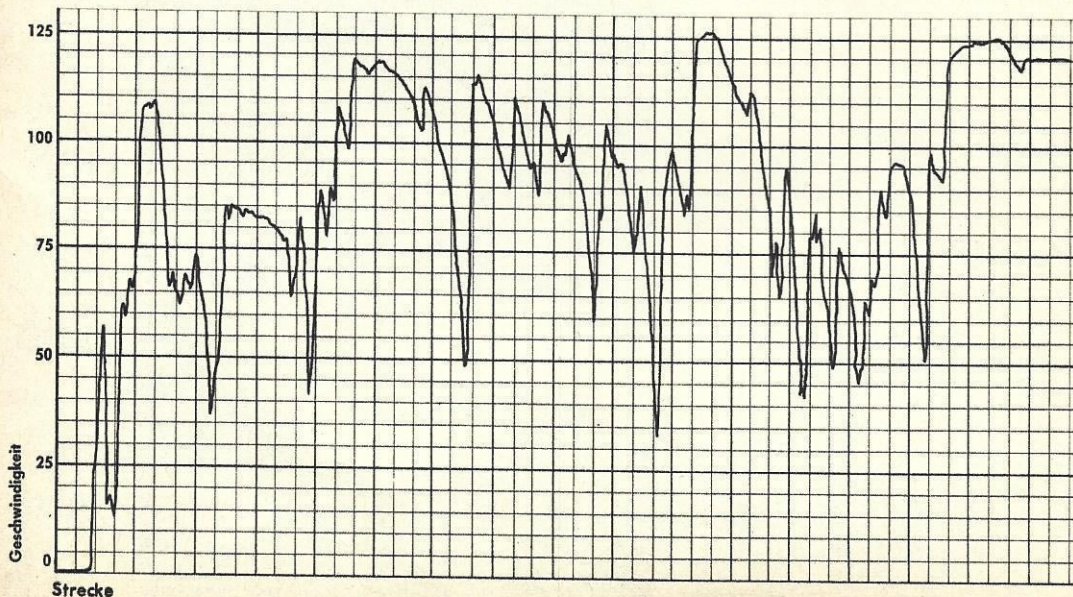
ÜBER ROMANTISCHE STRASSEN aller Kaliber, von der Asphaltrennpiste bis zum holprigen Feldweg, führte der Testkurs durch die Berge von Alba. Auf der ganzen Strecke wurden Fahrer und Maschine über einen eingebauten Sender von Elektronengehirnen überwacht. — Unten: Ein Ausschnitt des Fahrdiagramms unserer Testfahrt.

Nun, die Technik unserer Zeit und ein hübscher Einfall der Fiat-Ingenieure machte dies möglich. Auf einer genau vermessenen ca. 40 km langen Rundstrecke fuhr ich den neuen 850, den man mit einem Sender ausgestattet hatte. Ein Elektronengehirn, das bei der 'Rennleitung' aufgestellt war, verarbeitete in Sekundenbruchteilen alles, was ich auf dieser Teststrecke mit dem Wagen anstellte; es hielt jeden Schaltvorgang, jede Bremsung, Beschleunigung, alle Spitzenprüfungen und die jeweilige Geschwindigkeit an jedem Punkt der Teststrecke fest und zeichnete die Daten in einer Kurve auf. So konnte man von außen her alle Werte verfolgen und kontrollieren. Eine ebenso aufwendige wie geniale Idee!

Auf das Herz kommt es an

Das Herz eines Autos ist sein Motor — und der ist das Beachtlichste am neuen Fiat. 'Keine Experimente' scheint der Wahlspruch der Konstrukteure dieses Wagens gewesen zu sein. So wurde es ein konventioneller 4-Takt-4-Zylinder in Reihe. Daß die Wasserkühlung in einem plombierten Kreislauf mit durchsichtigem Zusatzbehälter und Dauerkühlflüssigkeit (Gefrierpunkt -35°) durch einen seitlich neben dem Motor postierten Kühler fließt, kann man nicht mehr als Experiment bezeichnen. Auch die 'Blow by'-Einrichtung zur Rückführung der im Kurbelgehäuse befindlichen Gase in die Verbrennungsgehäuse ist sehr zu begrüßen.

Der Motor liegt wie beim 600er im Heck. Die Frontantrieb-Propheten haben also unrecht behalten. Durch das weit nach hinten gezogene Karosseriedach ist die Motorhaube zu einem schmalen Blechdeckel geworden, was natürlich die Zugänglichkeit für



Wartungsarbeiten ungünstig beeinflusst. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß man die senkrechte Rückwand mit ein paar Schrauben lösen kann. Wir befürchten, daß diese Befestigung nach mehrmaligem Lösen in der Praxis zum echten 'Klapperatismus' wird.

Aber was dieser Motor leistet, ist schon gute Mittelklasse. Er wird in zwei Versionen geliefert: als 'Normal' mit 34 DIN-PS und unter der Bezeichnung 'Super' mit 37 DIN-PS.

Folgende Beschleunigungswerte haben wir mit dem 850 Super gemessen:

0 — 60 km/h	8,8 sec
0 — 80 km/h	16,8 sec
0 — 100 km/h	29,6 sec
<hr/>	
0 — 1000 m in	45,1 sec
0 — 400 m in	23,0 sec

Die Ungenauigkeiten des Tachometers sind dabei schon berücksichtigt. Die Tachoprobe ergab:

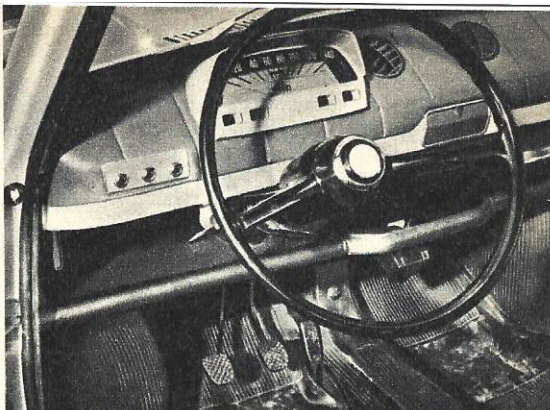
Anzeige:	gestoppt (sec/km)	Effektivwerte	Vor-eilung
80 km/h	48,0	= 75 km/h	= +6,7%
100 km/h	39,2	= 92 km/h	= +8,7%

Die absolute Spitze von 126 km/h, die ich stoppte, ist nicht gequält und damit für die Praxis durchaus real; sie ist relativ leicht zu erreichen, und man hört dem sehr lauffröhigen Motor an, daß er sich dabei nicht überanstrengt.

Durch den sehr handlichen Mittelschalthebel und das auch im ersten Gang hervorragend synchronisierte Getriebe kann man diese Beschleunigungswerte wirklich auf die Straße bringen. Der Verbrauch liegt mit ca. 6 bis 9 Liter/100km — je nach Fahrweise — im Normalbereich.

Die guten Fahreigenschaften hat dieser 'verlängerte 600er' von seinem kleinen Bruder übernommen. Die kleinen 12-Zoll-Räder sind leider unumgänglich, da sonst der Fußraum vorn durch die Radkästen der Vorderräder noch enger geworden wäre.

Die ausgezeichnete Lenkposition ist m. E. besonders erwähnenswert. Das unmittelbar am Armaturenbrett sitzende Lenkrad liegt goldrichtig in der Hand und macht besonders dem an schnelles Fahren gewöhnten Fahrer vom ersten Augenblick an Freude. Der 850 zeigt — bedingt durch das Gewicht des hinten weit überhängenden Motors — vor allem im Einmannbetrieb auf schlechten Straßen — unangenehme Nickschwin-



SEHR SPARTANISCH, um nicht zu sagen billig, wirkt das Armaturenbrett. Hier wurde offenbar alles das eingespart, was man als großen Fortschritt in den Motor hineingebaut hat.



DER KOFFERRAUM vorn faßt drei mittelgroße Koffer. Er war auch nach langen Staubstrecken absolut dicht (oben). — Nur ein schmaler Spalt führt in die Tiefen des Heckmotors (unten). Die Heckwand kann jedoch abgenommen werden.

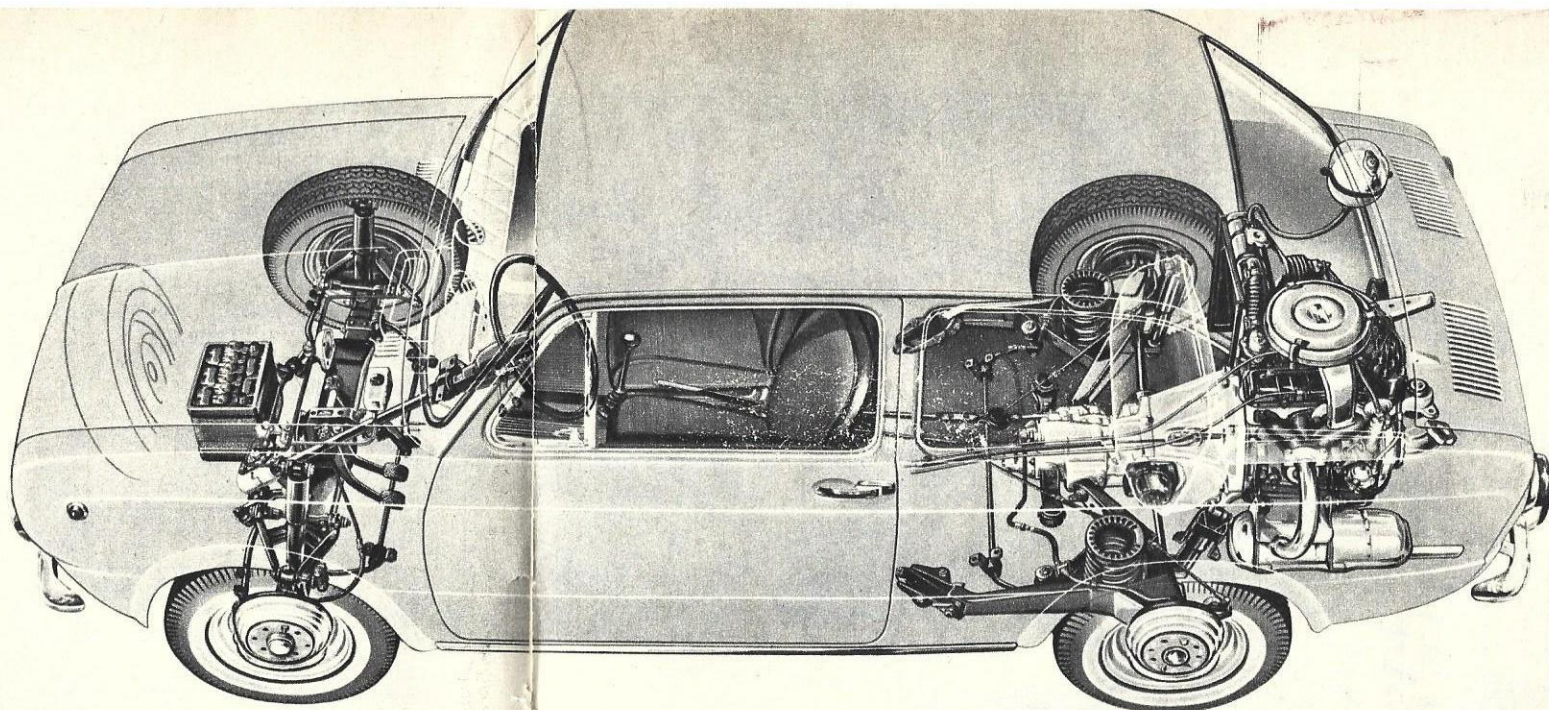


gungen. Das müßte sich durch günstigere Stoßdämpfer regulieren lassen, zumal die Schraubenfedern hinten und die Blattfedern vorn eher eine sportlich harte als eine butterweiche Federung ergeben. Im vollbelasteten Wagen sind diese unangenehmen Eigenschaften ohnedies verschwunden. Bei der Konstruktion dieses 'verlängerten 600ers' wirkte sich der kurze Radstand (2027 mm) eben immer noch hemmend aus.

Wie gesagt, das Äußere ist kein schönes Blendwerk, sondern reine Vernunft. Die ewige Fleißaufgabe von Heckmotor-Konstrukteuren, ausreichenden Stauraum zu schaffen, kann man beim Fiat 850 als optimal gelöst bezeichnen. Der Raum unter der nach vorn zu öffnenden Fronthaube ist wirklich ein echter Kofferraum. Die Lösung wäre ideal, hätte man das vorn doppelt störende Reserverad woanders untergebracht, vielleicht im Boden versenkt neben der versenkten Batterie oder vorn eingeschoben wie beim Renault Dauphine. Der als Gepäckablage deklarierte Platz zwischen Rücklehne und Heckfenster hat nur theoretische Bedeutung, zumal bei höherem Gepäck die Sicht nach hinten verdeckt wird.

Innen ist dieses Auto ebenso vernünftig wie außen; eine spartanische Ausstattung, aber gute Sitzpositionen, auf den Rücksitzen echter Knie-raum von Mittelklasseformat, infolge des fehlenden Kardantunnels keine Behinderung für die Füße.

Alle Bedienungsanzeigen wurden in einem kombinierten Gerät untergebracht. Das Armaturenbrett ist durch ein kleines Paneel mit den leider



EIN ECHTER KOMPAKTWAGEN — würde man in Fachkreisen sagen. Die Schnittzeichnung zeigt die Anordnung von Fahrwerk und Motor.

EIGENTLICH KEIN WASSERFAHRZEUG ist in der Regel ein Auto. Wenn der Fiat 850 trotzdem in seiner langen Erprobungszeit auch durch Wasserstrecken gehetzt wurde, so galt dies nur der Feststellung, wie weit er im Innenraum 'dicht hält'.

immer noch nicht eliminierten Kipphebeln ersetzt, an denen Fiat unbegreiflicherweise festhält. Gar nicht gefallen haben uns die Betätigungshebel für Heizung und Lüftung unter dem Armaturenbrett, auch hätte man trotz der durchgehenden Ablage schon einen verschließbaren Handschuhkasten vorsehen sollen. Die düstere und wenig einfallreiche Kunststoffverkleidung des Armaturenbretts mutet ein bißchen billig an. Die beiden Türen sind breit und bequem.

Die Frage, wem der Fiat 850 Konkurrenz macht, ist recht schwer zu beantworten. Andere Firmen stellen bei Neuerscheinungen erst den Preis, aber kein kaufbares Auto vor; bei Fiat ist es umgekehrt. Es war leider bis Redaktionsschluß nicht möglich, eine gültige Preisangabe zu erhalten. Wie man uns sagte, sei ein heißer Kampf zwischen den Kaufleuten der Deutschen Fiat und den Kaufleuten des Stammhauses in Turin entbrannt.

In Italien liegt der Wagen mit voraussichtlich 750 000 Lire gut in der Mitte zwischen dem 600er und dem 1200er. Aber der italienische Markt wird ohnedies von Fiat beherrscht und bildet daher in seiner Preisabstufung für die außeritalienischen Länder keinen Maßstab.

In Deutschland müßte das Auto schon weit unter 5000 Mark kosten, wenn es sich neben Renault, Opel Kadett, Simca 1000 und NSU Prinz den Marktanteil schaffen will, der den hohen Fiat-

Technischer Steckbrief

Motor:

Viertakt-Vierzylinder in Reihe. Bohrung 65 mm, Hub 63,5 mm, Hubraum 843 cm³. Verdichtung 8:1. Leistung 34 PS (Normal) bei 5000 U/min bzw. 37 PS (Super) bei 5100 U/min. Max. Drehmoment 5,5 mkg (Super 5,6 mkg). Vergaser Weber 30 ICF. Seitliche Nockenwelle. Versiegeltes Kühlsystem. Anlage 12 Volt.

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung. Vollsynchron. Vierganggetriebe, Mittelschalthebel. Untersetzungen: 1. Gang 3,64:1, 2. Gang 2,05:1, 3. Gang 41:1, 4. Gang 0,96:1. Achs-U. 4,65.

Fahrwerk:

Einzelradaufhängung vorn Querlenker und Querblattfeder. Hinten Schräglenker und Schraubenfedern. Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren vorn und hinten. Schnecken-Rollen-Lenkung. Trommelbremsen, 432 cm² Bremsfläche. Reifen 5,50—12.

Abmessungen und Gewichte:

Radstand 203 cm, Spur 114,6/121 cm. Länge 357,5 cm, Breite 142,5 cm, Höhe 138,5 cm. Leergewicht: 670 kg. Zuladung 400 kg.

Produktionszahlen gerecht würde. Wir werden dieses interessante Auto in einem unserer nächsten Super-Tests noch eingehender prüfen.

