

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



Herzenssache

Sympathisch, praktisch, erschwinglich



Warum wir R4, Käfer und Ente so lieben



Ist der V6 teurer als der Vierzylinder?
Service-Kosten SLK 320



Fiat 850 Bertone & Simca 1000 Coupé
Kleine Sportler, großer Spaß



Viel Arbeit mit dem Ferrari-V6
Restaurierung Fiat Dino



Leser fährt Porsche 356 SC

Ein Jugendtraum wird wahr

► Reise im BMW Z3 zu alten Rennstrecken ► Umbau Citroën DS behindertengerecht



4 190852 506503

Westentaschen-

Fahraktive Heckmotor-Charakteristik, genügend Platz für zwei und ein hinreißendes italienisches Design von Bertone. Fiat 850 Racer Berlinetta und Simca 1000 Coupé zeigen echtes Format und beweisen, dass Schönheit und Charisma keine Frage der Größe ist.

TEXT Alf Cremers // FOTOS Uli Jooß

GTS



FIAT 850 BERTONE RACER
Eckdaten: Vierzyl.-Reihe, OHV, 503 cm³,
52 PS, 750 kg, 150 km/h, 1968 bis 1970
Preis: 21.500 Euro (guter Zustand)
Charakter: Heckmotor-Spider mit festem
Hardtop. Nur 4226 mal von Bertone gebautes
Spielzeug, vönerbrach für den US-Markt



SIMCA 1000 COUPÉ BERTONE
Eckdaten: Vierzyl.-Reihe, OHV, 944 cm³,
52 PS, 795 kg, 140 km/h, 1962 bis 1967
Preis: 12.900 Euro (guter Zustand)
Charakter: Charmantestes 1000er Coupé im
Grenzbereich. Spät 1960er, knappe und
maskuline 60-PS-Version 1200 S ebenfalls

Westentaschen-

Fahraktive Heckmotor-Charakteristik, genügend Platz für zwei und ein hinreißendes italienisches Design von Bertone. Fiat 850 Racer Berlinetta und Simca 1000 Coupé zeigen echtes Format und beweisen, dass Schönheit und Charisma keine Frage der Größe ist.

TEXT Alf Cremers // FOTOS Uli Jooß



GTS



FIAT 850 BERTONE RACER

Eckdaten: Vierzyl.-Reihe, OHV, 903 cm³,
52 PS, 750 kg, 150 km/h, 1968 bis 1970

Preis: 21.900 Euro (guter Zustand)

Charakter: Hackmotor-Spider mit festem
Hardtop. Nur 4278-mal von Bertone gebauetes
Spießauto, vornehmlich für den US-Markt



SIMCA 1000 COUPÉ BERTONE

Eckdaten: Vierzyl.-Reihe, OHV, 944 cm³,
52 PS, 795 kg, 140 km/h, 1962 bis 1967

Preis: 12.900 Euro (guter Zustand)

Charakter: Charmantes Fastback-Coupé im
Gran-Turismo-Stil. Erst als kraftvolle und
maskuline 80-PS-Version 1200 S erfolgreich

DATEN
UND
FAKTEN*Fiat 850 Bertone Racer Berlinetta, Baujahr 1970*

MOTOR Typ 140 GBC, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs mit Fachkrümmer, Bohrung x Hub 65 x 68 mm, Hubraum 903 cm³, Leistung 52 PS bei 6400/min, max. Drehm 85 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9,5:1, zwei parallel angeordnete Ventile pro Zylinder, betätigt über eine seitliche, kettengetriebene (Duplex-)Nockenwelle und

Kipphebel, Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall, Motorblock aus Grauguss, Nocken gelagerte Pleuellager, ein Doppel-Fallstromvergaser Weber 30 DTCT, Batteriezündung, 12-Volt-Anlage, Zentrifugalfilter, Ölinhalt 3,75 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung über Seilzug betätigt, Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Selbsttr. Stahlblechkarosserie m. verschraubtem Hardtop-Dach, vorn obere Dreiecks-Querlenker, untere Querblattfeder, hinten Eingelenk-Pendelachse, Längslenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Schneckenlenkung, v. Scheiben-, h. Trommelbr., Elektronräder Campagnolo 5,5 J x 13, Reifen Cinturato 155 SR 13

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2027 mm, Länge x Breite x Höhe 3824 x 1500 x 1300 mm, Gewicht 750 kg, Tank 30 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND

VERBRAUCH Vmax 150 km/h, 0-100 in 17 s, Verbr. 7 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL Alle 850 Spider, Sport Spider (ab 1968) und Racer: 1965-1973: 142.625 Expl.



Das Hardtop der Berlinetta erinnert an den Volvo P1800 von Frua. Anfangs gab es Glashauben wie beim E-Type



Feines Cockpit mit sportlichem Flair. Das Lederlenkrad ist nicht original. Gierige Vierzylinder-OHV-Drehorgel



Wir freuen uns bei beiden über fast alle Zutaten für die Rezeptur eines klassischen italienischen Gran Turismo. Das Wichtigste

ist eine bezaubernd geformte Karosserie von Bertone mit authentischem Signet an der Flanke. Hinzu kommen formschöne Instrumente von Veglia oder Jaeger, davon bitte mindestens eine Handvoll. Ein gelochtes oder geschlitztes Dreispeichen-Sportlenkrad, lederbezogen oder mit dünnem Bakelit-Kranz, bildet die ebenso stilvolle wie sensible Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine. Rahmenlose Seitenscheiben in den Türen lassen – voll geöffnet – nur das tödlich elegante Dreiecksfenster stehen. Lederpolsterung, fein gesteppt und wohl duftend, gehört zum Standard.

Über den Motoren thronen Vergaser von Eduardo Weber aus Bologna, und daneben posaunt ein Fächerkrümmer das Abgas klangvoll ins Freie. Die Leichtmetallräder sind von Campagnolo, mindestens jedoch von Cromodora. Hinten gibt es noch eine Gepäckablage oder besser noch zwei hübsch drapierte Notsitze, die das so kennerhaft hingehauchte GT-Synonym „Zweipulswel“ rechtfertigen. Von dem italienischen Adelstitel „Berlinetta“, den wir vom atemberaubenden Ferrari 250 GT Lusso kennen, einmal ganz zu schweigen.

Moment mal, haben wir da richtig gelesen? „Gran Turismo“, diese höhere, ja purpurne automobiler Weihe für die beiden Pocket-Coupés, knapp vier Meter lang, kaum einsfünfzig breit, auf zierlichen Dreizehnzöllern? Befeuert von schmalbrüstigen Vierzylindern, die aus nur einem Liter Hubraum bescheiden schöpfen, mit Nockenwellen geizen und deren Leistungsausbeute einen späten Mercedes 200 D vom Typ W 123 zum PS-Protz stempeln? Lag da vielleicht jemand beim Befestigen der Nummernschilder zu lange hinter dem Doppelrohrpuff? Vorher betanken wir sie mit Aral Ultimate 102 Oktan, die Kleinen mögen es eben anspruchsvoll, jedes PS muss bei nur 52 erweckt werden.

Und überhaupt, Italiener? Der Simca ist ein waschechter Franzose, er stammt aus Poissy, westlich von Paris, wo die Seine einen großen Bogen um das einst von Ford France geerbte Werk, das Unmengen des legendären Flat-Head-V8 fertigte, macht. Nun, der Simca ist zumindest ein Halbitaliener, weil Henri Pigozzi ab 1934 mit seiner Société Industrielle de Mécanique et Car-

rosserie Automobile, kurz S.I.M.C.A., die Fiat-Modelle Balilla und Topolino in Lizenz fertigte. Die Fiat-Gene wirken bis in unser Simca 1000 Coupé Bertone in Blanc Tacoma nach. Sein Kontrahent, der Bertone 850 Racer Berlinetta in standesgemäßem Rosso Corsa, heißt offiziell gar nicht Fiat, obwohl er vorne und hinten das rot-goldene Lorbeerkranz-Logo der Fabbrica Italiana Automobili Torino trägt, vulgo F.I.A.T., also auch ein Akronym wie Simca. Nach dem Klären der gar nicht so eindeutigen Identitäten lassen wir die kühne GT-These für die bildhübschen kleinen Heckmotor-Coupés noch ein wenig auf der abgehobenen Meta-Ebene vergeistigter Automobil-Philosophen reifen.

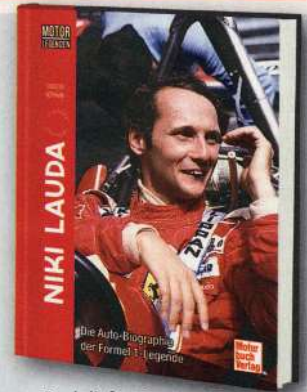
Lassen wir stattdessen das Herz sprechen. Es hüpfert schon bei der Betrachtung der beiden Hinreißenden im Stand, eingeraht von altem Fachwerk-Landgut, freudig, man findet dabei für Rosso Corsa und Blanc Tacoma weiblich-einfühlsame Worte wie „entzückend“ oder gar „bezaubernd“. Der vorwitzig dreinblickende Bertone Racer Berlinetta, er ist eigentlich ein Fiat 850 Sport Spider mit fest verschraubtem Hardtop, wirkt mit seiner schwarzen Frua-Mütze, die aussieht, als hätte er sie dem Volvo P1800 abgelenkt, fast kess.

Während der Spider-Entwurf ebenso von Giugiaro stammt wie die edle Linie des Simca-Coupés, tragen die bizarren Campagnolo-Räder des Racer bereits die verwegene Handschrift von Marcello Gandini. Er folgte Giugiaro 1966 als Chefdesigner von Bertone und schmückte die BMW-Studie Garmisch 2002 ti mit selbigem innenverzahntem Blickfang-Räderwerk. Mit deren stilistischer Exzentriz können die konfektionierten Cromodora-Stahlräder des sonst so betörend elegant auftretenden Simca 1000 Coupé nicht mithalten. Die Schuhe im Casual Look passen nicht zur Haute Couture, Pardon, zum Alta-Moda-Modellkleid des Simca, sie sollten mindestens von Charles Jourdan, Paris, sein.

Mit dem Simca zur Villa d'Este

Sonst macht das Simca 1000 Coupé in Sachen Ästhetik alles richtig: Es kombiniert Blanc Tacoma mit Ferrari-like gesteppten Sitzen in Rouge Foncé Vernice, deren aparter Form man das Kunstleder glatt verzeiht. Die fünf chromgerahmten Rundinstrumente von Jaeger, inklusive Drehzahl und Öldruck, sind aller Gran-Turismo-Ehren wert. Erst mit dem dünnen Bakelit-Sportlenkrad,

LEGENDEN AUF RÄDERN



In diesem Buch liefert Carsten Germann, mit Unterstützung der Familie Lauda, die erste offizielle Biografie der österreichischen Motorsport-Legende Niki Lauda.

240 Seiten, 150 Abb., 17 x 22,5 cm
€ 29,90 | ISBN 978-3-613-04637-5



Initiiert und inspiriert vom Nationalen Automuseum The Loh Collection präsentiert er eine außergewöhnliche Zusammenstellung mit außergewöhnlichem Bildmaterial, das auch Ferrari-Kenner überzeugen wird.

204 Seiten, 441 Abb., 21,5 x 28 cm
€ 39,90 | ISBN 978-3-613-04668-9



Der R129 war Technologieträger für eine ganze Generation von Mercedes-Fahrzeugen. Gemeinsam mit Prof. Johann Tomforde, neben Bruno Sacco einer der Väter des R129, öffnet René Staud das Jahrzehnte lang verschlossene Archiv zum legendären Roadster.

240 Seiten, 200 Abb., 30,5 x 23 cm
€ 69,- | ISBN 978-3-613-04582-8

Leseproben zu allen Titeln
auf unserer Internetseite



Motorbuch Verlag

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51



www.facebook.com/MotorbuchVerlag
www.instagram.com/motorbuch_automotive

Simca 1000 Coupé Bertone, Baujahr 1966

MOTOR Typ „Poissy“ 315 D, wassergek. Vierzylinder-Reihenmotor, hinten längs, Bohrung x Hub 68 x 65 mm, Hubraum 944 cm³, Leistung 52 PS bei 5400/min, max. Drehm. 65 Nm bei 3400/min, Verdichtung 9,4:1, zwei parallel angeordnete Ventile pro Brennraum, betätigt über eine seitliche, duplexkettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel, Querstrom-

Zylinderkopf aus Leichtmetall, Motorblock aus Grauguss, eine fünffach gelagerte, geschmiedete Kurbelwelle, ein Fallstromvergaser Weber 32 ICR 12, Batteriezünd., 12-Volt-Anlage, Zentrifugalfilter, Ölinh. Motor 2,5 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, hydraul. betätigt, Viergang-Schaltgetriebe, Hecktriebblock, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende 2+2-sitzige Stahlblechkarosserie, vorn obere Dreiecks-Querlenker, untere Querblattfeder, hinten Eingelenk-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Gemmer-Lenkung mit Schnecke u. Rolle, vier Scheibenbremsen mit Bremservo, Räder 4,5 J x 13, Reifen 145 SR 13

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2220 mm, Länge x Breite x Höhe 3930 x 1530 x 1270 mm, Gewicht 795 kg, Tank 36 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 140 km/h, 0 bis 100 in 21,5 s, Verbr. 7 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1000 Coupé 1962–1967: 10602, 1200 S Coupé 1967–1972: 26964 Exempl.



Die Linienführung und das aufwendig gestaltete Interieur verraten die edle Handschrift von Giorgio Giugiaro

Bezaubernd wie ein Miniatur-Ferrari von Boano wirkt der Simca. Doch der Poissy-Motor zeigt kaum Finesse





Stufenheck contra Fastback: Die Bertone Berlinetta entstand als Spider auf Giugiaros Zeichenbrett

dessen Hupknopf die stilisierte Simca-Schwalbe aus den Zeiten von Aronde und Ariane trägt, verschmilzt das wertvolle Cockpit-Ensemble scheinbar zur Eintrittskarte in einen Ferrari 250 GT von Boano oder Vignale oder in einen Maserati 3500 GT von Frua. Mit dem Simca 1000 Coupé könnte man sofort zur Villa d'Este zum Concorso d'Eleganza fahren, vorausgesetzt, man schraubt den zierlichen Alfa-Außenspiegel vom Bertone Racer dran und rüstet auf filigrane Pedrini-Aluräder um. Dann hätte man gute Aussichten auf den Klassengewinn in der fiktiven Kategorie „Piccola Turismo“ zwischen Abarth Scorpione, Autobianchi Primula Coupé, Facellia, Fiat 1100 TV, Glas 1300 GT und Siata Daina.

Betörend ist die Seitenlinie des Simca, der von vorne dem Fiat 850 Coupé der ersten Serie zum Verwechseln ähnlich sieht. Er teilt das stattliche Radstandsmaß von 2220 Millimetern, die rassige Fastback-Linie und das Antriebskonzept mit einem Porsche 912. Richtungsweisend in technischer Hinsicht sind die Vierrad-Scheibenbremsen und die Schräglenker, über die sich die Pendelachse spur- und sturzkonstanter abstützt. Beim Nachfolgetyp 1200 S mit 80 PS gelingt dies noch besser.

Es wird später in schnell gefahrenen Kurven spürbar, der Bertone Racer benimmt sich mit simpleren Längslenkern und dem um 20 cm kürzeren Radstand deutlich nervöser. Trotzdem zeigt sich der Fiat Spider auch dank seines ausgeprägten Übersteuerns als das deutlich animierendere Sportwägelchen. In jeder Situation kommt mehr

Fahrspaß auf als im recht behäbigen Simca. Chancenlos fährt er dem Bertone Racer hinterher, der seinem Fahrer die Sporen gibt und nicht umgekehrt, der Motor mag bis ins Nirwana drehen. Es entsteht die von der Anordnung der schönen Rundinstrumente getriggerte Illusion, man säße in einem Dino 208 GT4, Drehzahl ersetzt gefühlsmäßig Leistung, der rote Bereich bei 7000/min gilt im Racer als unverbindliche Empfehlung.

Drehzahlgierig wie ein Ferrari

Die konstruktive Ähnlichkeit, ja technische Deckungsgleichheit von Bertone Berlinetta und dem aus Fiat-Genen reichlich schöpfenden Simca Bertone Coupé erzeugt zwei völlig unterschiedliche Temperamente, den drehzahlgierigen Racer und den elastischen Cruiser, wobei der deutlich leisere Simca die exaktere Schaltung bietet, aber bereits bei 5000/min genug hat. Die für einen Heckmotorwagen ungewöhnliche Präzision ist bereits an der Joystick-Länge des Schalthebels ablesbar. Hängende Pedale haben beide, auch das ist untypisch beim Heckantrieb. Die romanische Arrière-Schule sieht stets Längsmotor und Wasserkühlung vor.

Der Simca stapelt leistungsmäßig in manchen Angaben hoch, da ist vor allem ab 1965 von 52 PS die Rede, vorher nur von 40, womöglich um im Katalogwert den direkten und deutlich preiswerteren Konkurrenten Fiat 850 Coupé mit nur 47 PS zu übertreffen. Dem gelingt es, mit Doppelscheinwerfern und doppelten Rückleuchten als Fiat 850 Sport Coupé im Frühjahr 1968 gleichzuziehen. Aber da wurde aus dem in Blanc Taco-

ma so unschuldig-femininen Simca 1000 Coupé bereits der rassige Macho 1200 S mit großem Kühlergrill und markanten Fernscheinwerfern. Den braven Poissy-Motor peitschten die Simca-Ingenieure mit klassischem Tuning und zwei Weber-Vergasern auf 80, später auf 85 PS. „Endlich hält die Leistung, was die Karosserie verspricht“, hieß es unisono, und die Verkaufszahlen schossen in die Höhe.

Die kühne Gran-Turismo-These trifft vor allem dank der hinreißenden Bertone-Karosserien auch im kleinen Maßstab zu. Einzig die souveräne Leistung fehlt. Das Simca 1000 Coupé braucht für unseren fiktiven Concorso d'Eleganza noch zwei schöne Details und echte 52 PS, der Bertone Racer muss für die GT-Weihe abrüsten und sich zu mehr Originalität bekennen. ■

Fazit



Keine Frage, der tolle Bertone Racer erregt viel mehr Aufmerksamkeit beim Publikum. Alle sind entzückt. Er ist auch der Sportlichere und Fahrfreudigere, der Name Racer ist Programm. Mein Herz schlägt jedoch für das

kultiviertere und sanftere Simca 1000 Coupé, dessen bezaubernde 60er-Jahre-Eleganz mich begeistert. Als sportlich getrimmter 1200 S nimmt er ab 1967 alle mit ins Zweiplusboot. **Alf Cremers**

Kaufberatungen: bitte umblättern ►►►