

Motor
Klassik

MotorKlassik

INSPIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



Händler-Report
10 Mercedes
im Check

GEBALLTE V8-FASZINATION!



Mercedes 500 SLC & Porsche 928 S

PLUS: Aston Martin V8 Volante & Maserati Ghibli Spyder
Ford Country Squire & Chrysler Town & Country



Service-Kosten Opel Senator & Monza
Viel Auto für wenig Geld



Fiat 850 Special & Innocenti Mini

Kleine Autos, große Emotionen



Was ist nach 14 Jahren zu tun?
Wiederbelebung Ferrari 328

Test Ölfleck-Entferner **Preise** Käfer Cabrio, Audi RS4, Mazda Cosmo



4 190652 1505506 10

TEXT Maxi Saier // FOTOS Uli Jooß

Bella Ciao

Zwischen diesen beiden Knirpsen tat sich in den 60ern der Graben zwischen Tradition und Moderne auf. Heute sind die ehemaligen Konkurrenten Fiat 850 und Innocenti Mini ein absolutes Dreamteam in der Jagd um Sympathiepunkte.



FIAT 850 LOMBARDI LUCCIOLA

Eckdaten: Vierzylindermotor, OHV, 843 cm³, 47 PS, 740 kg, 135 km/h, 1968 bis 1969

Preis: Ca. 7500 Euro (guter Zustand)

Charakter: Seltene Limousine mit handgefertigter Sonderkarosserie, straffem Fahrwerk und drehfreudigem Motor

Es zählt zu den häufigsten Ausrufen, wenn Fiat 850 und Innocenti Mini gemeinsam die Gegend unsicher machen: „Sind die süß!“ Zu hören ist es sowohl von Jung als auch von Alt. Und falsch liegen die begeisterten Passanten damit sicher nicht. Die beiden Italiener im Postkartenformat kokettieren gekonnt mit ihren kugeligen Scheinwerfern und den Kindchenschema-Gesichtern. Der Mini wirft sogar noch einen chromglänzenden Kühlergrill in Schmollmund-Form in die Waagschale.

Das britische Kleinwagen-Urgestein mit quer eingebautem Reihenvierzylinder wird ab Mitte der 60er-Jahre in Lizenz beim Mailänder Autobauer Innocenti gefertigt. Damit

gilt er sozusagen als in Italien eingebürgert. Und da in der neuen Heimat viel Wert auf schöne Details gelegt wird, wartet der Innocenti Mini mit einigen Extras auf, die es auf der Insel nur als Sonderausstattung ins Auto schafften – wenn überhaupt.

Seitenblinker etwa oder die zusätzlichen Rundinstrumente neben dem großen, mittigen Tacho. Auch bei der Leistungsausbeute gibt es Unterschiede, je nach Baujahr und -land. Ansonsten weicht der Mini aus Italien lediglich in kleinen Details von seinem britischen Verwandten ab. So schwappt im Innocenti zum Beispiel das Wischwasser nicht in einem Glas- oder Plastikbehälter umher, sondern in einem Plastikbeutel. Auch an der



Gut zu wissen

INNOCENTI MINI MINOR MK I

Eckdaten: Vierzylindermotor, OHV, 848 cm³, 41,5 PS (ab 1967), 610 kg, 125 km/h, 1965 bis 1968

Preis: Ca. 14300 Euro (guter Zustand)

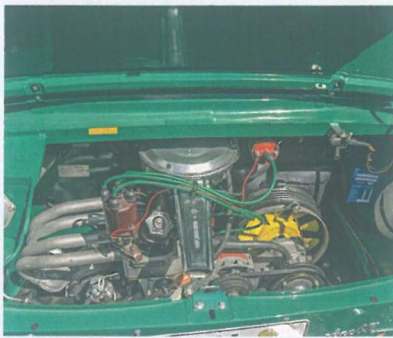
Charakter: Grandioser Spaßmacher, flitzt dank niedrigem Schwerpunkt wie auf Schienen durch die Kurven

leicht abgewandelten Form des Kühlergrills ist zu erkennen, dass der Kleine aus Mailand stammt.

Ein seltenes Glühwürmchen

Während sich der Mini mit platzsparend unter dem Frontmotor liegendem Getriebe seinerzeit anschießt, eine Revolution anzuzetteln, ist der Fiat 850 noch ein Vertreter der ganz alten Schule: Hier sitzen Motor und Getriebe ganz klassisch hintereinander im Heck. Das Blechkleid besticht mit schicker 60er-Jahre-Tradition und massig Chrom an Stoßstangen, Zierleisten und Schwellern.

Unser Fotomodell ist jedoch keine normale Fiat 850 Limousine. Es trägt eine Son-



Voll sieht anders aus: wunderbar zugänglicher Motorraum im Heck des Fiat 850

derkarosserie des italienischen Automobilherstellers Francis Lombardi, der in den 50er- und 60er-Jahren für seine Fiat-Umbauten bekannt ist. Daher glänzt unser Fiat mit vier Türen und einem ausgeprägten Stufenheck sowie den zwei charakteristischen Sicken auf dem Dach. Außerdem hört er auf den klangvollen Namen Fiat Ottocentocinquanta Lombardi Lucciola Quattro Porte. Den dürfen Sie sich gerne auf der Zunge zergehen lassen, er ist ja immerhin fast so lang wie das dazugehörige Auto.

„Lucciola“ heißt übersetzt übrigens „Glühwürmchen“ und steht bei Lombardi für die Baureihe der kleinen viertürigen Limousinen. Für einen ordentlichen Fiat-

Kleine Landstraßen mit schönen Kurven sind das Lieblingsziel



DATEN UND FAKTEN

Fiat 850 Special, Baujahr 1969

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder-Motor, hinten längs, Bohrung x Hub 65 x 63,5 mm, Hubraum 843 cm³, Leistung 47 PS bei 6400/min, max. Drehmoment 59 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9,3:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über untenliegende kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus

Leichtmetall, drei Kurbelwellenlager, ein Weber-Registervergaser 30 DIC 1, 3,3 Liter Motoröl

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Limousine mit vier Türen und vier Sitzen, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Querlenker oben, Querblattfeder unten,

Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung, Pendelachse, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator, Lenkung mit Schnecke und Segment, vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Teleskopstoßdämpfer rundum, Reifen 145-13, Tankinhalt 30 Liter

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2030 mm, Länge x Breite x Höhe 3575 x 1425 x

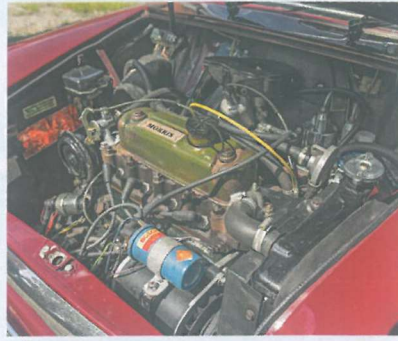
1385 mm, Gewicht 690 kg (Lucciola 740 kg)

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH 135 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 19 s, Verbrauch 8,1 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1968 bis 1974, insgesamt ca. 1,78 Mio. (alle Limousinen), Lombardi Lucciola 174 Stück

Glühwürmchenschwarm reicht es dennoch nicht ganz, denn vom Lombardi Lucciola werden lediglich 174 Stück gebaut. „Heute sind davon nicht einmal 20 Exemplare übrig geblieben“, erklärt Nicolas Flosbach vom Automuseum Wolfegg, in dem unser Fotomodell üblicherweise zu bewundern ist. Ein Grund für die geringe Stückzahl des Lucciola ist sicherlich der seinerzeit stolze Preis von 11 000 Mark. Damit reißt er ein gut doppelt so großes Loch in die Kasse, wie es der reguläre Fiat 850 Special oder der Innocenti Mini täten.

Im Inneren des Fiat 850 sorgen helle Möbel und das gelochte Zweispeichen-Lenkrad mit dünnem Holzkrans für ein ed-



Im Mini wird jeder Zentimeter im Motorraum genutzt. Der Kühler ist seitlich verbaut

les Ambiente. Dazu kommt noch das lederbespannte Armaturenbrett mit silberfarbigem „Lucciola“-Schriftzug. Ansonsten ist das Cockpit auf das Wesentliche reduziert. Der Blick fällt auf einen breiten Tacho, es gibt kleine Kippschalter zur Regelung von Licht und Lüftung. Mehr braucht es nicht.

Kleiner Motor, großer Fahrspaß

Der Fiat ist definitiv der komfortablere der beiden Kleinen. Zwar versucht seine Kombination aus Blatt- und Schraubenfedern nicht wirklich, alle Fahrbahn-Unebenheiten zu kaschieren, trotzdem fährt er sich ruhig und angenehm. Die zierlichen Pedale liegen, genau wie beim Mini, eng zusammen und dank



DATEN UND FAKTEN

Innocenti Mini Minor Mk I, Baujahr 1968

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder-Motor, vorn quer, Bohrung x Hub 62,94 x 68,26 mm, Hubraum 848 cm³, Leistung 37 PS (ab 1967 41,5 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 56 Nm bei 2600/min (ab 1967 64 Nm bei 2500/min), Verdichtung 8,3:1 (ab 1967 9:1), zwei Ventile je Brennraum, betätigt über untenliegende kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen

und Kipphebel, Motorblock und Zylinderkopf aus Grauguss, drei Kurbelwellenlager, ein SU-HS2-Vergaser, 4,8 Liter Motoröl

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Limousine mit zwei Türen und vier Sitzen, selbsttragende Stahlkarosserie mit vorderem

und hinterem Hilfsrahmen verschraubt, vorn Querlenker, hinten Längslenker, Einzelradaufhängung, über Hydrolastic-Federung seitenweise verbunden, Lenkung über Zahnstange und Ritzel, Trommelbremsen vorn und hinten, Reifen 4,5 J x 10, Tankinhalt 25 Liter

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2036 mm, Länge x

Breite x Höhe 3055 x 1410 x 1340 mm, Gewicht 610 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH V_{max} 125 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 30,5 s (ab 1967 27,5 s), Verbrauch 6 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1965 bis 1968, insgesamt 82 498 Mk I



Der Fiat 850 wartet mit einigen schönen Details, wie beispielsweise dem schlanken Zweispeichen-Holzlenkrad (oben) oder der zierlichen Kühlergrill-Attrappe (unten), auf

Ein Garant für neugierige Blicke an der Tankstelle ist der Tankdeckel, der sich im Motorraum versteckt (unten). Schaut man seitlich unter die Haube, ist das Rohr zu sehen, das zum Tank führt



des ausladenden Radkastens auch relativ nahe an der Fahrzeugmitte. Sieht man von den gemütlich zusammengерückten Sitzen im Innenraum einmal ab, kommt das Fahrgefühl dem einer Limousine in gängigerer Größe erstaunlich nahe. Typisch für viele italienische Automobile im Allgemeinen und insbesondere für Fiat gelingt es dem Achtechthundertfünfiger problemlos, zumindest was das Fahrgefühl angeht, nicht wie ein Kleinwagen zu wirken.

Da der 850 Special als Basis für den Lombardi-Umbau dient, hält der drehfreudige Vierzylinder im Heck stolze 47 PS parat. Gegen Ende der 60er avanciert der Fiat 850 damit sogar zur stärksten Limousine in seiner Preis- und Hubraumklasse. Und auch heute, über 50 Jahre später, ist der spritzige Motor für jede Menge Fahrspaß zu haben. Dabei verhält er sich klanglich recht handzahn,

sodass es im Innenraum nur selten etwas lauter wird.

Der Mini geht die Dinge hingegen etwas anders an. Während der Fiat durch sein ruhiges Fahrgefühl größer wirkt, als er tatsächlich ist, gelingt das dem Mini durch seine besondere Raumnutzung. Im Inneren bietet er erstaunlich viel Platz, was auch am weiten Abstand zwischen Vordersitzen und Armaturenbrett liegt. Das scheint sich geradezu von den Passagieren wegzubiegen, was dem Innenraum insgesamt eine angenehme Luftigkeit verleiht. Man spürt deutlich, wie gut die von Mini-Entwickler Sir Alec Issigonis erdachte Platznutzungs-Philosophie aufgegangen ist: möglichst viel Raum auf kleinsten Außenabmessungen. So ist der Mini tatsächlich satte 52 Zentimeter kürzer als der ohnehin nicht gerade riesenhafte Fiat 850.

Im spartanisch eingerichteten Mini-Cockpit finden sich neben dem zentralen Tacho die bereits erwähnten Zusatzinstrumente, die über Öldruck und Tankinhalt informieren. Eingebettet sind die Veglia-Instrumente in cognacfarbenedes Kunstleder, das gemeinsam mit dem Originallack in Amaranto-Rot ein absoluter Hingucker ist. Für ausreichend Frischluft sorgen die Schiebefenster vorn und große Ausstellfenster hinten. Wie bei seinem englischen Verwandten liegen auch beim Innocenti Mini Mk I die Türscharniere außen, sie wandern erst mit der dritten Version nach innen.

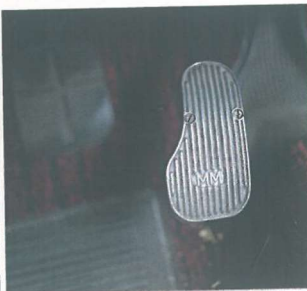
Flott unterwegs

Während es im Fiat recht vornehm zugeht, fühlt sich im Mini alles direkter, unmittelbarer an. Schon allein der niedrige Schwerpunkt stellt die Zeichen auf sportliche Wuseligkeit,



Das große Zweispeichen-Lenkrad sitzt ungewöhnlich flach im Mini. Im geräumigen Innenraum verraten italienische Aufkleber unterhalb des Tachos die Funktion der Lüftung (oben)

Chrom glänzt an Kühlergrill, Scheinwerferumrandungen, Stoßstangen sowie ringsum an Radläufen und Schwellern (unten). Aus dem dünnen Endrohr dröhnt es erfreulich kernig (rechts)



die stramme Hydrolastic-Federung erledigt den Rest. Und zwischen dem Allerwertesten und dem Asphalt wird ohnehin nur so viel Abstand geduldet, wie es unbedingt notwendig ist. Im Stand überrascht der Mini mit einem erstaunlich tiefen, kernigen Klang, so als wolle er seinem Fahrer unmissverständlich klarmachen, dass es jetzt doch bitte an der Zeit ist, loszulegen. Und zwar pronto.

Mit dem dünnen und leichtgängigen Lenkrad lässt sich der Italo-Brite präzise durch die Kurven dirigieren. Dabei ist er auf seinen winzigen Zehn-Zoll-Rädern so flott unterwegs, dass man hin und wieder versucht ist, zu glauben, hier würden mehr als 34 Pferdchen unter der Haube stecken. Eigentlich sollten es ja auch 41,5 PS sein – mit dem original verbauten Motor. Unser Fotomodell jedoch hat einen 850er-Austauschmotor in der britischen Spezifikation ver-

baut, befindet sich ansonsten aber im Originalzustand. In einer der geräumigen Türtschen gibt es sogar noch das leicht vergilbte italienische Wartungsheft zu bestaunen.

Wenn man Fiat 850 und Innocenti Mini nebeneinander betrachtet, ist es kaum verwunderlich, dass sie seinerzeit um eine ähnliche Klientel buhlten. Zwar unterscheiden sie sich deutlich in ihrem Charakter und ihrem Antriebskonzept, dafür haben sie aber auch einiges gemeinsam – die Hubraumgröße und einen günstigen Einstiegspreis in der Basis. Oder ihre handlichen Außenabmessungen, die wie dafür gemacht sind, auch die kleinsten Gassen in italienischen Dörfern zu erkunden. Und dann wäre da natürlich noch das Aussehen, das nach wie vor für Entzücken am Straßenrand sorgt. Denn egal aus welchem Blickwinkel man schaut, süß sind die zwei tatsächlich. ■

Fazit



Zwischen diesen beiden einen Liebling auszuwählen, fällt wirklich schwer. Die schlichte Eleganz im Fiat 850 und sein Drehorgelmotor auf der einen Seite, die besondere Andersartigkeit und das quirlig-direkte Fahren im Innocenti Mini auf der anderen – die zwei ergänzen sich perfekt. Da bleibt letztendlich nur die Wahl nach persönlichen Vorlieben. Oder der Beginn einer Italiener-Sammlung. **Maxi Saier**

Kaufberatungen: bitte umblättern ►►►