

OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder



Duell unter Zwergen

Fiat 850 Spider gegen Honda S 800



Opel Rekord C
und Commodore A

Hüft-Gold

Muscle-Cars made
in Rüsselsheim

111
Oldtimer
Grand Prix
Karten
gewinnen!

**ZE OLDTIMER
MARKT**
**JUNIOR
TEAM**
Fünf Freunde und
ein Auto warten
auf die Startflagge



Ex-Rennmechaniker restauriert:
Alfa Giulietta Sprint



Deutschlands schnellster Trabi:
600 ccm, 80 PS, 550 kg

TIPPS & TECHNIK

Prima Lima!

Drehstromlichtmaschine selbst
überholen – so einfach gehts!

E10-Sprit: Die Erfahrungen



British Racing Red

Aston Martin Ulster



**IST DER FLACH
MANN!**

Jetzt
kaufen:
Renault
Spider



Aufgeblasener Typ

Honda CB 750 Turbo mit 90 PS

Italo-HARLEY:

Aermacchi SX350

Viertakt-Single fürs Grobe:
Es muss keine XT500 sein

Manx TT: Traum

für Touristen

Die Rennsport-Legende
hautnah erlebt

GELIEBTES STEHZEUG

Zu schade zum
Fahren – wenn
Autos nicht
mehr auf
die Straße
dürfen...



A 3,00 | CH 01,00 | NL 1,10 | B 4,20 | I 4,00 | F 4,50 | G 4,50 | BR 4,50 | P 3,00 | E 3,20
H 11,00 | C 4,00 | RW 4,50 | DK 4,00 | N 4,00 | O 4,00 | A 4,00 | S 4,00 | J 4,00 | K 4,00

DER KRIEG DER KNÖPFE

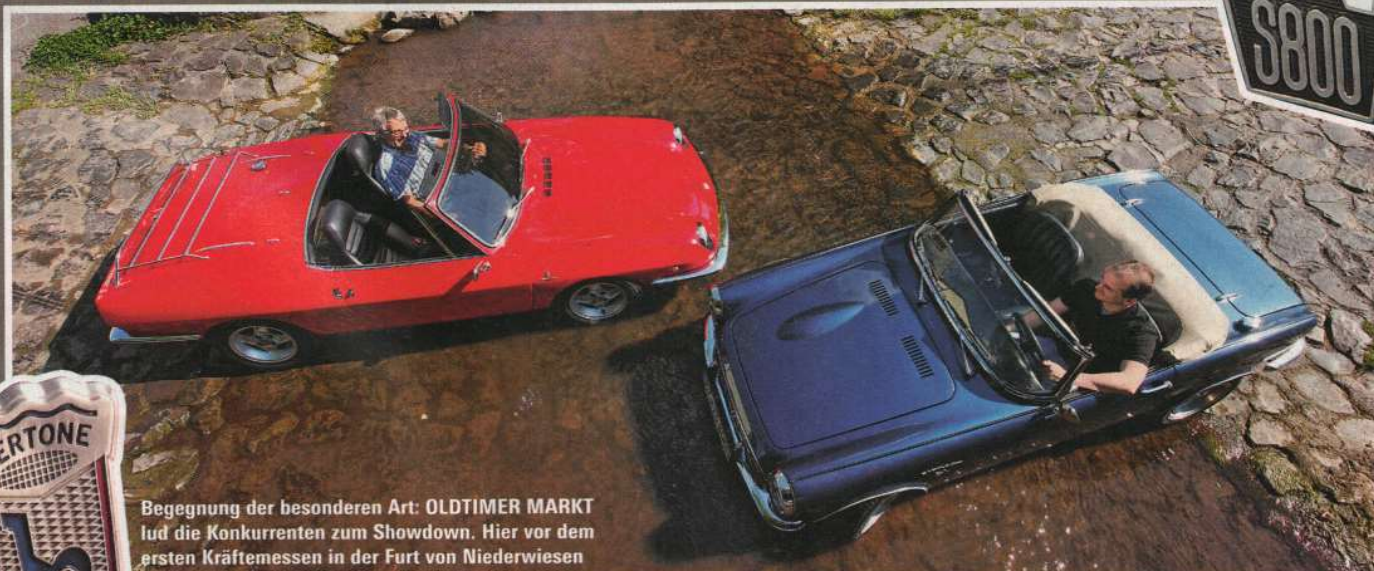


Was passiert, wenn zwei Fliegengewicht-Kämpfer aus den Sechzigern nach fast 50 Jahren noch mal in den Ring treten? Es könnte ein spannender Kampf werden. Zumal unsere kleinen Drehzahl-Giganten mächtig nachgerüstet haben...

Es waren nicht nur zwei Kontinente, die da Mitte der sechziger Jahre aufeinanderprallten, es waren zwei Welten. Und sind es auch heute noch, in ihrem strahlenden Rot und Blau in der Furt von Niederwiesem. Aus vier blitzenden Auspuffrohren gemeinsam einen kaum gehemmten Bariton herausschleudernd, der bei jedem Gasstoß die Fenster der kleinen rheinhessischen Ge-

meinde erzittern lässt. Es sind die Extrakte zweier Firmen, die sich zur Geburtsstunde der Kraftzwerge auf ziemlich verschiedenen Stufen ihrer Entwicklungsleitern befanden. Hier in dunklem Blau verkörpert, die junge, nach Erfolgen dürstende Firma eines noch unbekannteren Soichiro Honda, der mit der S 600/800-Baureihe einen vorsichtigen ersten Schritt auf den europäischen Markt

wagte. Gegenüber in Rot ein Produkt des bereits von der dritten Agnelli-Generation geführten Fiat-Imperiums. Damals auf dem Zenit der Massenmotorisierung getragen und einer der umsatzstärksten Autoproduzenten Europas. Der mit der 850er-Serie quasi das Leben nach Abtritt des Massenleblings 600 probte. Mit einer weder tiefgreifend veränderten Technik noch einer



Begegnung der besonderen Art: OLDTIMER MARKT lud die Konkurrenten zum Showdown. Hier vor dem ersten Kräffemessen in der Furt von Niederwiesen

besonders inspirierten Linie, die 1964 zunächst als 34-PS-Limousine das Licht der Welt erblickte. Nicht gerade ein Innovations-Paukenschlag, sondern eher solide Handwerksarbeit. Der allerdings schon ein Jahr später Coupé und Spider folgten. Nun wurde die Sache spannend. Die Idee: eine preiswerte Baukasten-Konzeption, die ras-

sige Flitzer fürs kleine Portemonnaie bieten sollte. Für den Spider bat man sogar Nuccio Bertone himself ans Zeichenbrett – und landete prompt zwei echte Treffer im umkämpften Mini-Sportler-Segment. Auf den Britischen Inseln mischten noch Midget und Sprite in der Fliegengewichtsklasse mit, aus Deutschland sogar der wagemutige NSU Wankel-Spider. Und nun also auch Honda.

Ein unter der filigranen Blechkarosserie muskelbepackter Sportler mit verblüffenden Leistungsdaten. 67 PS aus 800 Kubik waren auf dem Pariser Salon 1966 eine echte Ansage. Im Gegensatz zu Fiat und dem konventionell mit Stoßstangen, Kipphebeln und untenliegender Nockenwelle werkelnden 850er-Reihenvierzylinder, der in Coupé und Spider zwar nun 47 beziehungsweise 49 PS

mobilisierte, bot Honda reinrassige Renn-technik. Direkt – wer hätte es gedacht – aus dem Motorradrennsport implantiert, bisher Kerndomäne der Firma. Soichiro Honda ließ die acht Ventile seiner vier Mini-Zylinder mittels zwei obenliegender Nockenwellen via Tassenstößel steuern, die Brennräume von vier einzelnen Keihin-Vergasern beatmen und die Abgase durch eine kunstvoll komponierte Krümmerführung entweichen. Motormanagement auf damaligem Highend-Niveau, die Kurbelwelle sogar nadelgelagert. Die Nennleistung lag bei 7550 U/min, der rote Bereich begann bei 8500, und Honda garantierte Standfestigkeit bis zu sagenhaften 11.000 Umdrehungen. Selbst bei *auto, motor und sport* war man beeindruckt: „Um 67 DIN-PS zu mobilisieren, benötigt man gemeinhin einen Hubraum in der Gegend von 1,5 Litern. Honda schafft es mit knapp 800 ccm und entwickelt dabei eine Literleistung von 85 PS/Liter, was nahezu einen Wert für Rennmotoren darstellt“, notierte Gerd Hack 1967. „Der Motor kennt dabei keine Drehzahlprobleme (...) Selbst stundenlanges Dauervollgas auf der verkehrsarmen Autobahn Salzburg-Wien, wobei der Drehzahlmesser nicht selten auf 9000 U/min kletterte, ließen den Motor unbeeindruckt.“

Beim Rest buk Soichiro offensichtlich kleinere Brötchen, verschraubte das hübsche Blechkleid auf einem konventionellen Leiterahmen à la Great Britian, während Fiat bereits mit selbsttragender Karosserie unterwegs war. Und damit auch heute noch einen fetten Pluspunkt in Sachen Gewicht verbucht. Die beiden Cabrios trennen runde 100 Kilo. Während der japanische Motorraum vorne bis unter die schicke Haubenbeule mit für damalige Verhältnisse hochmoderner Technik vollgepackt ist, die Leistung dann aber umständlich per Kardanwelle zur Hinterachse transportiert werden muss, kreischt

im Heck des Fiat ein vergleichsweise spille- riges Motörchen neben einem einsamen Weber-Registervergaser. Und am Getriebe reichen zwei Antriebswellen, um die Kraft an die Räder zu bringen. „Ziemlich übersicht- lich“ meint Honda-Pilot Ortmann grinsend.

Dass die Welten der Fliegengewichte in der Furt des Wiesenbachs 2014 nicht mehr ganz so weit auseinanderliegen, verdanken sie in hohem Maße ihren Besitzern Richard Fröhlich und Wolfgang Ortmann. Mit leichtem Überhang zu Gunsten Fröhlichs – und seinem geistigen Mentor Carlo Abarth. Fröhlich, gelernter Kraftfahrzeug-Mechaniker, hatte den ursprünglich zitronengelben Spider 1998 völlig verwahrlost aus einer Scheune im Bayerischen Wald gezogen und dann daran kein Blech mehr am anderen gelassen. Fünf Jahre lang hatte er ihn zunächst völlig entbeint und anschließend komplett neu aufgebaut. Und dabei an Optimierungen und zusätzlichen Spaßfaktoren untergebracht, was ging. Beginnend bei der vorderen Quer-Blattfeder, die er für eine bessere, vier Zen- timeter tiefere Straßenlage umgedreht mon- tierte und endend bei einem 1050er-Autobi- anchi-HP-70-Abarth-Motor unter der hinte- ren Haube. Ins Cockpit kamen neben besserem Gestühl zusätzliches Instru- mentarium zur Motorüberwachung, ein poli- eretes Wurzelholzarmaturenbrett und ein 13-Zoll-Lenkrad rein. Von Abarth, logisch. Denn Fröhlich lässt es gerne krachen. Mit einem später angeschafften 850 Coupé ließ er nicht mal die Korsika-Rallye aus...

Wolfgang Ortmann hingegen hat „eigent- lich gar nix“ an seinem Honda gemacht. Sagt er zumindest. Mit leichtem Schmunzeln. Eigen- tlich. Okay, die ersten Übermaßkolben seien drin, ein feinabgestimmter Auspuff, eine optimierte Getriebeabstimmung – „aber im Prinzip ist das Auto so, wie ich es vor 26

Fast luxuriös: Besitzer Richard Fröhlich (links) hat dem Fiat eine neue Seite beigebracht und maximal veredelt



Richard Fröhlichs Mentor im Geiste: Carlo Abarth. Sein Erbe wummert in Form eines Autobianchi HP 70 im Heck des Fiat

Zentrale Sitzposition: Honda-Besitzer Wolfgang Ortmann nimmt Maß – und findet schnell ein Urteil: „Erheblich kultivierter!“



Zweite Serie: Frühe Spider trugen noch Plexiglashauben über den Scheinwerfern



Carlo Abarth

Er mobilisierte die Massen, die mehr woll- ten, als einfach nur Fahren: Carlo Abarth. Der Turiner Tuner, seit 1949 vor allem für die Volksrenner aus dem benachbarten Fi- at-Werk tätig, bot wahlweise komplett prä- parierte Rennfahrzeuge oder – fürs kleinere Budget – die Kampfmittel auch einzeln zum Nachrüsten beim heimischen Frisiersa- lon. Ein Erfolgsrezept, an dem sich später viele deutsche Tuner orientierten. Hier: Au- tobianchi A 112 HP 70-Triebwerk.



Clubs

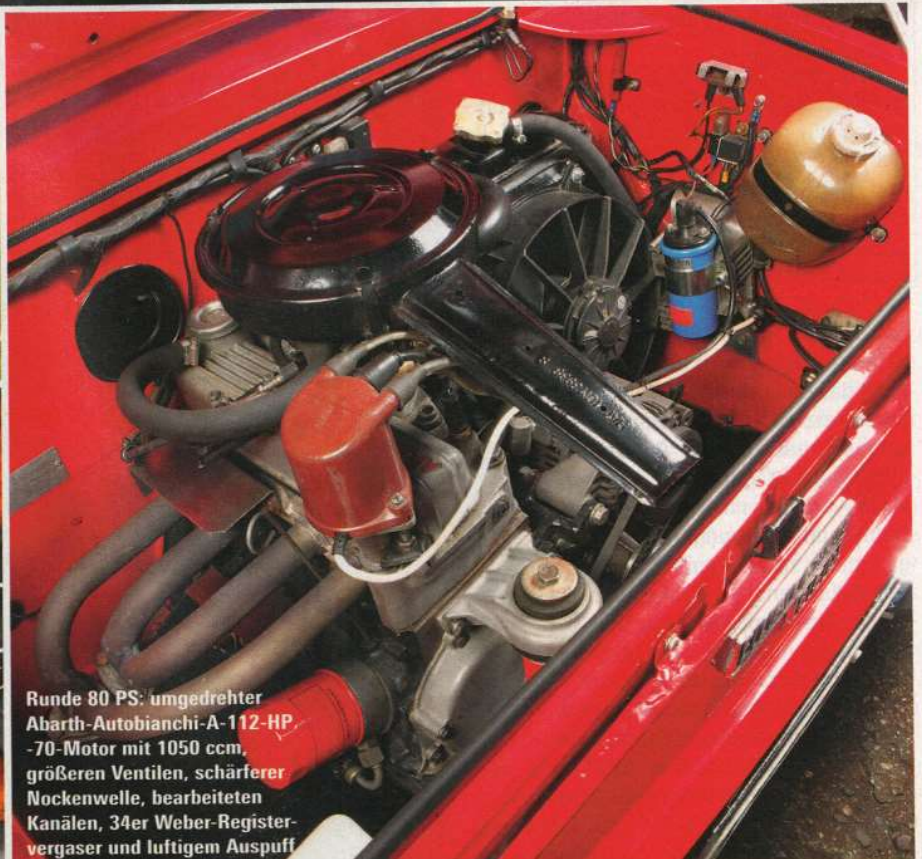
Fiat 850 Club e.V.
Uwe Thoma
c/o Dr.-Klein-Straße 9
75387 Neubulach
Tel.: (Jörg Goletz) 0911/808824
E-Mail: uwe @fiat850.info
www.fiat850.info

Honda S 800 Interessengemeinschaft
Michael Ortmann
Keltenstraße 33
56736 Kottenheim
Tel.: 02651/41992
www.Honda-s800-ig.de

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter Tel.: 0 6131-99 2164 gern weiter.



Perfekte Maniküre: Hübsche Veglias und verchromte Kippschalter gab's in Turin serienmässig, Wurzelholz eher nicht

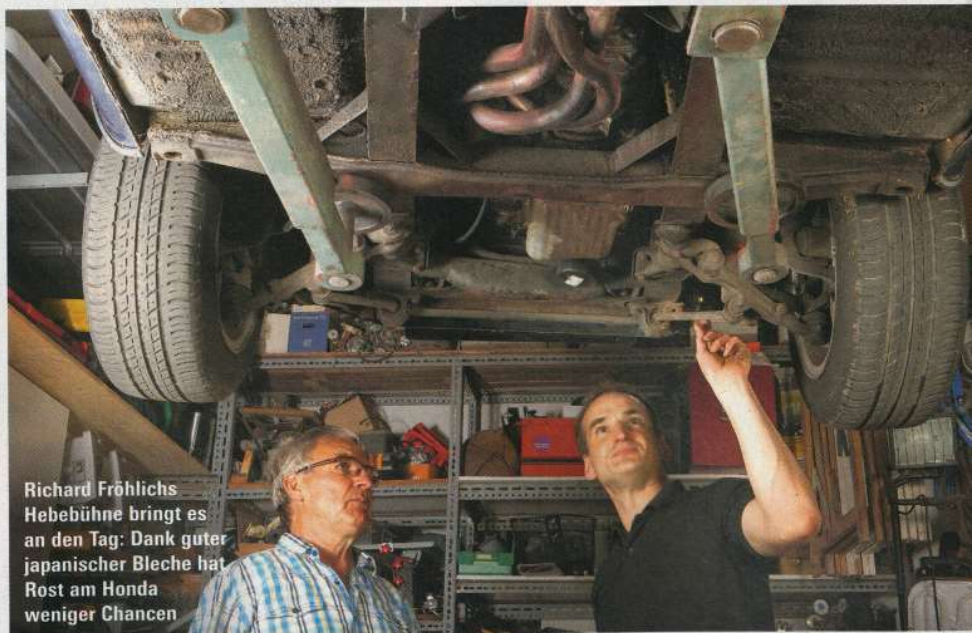


Runde 80 PS: umgedrehter Abarth-Autobianchi-A-112-HP-70-Motor mit 1050 ccm, größeren Ventilen, schärferer Nockenwelle, bearbeiteten Kanälen, 34er Weber-Registervergaser und luftigem Auspuff

Jahren übernommen habe.“ Damals war er 17, hatte bereits einen amerikanischen Führerschein und eine nette Mutter. „Sie hat das Auto von meinem Vater bekommen, ich habe meine Kindheit darin zugebracht, und als ich dann fahren durfte, hat sie es mir vererbt.“ Und da sei er schon genauso gewesen: tief, breit, laut und frech. In Sachen Honda hatte Wolfgang quasi die Gnade einer perfekten Geburt. War sein Vater Michael Ortman doch seit den frühen achtziger Jahren Dreh- und Angelpunkt der deutschen Honda S 600/S 800-Interessengemeinschaft. „Lustigerweise fuhr Vater vorher Fiat 850 Spider. Bis er irgendwann auf einem Schrottplatz seinen ersten Honda entdeckte. Und für 200 Mark mitnahm. Da fing es an.“ Es war der Beginn von später ganzen Scheunen voller Honda in allen Verfalls- und Restaurierungsstadien. Wolfgangs Spielplatz. „Ich bekam den Honda-Bazillus quasi bereits am Küchentisch implantiert.“ Irgendwann machte sein Vater die Sache zum Beruf, ließ Ersatzteile nachfertigen, wurde zum internationalen Ansprechpartner für Soichiro Hondas Erstlingswerk. Denn der Wagen hatte es in Europa nicht einfach. „Viele Händler waren mit diesem Auto einfach überfordert. Vor allem vermurksten die Mechaniker regelmäßig die Vergaser!“

Wolfgang wuchs buchstäblich in den Honda hinein. Kilometerstand? Keine Ahnung. Er fährt ihn, genießt und sieht gelegentlich nach dem Rechten. „Die nötigen Handgriffe hab’ ich zu Hause nebenbei gelernt.“ Probleme? „Wenig, was sich nicht mit ein paar Kerzen oder einer Schwimmerstandjustierung regeln lässt.“ Das Bordwerkzeug und die wenigen Notfall-Ersatzteile passen in eine Nische im Kofferraum.

„Wie hoch drehen Sie Ihren?“ Fröhlich bringt es gleich mit dem Begrüßungshandschlag auf den Punkt. „11.000 sind drin!“ Puh, eine Ansage für den Fiat-Mann. Maximal 9000 packt der Abarth-Spider. Beide Männer wissen, dass dies die zentrale Kenngröße für sportliche U-1000-Vierzylinder ist. Ebenso entscheidend wie ein entschlossener Fahrstil. Keine Senke, in der nicht der Schwung mit in den Gegenhang genommen werden, keine Kurve, wo man nicht das Gas „stehen lassen“ muss bis zur letzten Sekunde, kein Gangwechsel, bei dem der Anschluss nicht perfekt getroffen werden sollte – will man nicht gnadenlos im Drehzahlloch verhungern. Jeder gibt noch schnell eine Probe seines Könnens, zeigt auf einer kleinen Testrunde mit bis zu 13 Steigungsprozenten und fiesigen Hundekurven, wie er rasante Gangwechsel und das kartartige Handling beherrscht, das komplette Ausreizen des Drehzahlbands, das Bremsen auf der letzten Rille. „Genau das macht an solchen Autos Spaß. Einerseits sind sie klein und wendig, andererseits ver-



Richard Fröhlichs Hebebühne bringt es an den Tag: Dank guter japanischer Bleche hat Rost am Honda weniger Chancen



Jedes PS zählt: Honda betrieb hohen Aufwand, um die Länge der Krümmer gleich zu halten



Charmeoffensiven sind anders: Hinter dem hübschen Blechkleid zeigt der Honda harte Gebrauchsspuren

„Man kommt um die Feststellung nicht herum, dass die Japaner im Bau kleiner Hochleistungsmotoren einen deutlichen Vorsprung besitzen!“ Gerd Hack, am 14/1967





Motorrad-Gene:
Honda wagte sich mit den kleinen Sportlern auf neues Terrain. Die Domäne lag bis dahin auf zwei Rädern



Schalten für harte Kerle:
Wie der Stift eines Drehaschenbechers ragt der 10-cm-Winzling aus dem Getriebetunnel



1966 eine echte Kampfansage: Der DOHC-Vierzylinder mit vier Keihin-Vergasern und nadelgelagerter Kurbelwelle garantierte Drehzahlen bis der Arzt kommt



Familienbande

Für Fiat war die 1964 begonnene Serie der sportlichen 850er Hecktriebler mit vier Zylindern der Start eines modernen, kostensenkenden Baukastensystems. Auf der gleichen Bodengruppe und mit ähnlicher Technik folgten auf die Limousine 1965 ein Coupé und ein Cabrio. 2,3 Millionen Stück setzten die Italiener von der Baureihe bis 1974 ab, darunter etwa 130.000 Exemplare des Spider. Honda brachte 1966 Coupé und Cabrio zugleich auf den Markt. Beide von 1966 bis 1970 produzierte Versionen fanden, obwohl nur rund 500 Mark teurer, gerade mal 13.000 Interessenten.



Der Beginn einer Ära: Die 850er Limousine startete 1964 mit 34 PS. Mehr Druck....



...boten ab 1965 die schnittigen Sport-Ableger Coupé und Spider mit 47 und 49 PS



Der kleine „E-Type“ von Honda: Coupé mit langer Motorhaube und Stummelheck

langen sie viel Erfahrung, um wirklich schnell damit zu sein. Aber dann ist es grandios. Und für andere Sportwagenfahrer oft demoralisierend“, lacht Fröhlich. „Aber bei 9000 ist Schluss!“ Schmunzelnde Vereinbarung, bevor die Schlüssel getauscht werden. Der eine leidenschaftlicher Rallye-Fahrer, der jedes einzelne PS im Heck seines Fiats beim Namen kennt, der andere seit Kindheit an mit dem Honda in der Eifel räubernd unterwegs. „Es ist die tägliche Praxis, die einen in solchen Autos schnell werden lässt“, erklärt Vater Michael Ortmann seine Rennerfolge in den achtziger Jahren auf S 600 und S 800, „wenn der Drehzahlfahrstil in Fleisch und Blut über-



Classic-Data-Marktwert

Typ	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
FIAT 850 Spider	1965-1968	18.100 €	12.200 €	8.000 €	3.800 €	1.700 €	7.400 DM
FIAT 850 Spider	1968-1972	17.300 €	11.300 €	7.700 €	3.600 €	1.700 €	7.060 DM
Honda S 800 Cabrio	1966-1970	28.700 €	21.100 €	14.900 €	7.600 €	2.600 €	7.750 DM



Zur Not auch für Kids: Beide Autos bieten winzige Passagierabteile



Gestatten: Wolfrace. Der Honda kauert auf 185er Reifen und Sechszöllern



Bon giorno: Cromodoro. Der Fiat bleibt mit 5,5 Zoll und 175ern etwas maßvoller

Verdeckkasten wie beim Barchetta: die Fiat-Haube taucht komplett ab



Knöpfe und Gestänge wie in good old England. Viele Inspirationen holten die Japaner von der Insel



geht.“ Noch einmal zittern in Niederwiesen die Fenster, noch einmal geht es gischtend durch die kleine Furt, dann stieben die Zwerge davon. Die Nachbarn in den Vorgärten heben die Köpfe, Fröhlich grüßt kurz zurück, bis knapp hinter dem Ortsschild die Tonlage anschwillt. Und die ersten Kurven mit ihren tückischen Bodenwellen Richard Fröhlich im Honda prompt den ersten Schrecken ins Gesicht zaubern. Verdammt! Der will nicht nur spielen! Das ist kein feinabgestimmter Fiat, der berechenbar jede Bodenunannehmlichkeit pariert – dieser Japaner donnert so hart und hemmungslos in jedes Loch, rennt auf seinen 185ern so ungeniert jeder Furche hinterher, dass Fröhlich instinktiv den Fuß vom Gas reißt. Besitzer Wolfgang Ortmann schmunzelt, „ich lasse ihn einfach springen und versetzen wie er will, halte nur das Lenkrad locker und fange ihn anschließend wieder ein!“ Dieselbe Wurstigkeit, Wildheit und Ungeschliffenheit, die er jenseits seiner hübschen Blechkarosse buchstäblich aus jedem Auspuffrohr und jeder Pore zu feuern scheint, zeigt der Honda auch seinem Fahrer. Tief positioniert, hinter einem kühlen, grauen Armaturenbrett mit seltsam verstreut wirkenden Kippschaltern und Kontrolllampen, einem vom tausendfachen Kurventurn zerriebenen Lenkrad – dieses Auto bemüht sich nicht um gefällige Charmeoffensiven.

Original ist keiner der beiden mehr. Aber vermutlich verstehen sie sich gerade deshalb hervorragend

Dieser Wagen ist einfach da. Kauert auf seinen Wolfrace-Sechszöllern und sucht, wen er verschlingen kann! Richard Fröhlich braucht ein paar Kilometer, bis er sich an ihn gewöhnt hat. Auch an diesen schmächtigen Schaltstift, der wie ein 70er-Jahre-Aschenbecher-Drücker aus dem mächtigen Getriebetunnel ragt. Und obwohl er in einer Männerfaust fast verschwindet, innigen Widerstand jedem Gangwechsel entgegenstemmt.

Wie anders das Entree im eleganten Italo. Auch wenn Ortmann in der ungewohnt zentralen Sitzposition Mühe hat, seine Basketballer-Beine in die schmalen Fußschächte neben den Kotflügelausschnitten zu sortieren – „man sitzt ja nach innen gedreht!“ Vor ihm eine Reihe sorgfältig manikürter Chromkippschalter, rechts ein wohlgeformter Schalthebel, definierte Schaltwege. Der ganze Wagen ein feinmechanisches Gesamtkunstwerk. Das beim ersten abrupt einsetzenden Gefällstück sogar einen nahezu geordneten Bremsvorgang hinlegt. „Beim Honda muss man einfach voll reinhalten und warten, bis er irgendwann langsamer wird“, lacht Ortmann. Genau. Druckpunkt? Dosierung? Vergiss es! Schade eigentlich, dass seine Frau nie damit fahren möchte. „Mit dem Fiat würde sie es“, meint er nachdenklich. Leistung? Hier sind sich beide Duellpartner einig, dass trotz gewaltiger konstruktiver Unterschiede und rund 200 Kubikzentimeter Hubraumdifferenz die Autos in einer verblüffend ähnlichen Liga spielen. Beide schätzten sie auf gute 80 PS. „Der Fiat geht unten rum besser, aber über 9000 wird mei-

ner gemeiner. Viel gemeiner!“ grinst Ortmann zufrieden. Jenseits der Schreigrenze quasi. In Bereichen, wo selbst Carlo Abarth trotz größerer Ventile, schärferer Nockenwelle, überarbeiteter Kanäle, Sportauspuff und 34er statt 32er Vergaser nichts ausrichten kann. Sondern die kleine Drehorgel eher umgekehrt Zug um Zug in zivilere Drehzahlbereich bugsierte. Und nebenbei, laut Fröhlich, einen Verbrauch von sieben Litern einhält. Ortmann lässt den Honda einfach brüllen und notfalls auch Saufgelage im zweistelligen Bereich durchgehen. „So ist er halt!“

Noch eine Runde! Ein letztes Mal fegen die beiden Bonsais durch die Furt, über die Versetzer-Bodenwelle, durch die kleine Schikane und die 13 Prozent Steigung hinauf. Ein letztes Mal ertönt das infernalische Geschrei der kleinen Vierzylinder, die alle Phasen darunter nur als langweilige Übergangszone markieren. Vollgas durch die Senke und ungebremst in den harten Linksknick dahinter. „Stehen lassen!“ brüllt Ortskenner Fröhlich. Wer bremst oder schaltet, hat verloren! Allmählich wird das Grinsen auf beiden Gesichtern breiter, Vertrautheit hält hinter den fremden Lenkrädern Einzug, der Spaßfaktor steigt nun mit jeder Minute. Die Herren sind in ihrem Element. Und jeder überlegt, ob für eine zweite kleine Krawallschachtel nicht vielleicht noch Platz daheim wäre. Sie scheinen näher gerückt an diesem Nachmittag, die beiden Welten.

Text: Annette Johann

Fotos: Stefan Bau

a.johann@oldtimer-markt.de



The final countdown: Eine Runde noch? Unbedingt! Nach ausgiebigem warm up kommen die beiden Duellanten in die Endphase