

Klassik

Zwischen Vernunft und Eleganz –

BMW Isetta und 507



- Gußmotoren: Was tun bei Rissen? ● Tips und Tricks
- Preise für über 1000 Typen: Was Klassiker jetzt kosten

Luxus für 20 000 Mark

Jaguar XJ6/XJ12



Große Übersicht:
Bleifrei-Umrüstung
● Technik ● Kosten

Rote Kennzeichen:
Mehr Nachteile
als Vorteile?

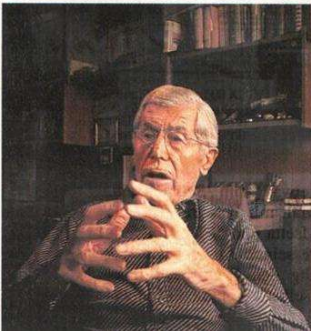
Zulassungszahlen:
Gibt es wirklich
weniger Oldies?



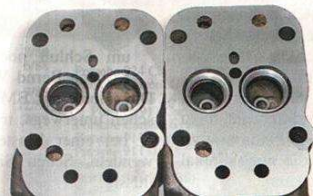
Triumph TR4
● breit ● bullig ● britisch



Ihre unterschiedlichen Charaktere beweisen Fiat 850 Coupé, Spider und Berlina ab Seite 24.



Verbleites Benzin wird knapp. Mit welchem Aufwand Klassiker auf bleifreies Benzin umgerüstet werden können, steht ab Seite 144.



Titel

BMW Isetta und 507: Die bayrische Knutschkugel und der elegante Roadster werden in diesem Jahr beide vierzig Jahre alt. Zum Jubiläum gehen sie für Motor Klassik auf gemeinsame Tour

12

Oldtimer-Bestand: Wie sich die Zahl der im Straßenverkehr zugelassenen Oldtimer in den vergangenen zehn Jahren verändert hat

32

Triumph TR 4: Mit seinem kräftigen Motor und dem harten Fahrwerk ist der

Gußmotoren-Reparatur: Ein Riß im Block eines Gußmotors muß nicht das Ende sein; ein Spezialverfahren ermöglicht die Reparatur

136

Bleifrei-Umrüstung: Eine große Übersicht klärt darüber auf, mit welchem Aufwand Klassiker auf den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff umgerüstet werden können

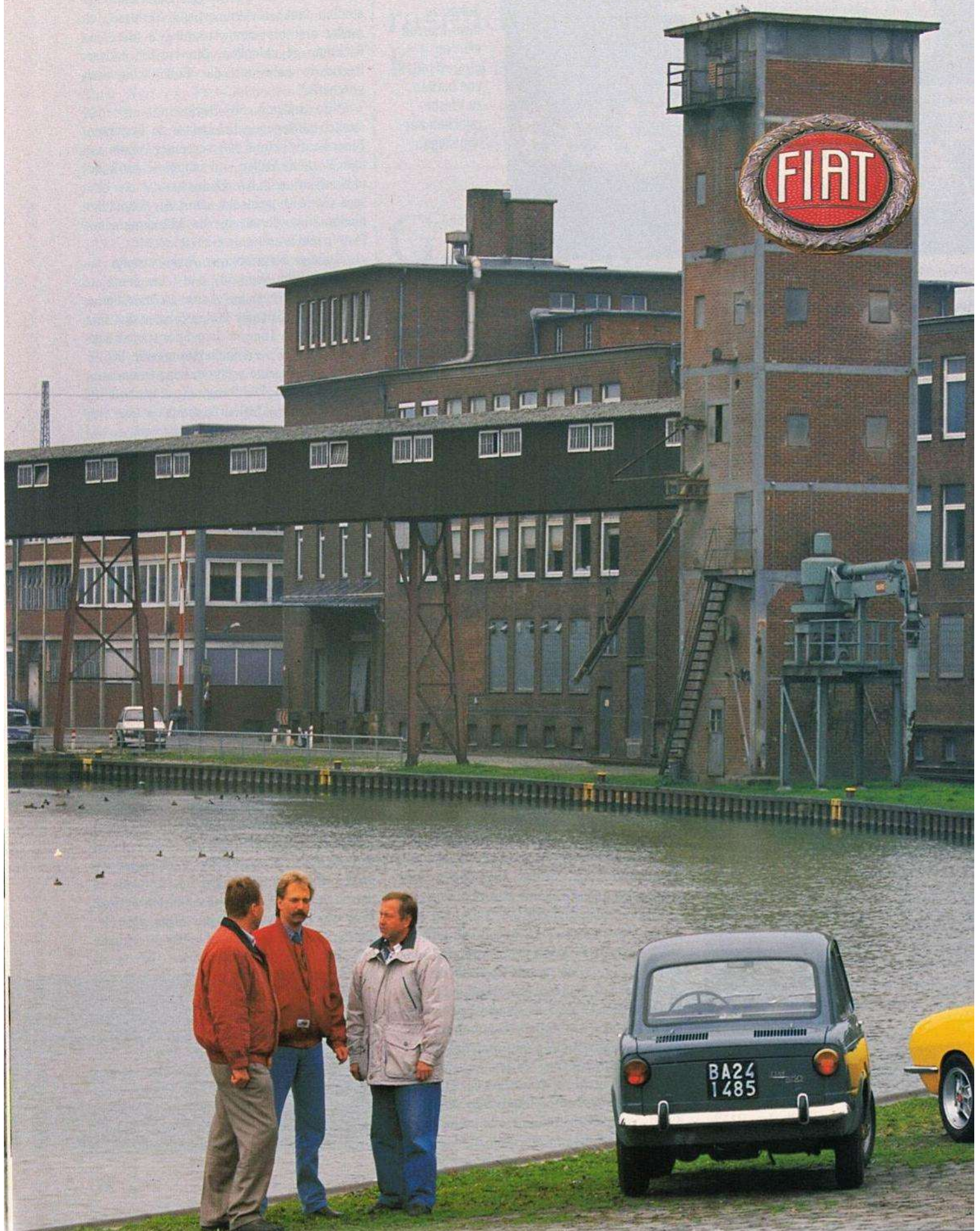
144

Faszination

Fiat 850: Einen kleinen Vierzylindermotor haben Limousine, Coupé und Spider gemein, doch ansonsten unterscheiden sich die drei Fiat 850 deutlich

24

Faszination



Rasselbande

Als brave Limousine lernte der Fiat 850 vor 31 Jahren das Laufen, ein Jahr später sorgten Spider und Coupé für sportliche Abwechslung. Ihren spärlichen Hubraum machen beide mit lautstarkem Auftritt und elegantem Äußeren wett.

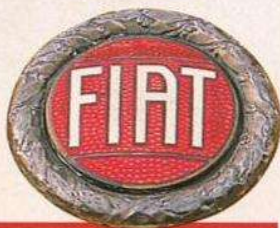




Von Ulrich Bethscheider-Kieser mit
Fotos von Michel de Vries.

Da baut ein Hersteller eine Limousine, legt kurz danach noch eine offene Version und ein sportliches Coupé nach, und kein Modell gleicht optisch dem anderen. Den Kunden sollte das recht sein, nur – heute, im Zeitalter rationeller Produktion, ist Farbigkeit in diesem Umfang selten geworden. Corporate Identity lautet die verschleierte Formulierung für straffe

Wie ein unauffälliges graues Mäuschen kommt die Fiat 850 Limousine daher. Spärliche Instrumentierung ziert die kleine Armaturentafel, ein dominanter Schriftzug das Heck. Werner Gotzian schätzt an dem Fiat vor allem den sportlichen Abarth-Sound.



Finanzierungspläne, die kreative Vielseitigkeit einschränken.

Anfang der sechziger Jahre galten noch andere Maßstäbe. Problemlos konnte sich Fiat erlauben, in die vollen zu greifen und reichhaltige Fülle zu demonstrieren. Daß dies ausgerechnet bei einem kleinen Modell, dem 850, passierte, hat zwei Gründe: Zum einen war der 850 so ziemlich das einzige Auto, das sich zu diesem Zeitpunkt in der Stiefelrepublik einigermaßen verkaufte, und zum andern hatte dieser Typus bei Fiat gewissermaßen Tradition. Diese Art Autos zählten schon lange zur Domäne des Turiner Autoherstellers. Mit dem Topolino, Fiats kleinem Mäuschen aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, hatte der 850 allerdings wenig gemein, gegen den Frontmotor-Winzling sieht er fast schon erwachsen aus.

Die zum Motor Klassik-Termin angereiste Limousine präsentiert sich jedoch als ein graues Mäuschen wie aus dem Bilderbuch. Fiats zeitgenössischer Werbeslogan „Genau der Richtige“ paßt auch auf dieses Exemplar: Die dunkelgraue Lackierung ist nicht nur original, sondern auch gänzlich makellos. Auch die roten Sitze haben ihre Farbe und

der Stoff seine gewebte Struktur behalten, als seien lediglich ein paar Jährchen über die kleine Heckmotor-Limousine gehuscht. Ohne Kratzer erstrahlt die dunkle Armaturentafel, und selbst der rote Pfeil, der auf den Bedienungshebel der Heizung hinweist, leuchtet noch in seiner unversehrten Form. Doch der Schein trügt: Die jugendlich scheinende graue Maus bereitet sich gerade darauf vor, ihr drittes Jahrzehnt zu vollenden – für eine vierrädrige Italienerin ein stolzes Alter.

Das hat sie sozusagen mit kirchlichem Segen erreicht. „Die Berlina stammt aus Erstbesitz und gehörte einer italienischen Nonne“, erzählt Werner Gotzian, der sich als Vorsitzender des Fiat-Raritäten-Clubs intensiv mit der Geschichte der Turiner Marke beschäftigt. Die brave Kirchenfrau muß also mit ihrem kleinen Schmuckstück nicht nur besonders liebevoll und ehrfürchtig umgegangen sein, sie hat ihm wohl auch zwischen Beichte und Predigt die nötige Pflege zuteil werden lassen. Und mit dem Segen der heiligen katholischen Kirche konnten sogar so böse Dämonen wie Blechschäden und Rostfraß wirkungsvoll von der zarten Fiat-Haut ferngehalten werden.

„Die Limousine des Fiat 850 war in Italien weit verbreitet, und man sieht sie dort auch heute noch recht häufig auf der Straße“, erzählt Gotzian. Was er an dem unscheinbaren, 1964 auf den Markt gebrachten Wägelchen besonders schätzt, ist der sportliche Sound, den der kleine 843-Kubikzentimeter-Motor erklingen läßt. „Die Nonne beließ den Fiat im Originalzustand – bis auf den Auspuff. Da mußte wohl unbedingt eine Abarth-Anlage her.“

Doch dem nur 685 Kilogramm leichten Zweitürer genügt der kleinwüchsige Vierzylinder im Westentaschenformat. 34 PS leistet das Aggregat in seiner Basisversion. Das reichte in den Sechzigern vollkommen, um den Papa, die Mama und die vier Bambini beim gemeinsamen Sonntagsausflug zu transportieren. Mit Leichtigkeit vermochte der unter der vorderen Haube plazierte Kofferraum den Picknickkorb mit dem Pane, der leckeren Mortadella und der Flasche Chianti aufzunehmen. Wenn der Papa allerdings etwas auf sich und seine Fahrkünste hielt, griff er beim Fiat-Händler zur etwas leistungsstärkeren, aber ebenso teuren Variante, die wegen minimal höherer Verdichtung – 8,8 statt 8,0 – sogar 37 PS leistete, ansonsten aber den gleichen Komfort wie die schwächere Version bot.

Vier Jahre nach dem Stapellauf des neuen Fiat, die Bambini wurden inzwischen größer und mithin schwerer, schob der Turiner Konzern 1968 die Version Special nach. Unter der kleinen Motorhaube, die kaum über das Format von zwei aneinandergelagerten Frühstücksbrettchen hinausgeht, dröhnte ab diesem Zeitpunkt der 47 PS starke Motor, der schon bislang ins Coupé eingebaut wur-

de. Von diesem stammten auch die Scheibenbremsen, die an der Vorderachse die schwächeren Trommeln ersetzten. Äußerlich unterschied sich der Special durch größer dimensionierten Chromschmuck an der Frontseite, größere vordere Blinker, seitliche Zierleisten, Chromeinfassungen an Front- und Heckscheibe sowie gelochte Stahlscheibenräder im 13-Zoll-Format von der weiterhin gefertigten Basisversion. Im Innern dokumentierte ein Sportlenkrad die gestiegene Motorleistung.

Zuvor war höheres Potential nur den Besitzern des offenen Fiat 850 Spider und des Coupés zuteil geworden. Deren sportlicher Klang paßt damals wie heute auch erheblich besser zum äußeren Erscheinungsbild – wenngleich die Familienzugehörigkeit geschickt kaschiert wird. Denn bei flüchtigem Hinsehen ist dem Spider nicht anzusehen, daß er aus der 850er-Familie stammt. Der um fast 21 Zentimeter längere Zweisitzer vermag mit seinen eleganten Formen gut zu verbergen, daß sein Radstand mit dem der Limousine identisch ist. Bei den Fahrwerksabmessungen hören die Gemeinsamkeiten jedoch schon wieder auf. Im Heck der offenen Version rasselt zwar das gleiche 843-Kubikzentimeter-Aggregat wie in der Berlina, doch die auf 9,3:1 erhöhte Verdichtung begründet eine geradezu sportliche Leistung. Muntere 49 Pferdchen treiben die Hinterräder an, während an den Vorderrädern Scheibenbremsen dem Vorwärtsdrang Einhalt gebieten. Der 725 Kilogramm leichte Spider ist vergleichsweise kräftig motorisiert – Zylinderzahl und Hubraum sind eben doch nicht alles.

Das weiß auch Spider-Fahrer Werner Butty aus Stade. Er hat sich mit seinem Klassiker einen Traum aus der Jugend erfüllt. „Der Fiat 850 Spider ist ein Auto für jene, die sich keinen Triumph TR 4 leisten können“, erzählt der Heizungslüftungsbauer, der sein Exemplar gemeinsam mit seinem Sohn zwischen 1987 und 1991 zu einem Prachtstück restaurierte. Mit der italienischen Marke fühlt sich Butty schon seit Jahren verbunden; ein 1100 Neckar und eine 124er-Limousine – „eine der ersten in Hamburg“ – legten schon frühzeitig das Fundament für die automobilen Leidenschaft.

Buttys Spider stammt aus dem Baujahr 1971 und entspricht damit der zweiten Serie. Während sich bei der ersten, bis 1968 gebauten Version die vorderen Scheinwerfer hinter einer schrägen, in die Kotflügel eingefassten Scheibe befanden, ruhen die Leuchten bei diesem Exemplar senkrecht in der Karosserie. Gleichzeitig mit dem Karosserie-Facelift vergrößerten die Fiat-Ingenieure den Hubraum des kleinen Vierzylinders auf 903 cm³, indem sie den Hub um 4,5 Millimeter anhoben, und konstruierten den Kurbeltrieb neu: Vier Kurbelwellenlager sorgen bei diesem Triebwerk, das nun 52 PS leistet, für größere Standfestigkeit.



Auch mit der gestiegenen Motorleistung bleibt der Spider immer noch ein Klassiker mit niedrigen Unterhaltskosten (siehe „Der Fiat 850 in der Praxis“, Seite 29); ein Umstand, den Werner Butty zu schätzen weiß. Begeisterung empfindet der Fiat-Liebhaber neben den günstigen Kosten aber auch für die technischen Detaillösungen des kleinen Italieners. Beim Spider wird beispielsweise das Verdeck unter einer großen Klappe versenkt, die gemeinsam mit der Motorhaube eine Ebene bildet. Dadurch wird nicht nur

In gänzlich anderem Kleid tritt der von Bertone karosserierte Fiat 850 Spider auf. Der mit zahlreichen gelungenen Karosseriedetails ausgestattete Zweisitzer ermöglicht eine preisgünstige Art des Offenfahrens – eine Qualität, die auch Werner Butty zu schätzen weiß.



der Verdeckstoff gegen Witterungseinflüsse geschont, sondern auch die elegante und flache Linienführung des Zweisitzers betont.

Diese wurde von kundigen Händen geformt: Im Gegensatz zur Limousine, deren Gestalt in der Designabteilung von Fiat entwickelt wurde, stammt die Optik des Spider von Bertone. Der Karosserieschneider aus Grugliasco, einem kleinen Nest vor den Toren Turins, übernahm für Fiat auch die Fertigung des kleinen Cabrios.

Bertone verhalf dem Spider zu einem eigenständigen Design, das zahlreiche gelungene Elemente beinhaltet. Dazu gehören beispielsweise der elegante Schwung, der von der Oberkante der Türen zum Verdeckkasten führt, der dominant auf dem Heckblech thronende Tankverschluss oder das markante Heck mit seiner Abrißkante und den flach verlaufenden Rückleuchten. Die großdimensionierte Motorhaube paßt nicht nur gut ins Gesamtbild, sie erklärt den Spider auch zum mechanikerfreundlichsten Mitglied der 850-Familie: Während sich sowohl bei der Limousine wie auch beim Coupé die kleinen Motoren unter einer noch kleineren Motorhaube verbergen, öffnet beim Spider

ein regelrechtes Portal den Zugang zur Antriebseinheit. Von allen Seiten ist der Motor dadurch problemlos zugänglich.

Wichtiger als das Schrauben ist jedoch das Fahren, und in dieser Disziplin verbucht der Spider zweifelsfrei als Vertreter der offenen Fraktion die meisten Punkte auf seinem Konto. Ähnlichen Fahrspaß vermag der dritte der 850er-Familie, das Coupé, zu bereiten. Wie bei der Limousine wurde auch sein Blechkleid im werkseigenen Stylingstudio entworfen, und die Karosserien liefen auch bei Fiat – und nicht aushäusig bei einem Karosseriespezialisten – vom Band.

Das Coupé wurde zeitgleich mit dem Spider 1965 vorgestellt, leistete wegen einer zahmeren Nockenwelle mit 47 PS jedoch zwei PS weniger als der offene Bruder. Doch auch diese Leistung – und vor allem die elegante Karosserie – machten diesen Fiat-Ableger zu einem beliebten Sportwagen. Da brauchten sich die jungen Nachwuchs-Rennfahrer nur noch Helm und Handschuhe überzustreifen und sich geradewegs auf den Weg zum Autodromo di Monza zu machen.

Im Profil wirkt der sportliche 850 beinahe wie ein geschrumpftes Fiat Dino-Coupé. Die flach verlaufende Heckscheibe und der relativ lange Vorderbau sind typische Merkmale klassischen Coupé-Designs. Obwohl das Coupé in der Länge nur drei Zentimeter mehr als die Limousine mißt, wirkt es deutlich gestreckter als das Urmodell der Baureihe.

Das sportliche Äußere giert regelrecht nach technischer Aufrüstung. Dieser Meinung war auch Karl-Heinz Trzewik aus Iserlohn, als er vor zwölf Jahren sein Coupé vor dem drohenden Tod auf dem Schrottplatz rettete. Der motorsportbegeisterte Automechaniker restaurierte den Fiat nicht nur, sondern rüstete ihn gleich noch mit einem etwa 68 PS starken Abarth-Motor und der entsprechenden Abarth-Vorderachse aus.

Derart ausgestattet, zeigt das weiße Coupé auf kurvenreichen Landstraßen selbst moderneren Fahrzeugen gerne das Heck, an dem verräterisch eine markante Ölwanne mit roten Abarth-Lettern hervorlugt. Der 850 dient Trzewik als zivilere Alternative zu seinem Abarth 1000 TC, den er mit Vorliebe auf Rennstrecken fliegen läßt. Um mangelnden Auslauf braucht sich der 850er allerdings nicht zu sorgen. Sein Besitzer benutzt ihn für die alltäglichen Fahrten zur Arbeit. Für Karl-Heinz Trzewik hat das gewissermaßen Tradition: Nach einem BMW 1800 Ti war ein 850 Coupé schon in den Sechzigern sein zweites Auto, seither gehörten solche Modelle stets seinem Fuhrpark an. „Andere Autos sind mir einfach zu groß“, lautet Trzewiks simple, aber glaubwürdige Erklärung.

Wie der gelbe Spider wurde Trzewiks Coupé 1971 produziert, er entspricht aber der dritten Serie. Die bis 1968 gebauten Exemplare besaßen eine einfachere Frontgestaltung ohne Zusatzscheinwerfer und ein harmonischer gestyltes Heck mit einer runden

Der Fiat 850 in der Praxis

Daß auch mit wenig Hubraum eine Menge Fahrspaß möglich ist, beweisen vor allem der Spider und das Coupé des Fiat 850. Die zahmere Limousine weckt dagegen Erinnerungen an italienische Alltagsszenen. Alle drei Karosserievarianten sind auf dem Klassikermarkt relativ problemlos zu bekommen – wenn auch zu unterschiedlichen Preisen: Ein Spider, der wegen seiner Karosseriestruktur eine aufwendige Restaurierung verlangt, schlägt in gutem Zustand mit bis zu 16 000 Mark zu Buche. Ein Coupé kostet bis zu 11 000 Mark, und eine Limousine, die häufig als baugleicher spanischer Ableger von Seat angeboten wird, muß mit etwa 6000 Mark veranschlagt werden. Grundsätzlich gilt allerdings: Besonders beim Spider, dem Tip der Redaktion, sind wirklich gute Fahrzeuge selten. Das Gros befindet sich in eher mittelmäßigem Zustand.

Die Teileversorgung gilt besonders auf der technischen Seite als gut,

denn der Motor ist ein direkter Vorfahre des aktuellen Cinquecento und des inzwischen eingestellten 127. Äußerst schwierig ist allerdings die Situation bei Getrieben, hier findet sich bestenfalls Second-hand-Ersatz. Karosserieteile sind vor allem gebraucht auf den einschlägigen Märkten aufzutreiben.

Einige Preisbeispiele (alle Angaben von Holtmann & Niedgergerke, Detmold): Kupplung 123 Mark, Auspuff Limousine 68,50 Mark, Coupé 138,50 Mark, Kotflügel vorn Limousine 148,50 Mark, Spider 800 bis 1000 Mark, Zylinderkopf Limousine 185 Mark, Sport Coupé und Sport Spider 365 Mark. Die jährliche Haftpflichtversicherung für einen Spider kostet zwischen 296 Mark (Oldtimer-Versicherungsdienst Hofmann, Erpolzheim) und 428 Mark (Oldie Car Cover, Lübeck), der Aufwand für Volkasko mit tausend Mark Selbstbeteiligung beträgt 270 Mark (Oldtimer-Versicherungsdienst Hofmann) bis 525 Mark (Württembergische Versicherung).



Leuchte pro Seite. Die zweite Serie, in der entsprechend zum Spider der 903 cm³ große Vierzylinder zum Einsatz kam, sorgte mit kleinen Zusatzscheinwerfern, vier Heckleuchten und einem markanten Heck mit deutlich ausgeprägter Abrißkante für einen aggressiveren Auftritt – sowohl was Optik als auch Leistung angeht. In der dritten, 1971 eingeführten Serie sind die Haupt- und Zusatzscheinwerfer gleich groß.

In beiden Versionen lassen einen die großen Rundinstrumente, das Sportlenkrad

Als besonders sportliches Exemplar tritt dieses Coupé auf. Karl-Heinz Trzewik bestückte ihn mit einem Abarth-Motor und Breitreifen; im Innern demonstrieren Rundinstrumente und Lenkrad Sportlichkeit.



Zurück in die Zukunft: Mit dieser Barchetta knüpft Fiat an die Tradition des 850 an.

und die sportlichen Sitze die brave Limousine leicht vergessen. Die italienischen Autobauer brachten es damals einfach nicht fertig, auf einen eigenständigen Charakter dieses Modells zu verzichten. Denn Vielfalt, auch bei einer einzigen Modellreihe, zählte seinerzeit noch etwas. Und die ist, wie gesagt, selten geworden.

Epilog

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1995 wird Fiat ein neues Cabrio vorstellen. Der Barchetta genannte Zweisitzer basiert technisch auf dem Großserienmodell Punto – besitzt aber ein völlig eigenständiges Design.

Daten & Fakten

Fiat 850 Berlina/ Special

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, längs hinter der Hinterachse eingebaut, Bohrung x Hub 65 x 63,5 mm, Hubraum 843 cm³, Verdichtung 8,0:1 oder 8,8:1, Leistung 34 PS (25 kW) bei 5000/min oder 37 PS (27 kW) bei 5200/min, maximales Drehmoment 5,5 mkg (54 Nm) bei 3200/min oder 5,6 mkg (55 Nm) bei 3400/min, ab 1968 als Special Verdichtung 9,3:1, Leistung 47 PS (35 kW) bei 6200/min, maximales Drehmoment 6,1 mkg (60 Nm) bei 3600/min, dreifach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile, eine seitliche Nockenwelle, Stößelstangen, Kipphebel, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung, Gemischaufbereitung durch einen Weber-Fallstromvergaser 30 CIF, ab 1968 Weber-Doppelvergaser 30 DIC, Batterie 12 V 36 Ah.

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen I. Gang 3,636, II. 2,055, III. 1,409, IV. 0,963, R. 3,615, Achse 4,625.

Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an oberen Querlenkern und untenliegender Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer, Torsionsstabilisator, hinten Pendelachse an Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Torsionsstabilisator, Schneckenlenkung, Trommelbremsen, Felgen 4.00 x 12, Reifen 5.50-12.

Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2027/3575 mm, Breite/Höhe 1425/1385 mm, Spur vorn/hinten 1146/1211 mm, Gewicht 670 kg.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 120 oder 125 km/h.
Bauzeit: 1964 bis 1971 (Special ab 1968).
Stückzahl: etwa 1,8 Millionen.

Fiat 850 Coupé und Spider

Motor: wie Limousine, Verdichtung 9,3:1, Leistung 47 PS (35 kW) bei 6200/min, maximales Drehmoment 6,1 mkg (60 Nm) bei 3600/min (Coupé) bzw. 49 PS (36 kW) bei 6300/min, maximales Drehmoment 6 mkg (59 Nm) bei 4200/min, Gemischaufbereitung durch einen Weber-Doppelvergaser 30 DIC, Batterie 12 Volt 48 Ah; ab März 1968: Bohrung x Hub 65 x 68 mm, Hubraum 903 cm³, Verdichtung 9,5:1, Leistung 52 PS (38 kW) bei 6500/min, maximales Drehmoment 6,6 mkg (65 Nm) bei 4000/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung über einen Weber-Registervergaser 30 DIC.

Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2027/3608 mm, Breite/Höhe 1500/1300 mm,

Gewicht 738 kg (Coupé) oder Radstand/Länge 2027/3782 mm, Breite/Höhe 1498/1220 mm, Gewicht 725 kg (Spider), Spur vorn/hinten 1158/1212 mm.

Bauzeit: 1965 bis 1971 (ab 1968: Sport Coupé und Sport Spider).

Stückzahl: 342 873 Coupés, 145 000 Spider.



Die Literatur: Wolfgang Schmarbeck, Alle Fiat-Automobile, Motorbuch-Verlag Stuttgart.



Der Club: Fiat-Raritäten-Club, Werner Gotzian, Am Teimenort 18, 44894 Bochum, Telefon und Telefax 02 34/23 03 01.

1.43 Die Modelle: keine aktuellen Modelle bekannt.
1.87

Daten zeitgenössischer Fahrzeuge:

BMW 700 Sport



Zweizylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub 78 x 73 mm, Hubraum 697 cm³, Leistung 40 PS bei 5700/min, Bauzeit 1960 bis 1964, Stückzahl 13 731. Sorgte seinerzeit im Motorsport für Furore.

NSU Sportprinz



Zweizylinder, Bohrung x Hub 75 x 66 mm, Hubraum 583 cm³, Leistung 30 PS bei 5500/min, Bauzeit 1958 bis 1967, Stückzahl 20 831. Zuverlässige Technik in eleganter Bertone-Karosserie