

Motor Klassik

Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobili



Stuttgart
kontra
Coventry

- Mercedes 300 SE
- Jaguar Mk 2



Klassik kontra Hightech

- Fiat 850 Coupé
- Honda S 800



Hybride kontra Vollblut

- Ferrari 330 GT 2+2
- Iso Rivolta

Klassik Invest

- Auktions-Report:
Monaco, Genf
- Preis-Spiegel:
Rolls-Royce, Triumph



Vergleich: 3 x Austin-Healey „Frogeye“

- Serienversion • GTP-Rennversion
- GTS-Rennversion

**Exklusiv-Poster
Ferrari 330**

A dark classic car, likely a Honda S800, is parked in a stone tunnel. The car's headlights are on, illuminating the stone walls. The license plate reads 'WL-S 825'. Above the car, a small, square window with a grid pattern is set into the stone wall, glowing with a warm, yellow light. The overall atmosphere is dark and moody.

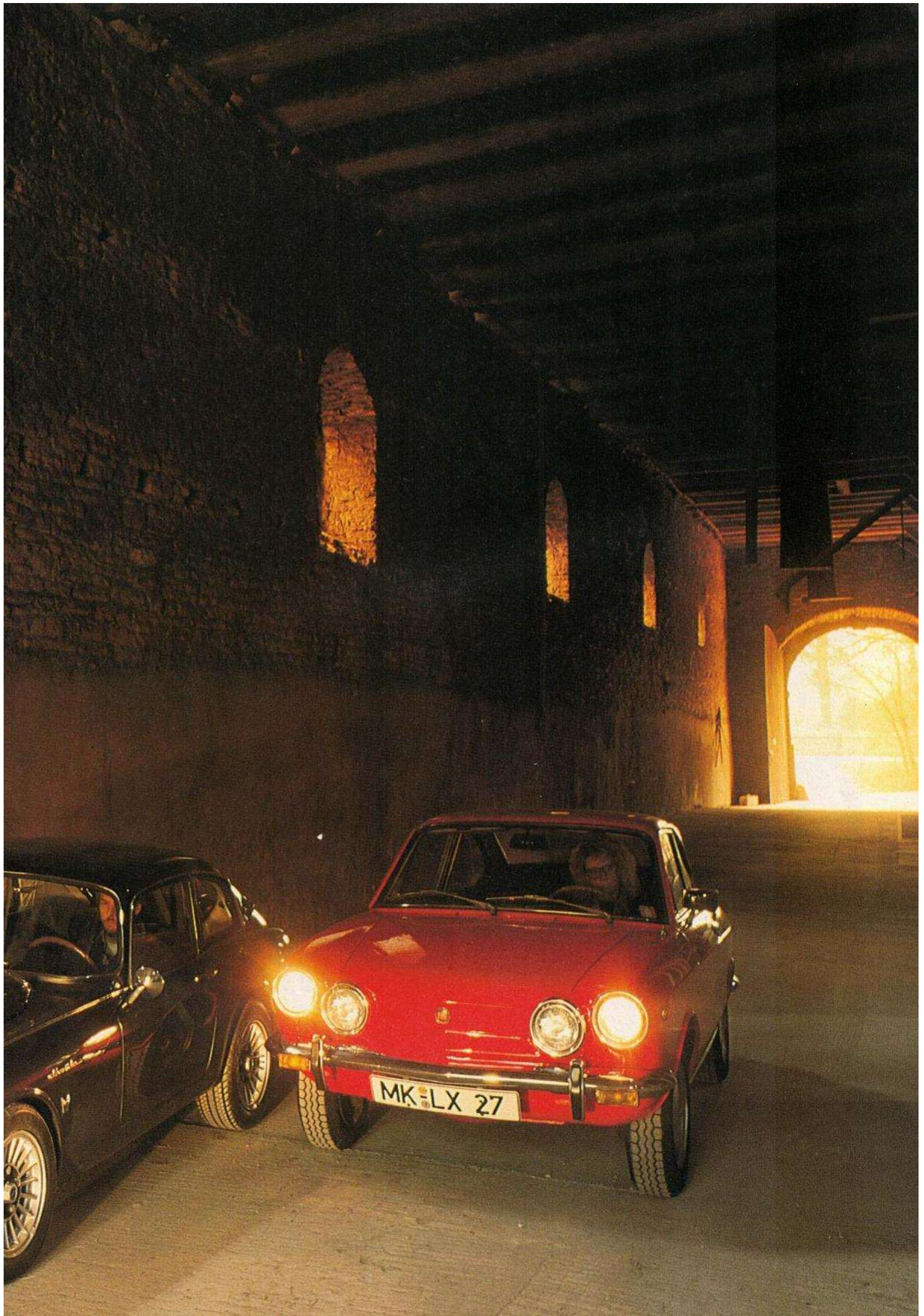
KLEIN ZUM VERGNÜGEN

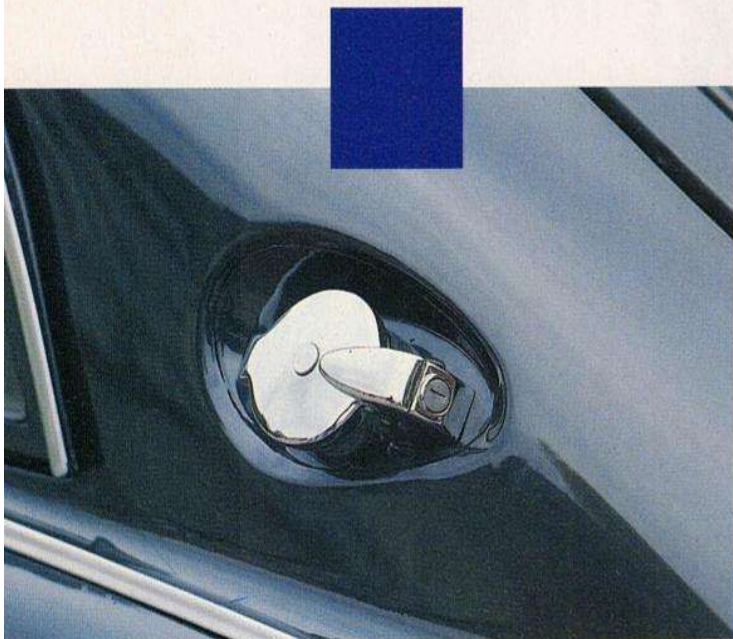
Vergleich: Fiat 850

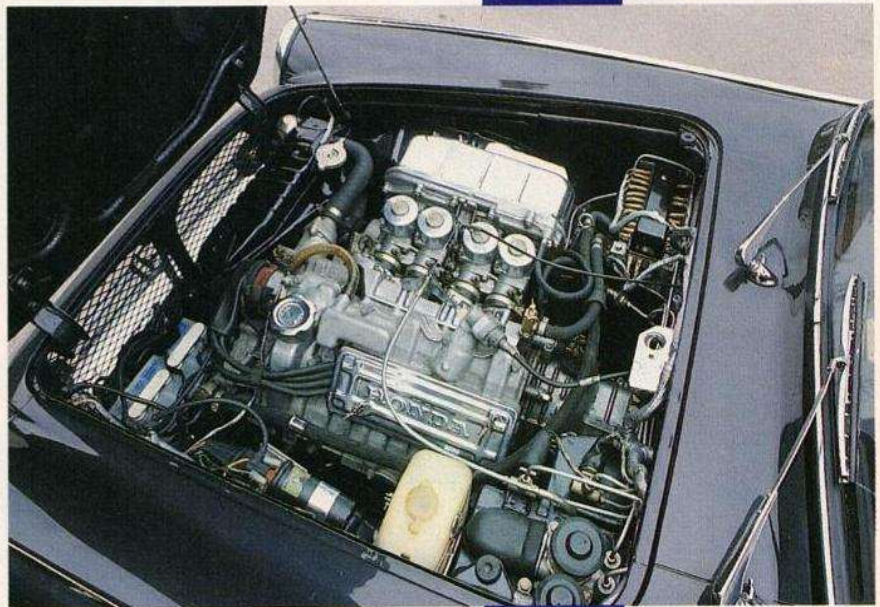
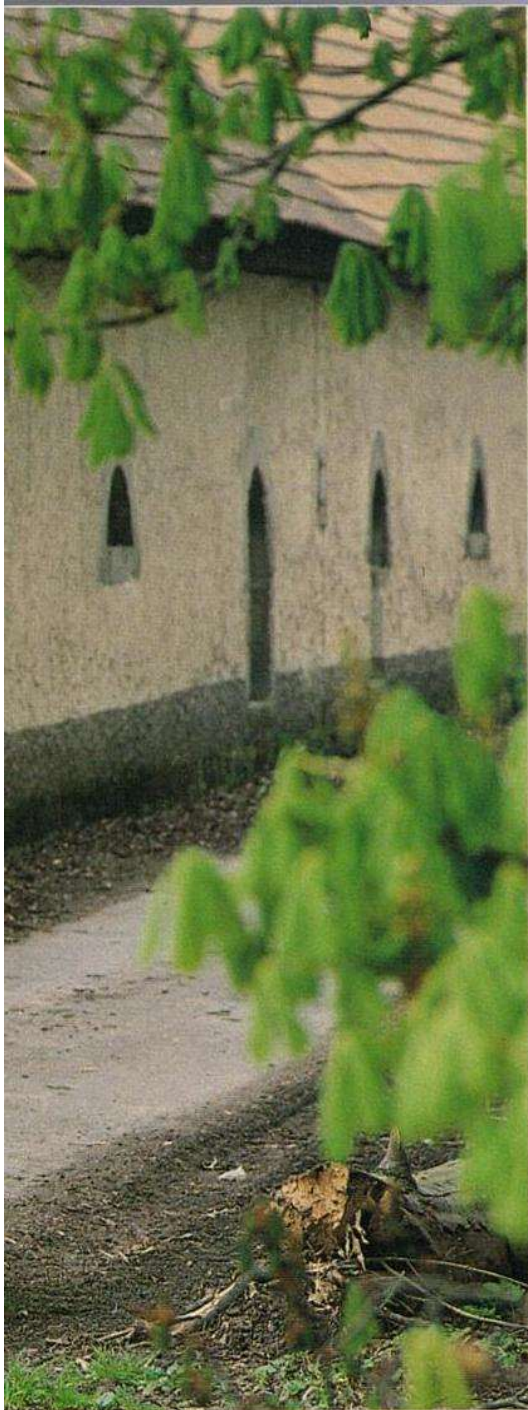
Sport Coupé von 1971 und Honda S 800 von 1968. ▷

Von Bernd Woytal (Text) und Hans-Dieter Seufert (Fotos).

Wer meint, Hubraum
sei durch nichts zu er-
setzen, irrt, Honda
S 800 und Fiat 850
beweisen das
Gegen teil.

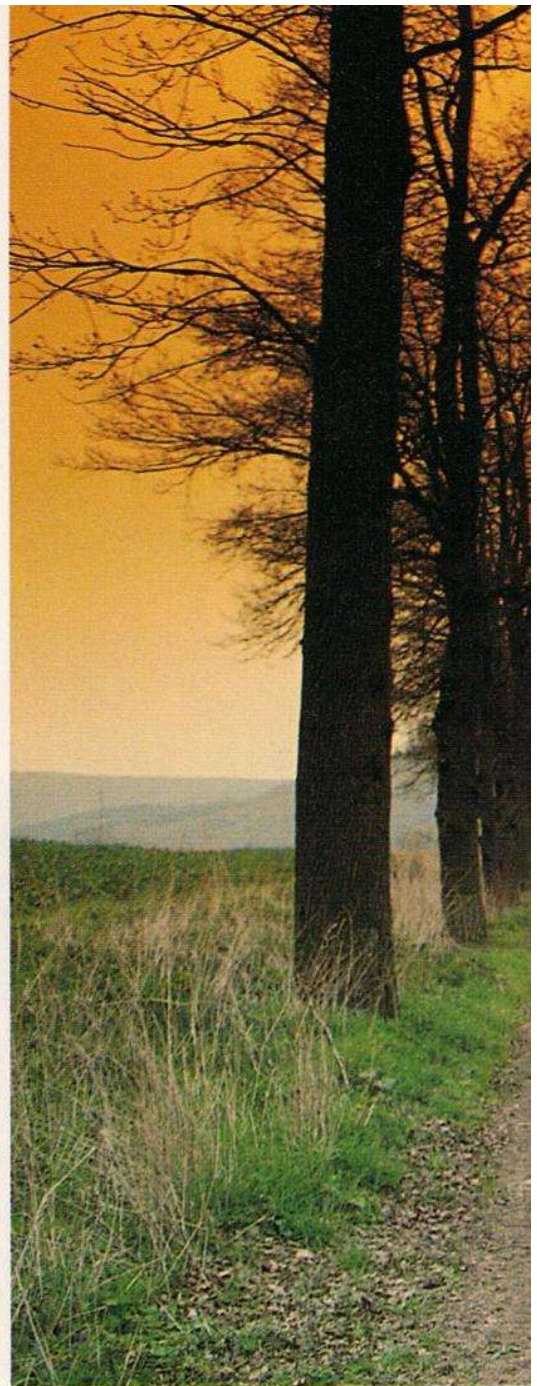






Der Fiat ist zwar klein, aber der Honda ist noch winziger. Die hier präsentierte S 800-Version stammt von 1968, was an den Rückleuchten erkennbar ist. Vorher besaß der Honda runde Leuchten, ähnlich wie die des Fiat, aber weitaus weniger elegant. Der Fiat kam mit einfachen runden Leuchten auf den Markt, 1968 wurden sie verdoppelt. Ein lohnender Anblick ist der herrliche Honda-Motor.





Der Motor des Fiat befindet sich im Heck, das Gepäck gehört unter die vordere Haube. Ursprünglich leistete das Triebwerk 47 PS und besaß 843 cm³, 1968 wurden 52 PS und 903 cm³ daraus. Die Front mit vier großen Scheinwerfern gab es ab 1971. Als luxuriöses Detail kann man die hinteren Ausstellfenster betrachten. Das Cockpit besitzt zweifellos italienisches Flair.



Das Ding schafft locker 250 km/h. Aber als Freund sportlicher Fahrzeuge und ebensolcher Fahrweise empfindet man es trotzdem als stinklangweilig, denn es benötigt 66 Sekunden für die Beschleunigung von 0–100 km/h. Für Ausfahrten zu zweit ist es ein wenig zu großspurig, und für gemütliches Reisen auf abgelegenen Nebenstraßen taugt es auch nicht. Kein Wunder, denn es ist der derzeit von der Bundesbahn propagierte InterCityExpress.

Sie sehen, eine beeindruckende Höchstgeschwindigkeit macht aus einem Fahrzeug noch lange keinen Sportwagen, und ein Garant für besondere Fahrfreude ist sie ebenfalls nicht.

So mancher mag aber dennoch abwinken, wenn er hört: Leistung 67 PS, Höchstgeschwindigkeit 162 km/h, oder Leistung 52 PS und Spitze 152 km/h. Aber Leute, wer wird sich denn allein an Zahlen orientieren. Selbst Kollege Hermann Ries würde nicht ohne weiteres eine Frau heiraten, die seine Traummaße 150-90-180* besitzt.

Nein, dafür kenne ich unseren Hermann zu gut, und Sie sollten sich an ihm ein Beispiel nehmen. Lehnen Sie sich in Ihrem Stuhl zurück und lesen Sie. Schließen Sie Bekanntschaft mit zwei kleinen Coupés, zu denen die oben genannten Daten gehören – dem Honda S 800 und dem Fiat 850 Sport Coupé.

Die zwei Autos reizen zum Vergleich. Beides sind adrette Coupés mit Motoren, in deren Zusammenhang die Erwähnung des Wortes Hubraum wie Hochstapelei klingt. Hier handelt es sich weniger um einen Raum, sondern eher um eine Besenkammer: 903 cm³ besitzt das Fiat-Motörchen, spärliche 792 cm³ sind es beim Honda.

Doch beschränken wir uns zunächst einmal auf Äußerlichkeiten. Das Fiat-Coupé ist die Diva der Vergleichskandidaten. Ein herrlich schön geformtes Stück italienisches Blech, eine wahre Anmache für das Auge. Die rote Farbe, in der das *Motor Klassik-Coupé* von Birgit Raasch aus Iserlohn lackiert ist, sorgt für das optische I-Tüpfelchen und erhöht den Aufmerksamkeitsgrad bei Passanten.

Fiat selbst hat das Coupé entworfen und gebaut. 1965 stand es auf dem Genfer Salon, neben dem von Bertone gezeichneten Spider mit gleicher Motorisierung. „Ein hübsches Auto“ schrieb die Fachzeitschrift „mot“ bereits damals, und das stimmt auch heute noch. Obwohl das Coupé im Laufe seiner Bauzeit kleinere stilistische Änderungen über sich ergehen lassen mußte (zunächst besaß es beispielsweise zwei große Hauptscheinwerfer, 1968 kamen zwei kleinere Scheinwerfer hinzu und die Blinker wurden in die Stoßstange integriert, 1971 waren es dann vier große Scheinwerfer) verlor es seine ursprüngliche schnittige Form nicht.

Als Basis für das gelungene Werk diente übrigens die 850er Limousine. Ein ärgerlicher Leser schrieb damals in „mot“ über seinen „Karr'n“: „...undichte Fenster. Zum Glück gibt es hinten zwei Aschenbecher, die das Wasser auffangen. Sie sind leicht

* oder so ähnlich

Daten & Fakten & Quellen

Honda S 800

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor vorne um 45 Grad geneigt eingebaut, Bohrung x Hub 60 x 70 mm, Hubraum 791,7 cm³, Verdichtung 9,2:1, Leistung 67 PS bei 7570/min, maximales Drehmoment 7,0 mkg bei 5800/min; zwei obenliegende Nockenwellen durch Kette angetrieben, dreifach nadelgelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom; Gemischaufbereitung durch vier Unterdruckvergaser Keihin Seiki CVB 36 N 30 A 1, elektrische Benzinpumpe, 30 Liter-Tank im Heck (Roadster 35 Liter); Batterie 12 Volt 40 AH.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, synchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,95, II. 2,410, III. 1,615, IV. 1,143, R. 4,520, Achse 4,72.

Karosserie/Fahrwerk: Stahlblechkarosserie auf Kastenrahmen mit Traversen, vorne Einzelradaufhängung an Dreiecklenkern, Stabilisator, einstellbare Drehfederstäbe, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hinten Starrachse mit Längslenkern und Panhardstab, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer; vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend; Zahnstangenlenkung; Felgen 4,5 J x 13, Reifen 145 SR 13.

Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2000/3335 mm, Breite/Höhe 1400/1215 mm, Spur vorne und hinten 1150 mm; Gewicht vollgetankt 782 kg.

Fahrleistungen¹: Höchstgeschwindigkeit 162 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h 13,7s.

Bauzeit: 1966 bis 1970.

Stückzahl: 11 406

Der Club:

- IG Honda S 800-Fahrer, Michael Ortmann, Keltensstraße 33, 5445 Kottenheim.

Der Spezialist:

- siehe Club.

Die Literatur:

- Jürgen Lewandowski, Honda Automobile, Südwest-Verlag GmbH & Co KG, München.
- Berichte in „auto motor und sport“ sowie „mot“.

Der Wagen:

- Honda S 800 Coupé, Baujahr 1968, Fahrgestellnummer AS 800 100 54 79, Besitzer: Autoklinik Westphal in Sprötze-Buchholz.

Die Preissituation²:

Baujahr	Preise von bis	Preis-Rate	Preis-Prognose
1966	4 14	C	D

¹ Maßwerte „auto motor und sport“

² Erläuterung siehe Seite 86

herausnehmbar zur Entleerung des eingedrungenen Regenwassers.“ Mit dem schönen Coupé gaben sich die Fiat-Werker wohl mehr Mühe, denn 1970 jubelte ein anderer Leser „die Karosserie ist absolut wasserdicht“.

Nicht zuletzt wegen seines günstigen Preises (1966 betrug er 5980 Mark, während beispielsweise ein Karmann-Ghia mit mehr Hubraum, aber weniger Leistung 7180 Mark kostete) avancierte das Coupé im Fiat-Programm zu einem Renner. „Von Okt. 1965 bis Feb. 1966 wurden etwa 9000 Coupés verkauft, und einige Tausend Aufträge liegen noch vor“, meldete Fiat-Heilbronn euphorisch in einem Fernschreiben an die Motor-Presse in Stuttgart.

Soviel Euphorie war bei Honda anlässlich der Präsentation des S 800 nicht angesagt. Es war eine Zeit, in der die Japaner auf dem Automobilssektor in Europa noch Pionierarbeit leisten mußten. Honda hatte bisher nur auf Motorräder gesetzt und beschloß erst 1962, Autos zu bauen. Das Rezept: kleinvolumige Motoren für kleine Autos.

Der erste Versuch fiel dann aber etwas zu bescheiden aus, ein Motor mit 360 cm³ Hubraum machte in einem Auto nicht viel her, „ein Witz auf Rädern“ lästerte „mot“. Über den S 500 und den 1965 auf der IAA in Frankfurt gezeigten S 600 führte der Weg dann zum S 800. Die Fachblätter wachten auf und warnten nun doch vor Vorurteilen. Der Gedanke, daß es sich bei Japanern um schlitzäugige Menschen handelt, die vielleicht etwas von Fotoapparaten verstehen, aber keine Autos bauen können, war nicht mehr haltbar (viele klammern sich aber noch heute an diese Vorstellung).

Die Fachjournalisten mußten zugestehen, daß auch ein Auto namens Honda einen gewissen Reiz in sich birgt. Besondere Erwähnung fanden stets die Motoren, die ihre Leistung über die Drehzahl holten – und was für Drehzahlen. Der S 600 stellte seine 57 PS bei einer Drehzahl von 8700/min bereit. Das verschreckte den Durchschnitts-Europäer gar sehr, „der hält nie“, schrie er ablehnend. Doch die Fachjournalisten beruhigten die Volksseele. Schließlich baue Honda auch Motorräder, die 19000/min schaffen.

Ein weiteres Problem für Honda war das nicht vorhandene Service-Netz (es gab nur die Motorrad-Werkstätten). Zunächst mußte aber etwas für die Popularität getan werden. Mit dem S 800 wollte man in Deutschland groß einsteigen (waren doch die nach Europa gelangten S 600 vorwiegend nach Italien und in die Schweiz verkauft worden). Die damals noch in Hamburg sitzende Honda-Zentrale lud Auto-Händler und Journalisten zur Präsentation des S 800 ein. Der deutsche Rennfahrer Hans Hermann konnte als Promotor für diese Aktion gewonnen werden.

„Wir haben gelacht, als wir den S 800 zum ersten Mal sahen“, erinnert sich Hans Hermann, „ein niedliches Ding für die kleinen Japsen“ war unser erster Eindruck. Beeindruckender fand er die bei der Vorstellung ebenfalls anwesenden, sehr freizügig operierenden Fotomodelle. Doch spätestens zwei, drei Jahre später revidierte er seine Meinung über die Japaner gründlich, wie er heute gesteht. Denn da fuhren er und Jo Siffert zu einem Rennen nach Japan, wo sie mit ihren Porsche von den Japsen ordentlich langgemacht wurden.

Wenn ich mir heute das zierliche Honda Coupé anschau, kann ich kaum nachvollziehen, daß man darüber gelacht hat. André Westphal, Besitzer einer Restaurierungsfirma in Buchholz-Sprötze bei Hamburg, stellte uns den S 800 zur Verfügung. Gegenüber dem Serienprodukt ist dieses Coupé mit breiteren Felgen (sechs Zoll, Serie 4,5 Zoll) von Ronal und Niederquerschnittreifen der Dimension 185/60 (Serie 145) ausgerüstet. Und ich muß gestehen, dies steht dem kleinen Flitzer außerordentlich gut. So wirkt er ungeheuer aggressiv und kommt noch niedriger daher.

Der S 800 ist ein wirklich süßes kleines Fahrzeug. Er wirkt wie ein zu groß geratenes Spielzeug oder ein zu klein gewordenes Auto. Aber der Gedanke an ein Spielzeug verschwindet beim Einsteigen in den nur einzwanzig hohen Wagen rasch. Es entsteht vielmehr der Eindruck, in einen ultraflachen Sportwagen zu steigen. Der Straßenboden scheint nur wenige Zentimeter unter dem Karosserieboden zu verlaufen. Die Sitzposition ist sehr tief. Man fühlt sich zwischen der Mittelkonsole und der Türverkleidung gut untergebracht, keinesfalls eingepfercht, und die Kopffreiheit genügt mir mit meinen einssiebzig allemal, auch wenn mir die Haare zu Berge stehen sollten.

Der Klang des Anlassers und die Machart des Wagens erinnern mich stark an englische Klassiker. Doch das Triebwerk spricht eine ganz andere Sprache. Vom Lenkrad aus Holzimitat gleitet meine rechte Hand nur ein paar Zentimeter weit zum zierlichen Schalthebel auf der Mittelkonsole. Eine kurze Bewegung nach vorne, und der erste Gang rastet ein. Der Honda setzt sich in Bewegung. Die Federung erlaubt es, auch kleine Unebenheiten der Straße zu spüren: Die Lenkung arbeitet so direkt wie in einem Go-Kart und trotz vorderem Motor und breiteren Reifen außerordentlich leichtgängig. Der kleine Knubbel wirkt so handlich, daß es eine wahre Freude ist, mit ihm die schmalsten und gewundensten Landstraßen unter die Räder zu nehmen.

Ich gebe Gas und schalte hoch. Die Gasannahme ist perfekt und direkt. Ruckzuck bin ich im vierten Gang, und die Geräuschkulisse will mir weismachen, daß es jetzt Zeit zum Schalten wäre. Aber denkste, erstens bin ich schon im vierten Gang, und zweitens liegen nur etwas über 4000/min an, bei 8500/min beginnt erst der rote Bereich auf dem großen Drehzahlmesser. Also gebe ich mehr Gas, ab 5000/min (etwa 100 km/h) werden Unterhaltungen mit dem Beifahrer anstrengend, und danach spielt das Motorgeräusch die dominierende Rolle. Aus dem vermeintlichen Spielzeug ist ein kleiner Rennwagen geworden. Das hohe Singen des Triebwerks suggeriert die doppelte Geschwindigkeit, und ich käme nie auf den Gedanken, so wenig Hubraum unter der vorderen Haube mit dem Power-Buckel zu haben.

Lange Autobahnfahrten mit höherer Geschwindigkeit müssen eine Tortur oder ein Fall für Oropax sein, aber auf kurvigen Landstraßen macht es einen ungeheuren

Daten & Fakten & Quellen

Fiat 850 Sport-Coupé

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor im Heck quer eingebaut, Bohrung x Hub 65 x 68 mm, Hubraum 903 cm³, Verdichtung 9,5:1, Leistung 52 PS bei 6400/min, maximales Drehmoment 6,57 mkp bei 4000/min; Nockenwelle im Kurbelgehäuse, hängende Ventile über Stößelstangen und Kipphebel betätigt, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom; Gemischaufbereitung durch einen Weber-Registervergaser 30 DIC 2, mechanische Kraftstoffpumpe, 30 Liter-Tank im Heck; Batterie 12 Volt 48 Ah.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, synchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen I. 3,636, II. 2,055, III. 1,409, IV. 0,963, R. 3,615, Achse 4,875.

Karosserie/Fahrwerk: Stahlblechkarosserie, vorne Einzelradaufhängung mit oberen Querlenkern, querliegende Blattfedern, mit den Achsschenkelträgern verbunden, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremse, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Schneckenlenkung, Felgen 5 J x 13, Reifen 155 SR 13.

Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2027/3652 mm, Breite/Höhe 1500/1300 mm, Spur vorne/hinten 1170/1222 mm; Gewicht vollgetankt 749 kg.

Fahrleistungen¹: Höchstgeschwindigkeit 152 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 17,2 s.

Bauzeit: 1968 bis 1972 (von 1965 bis 1968 entstand die Version mit 47 PS und 843 cm³).

Stückzahl: 342873 Coupés (1965 bis 1972).

Der Club:

- Fiat Raritäten Club e.V., Werner Gotzian, Am Teimenort 18, 4630 Bochum 7.

Der Spezialist:

- siehe Club.

Die Literatur:

- Graham Robson, Fiat Sports Cars, Osprey Publishing Ltd, 12-14 Long Acre, London WC2E 9LP.

Der Wagen:

- Fiat 850 Sport Coupé, Baujahr 1971, Fahrgestellnummer 100 GBC 0374010, Besitzerin: Birgit Raasch in Iserlohn.

Die Preissituation²:

Baujahr	Preise von bis	Preis-Rate	Preis-Prognose
1965	0 8	D	D

¹ Meßwerte „auto motor und sport“

² Erläuterungen siehe Seite 86

haube öffnen, denn beim Anblick der imposanten Vergaserbatterie und des Doppel-Nockenwellenmotors geraten kompetente Passanten geradezu in Verzückung.

Diesen Anblick ließ sich die Firma Honda allerdings auch teuer bezahlen, denn 1967 kostete das Coupé 7750 Mark. Damit übertrumpfte Honda den Fiat nicht nur in den Fahrleistungen (siehe Datenkasten), sondern auch deutlich im Preis. Aber wir wollten uns ja nicht an Zahlen orientieren, und deshalb steige ich ganz ohne Vorurteile in den Fiat um.

Obwohl der auch nicht besonders groß ist, wirkt er im direkten Vergleich zum Honda geradezu geräumig. Gefühle, in einem Kleinwagen zu sitzen, kommen deshalb nicht auf. Und daß dieses Auto aus Italien stammt, daran besteht kein Zweifel: Holzlenkrad (Imitation aus Kunststoff) und die herrlichen Uhren am Armaturenbrett sorgen für italienisches Flair.

Nach Drehen des Zündschlüssels wird ein weiterer Unterschied zum Honda deutlich: Der Motor des Fiat befindet sich im Heck. Dieses Triebwerk scheut sich genauso wenig vor hohen Drehzahlen – wenn man europäische Maßstäbe ansetzt, und da sind fast 7000/min schon eine ganze Menge. Leistungsmäßig kann der schicke Fiat mit dem vergleichsweise biederen Stoßstangen-Motor aus den 50er Jahren natürlich nicht mithalten (Fiat 52 PS, Honda 67 PS), da müßte er schon dem Frisier-Salon von Carlo Abarth einen längeren Besuch abstatten.

Doch wie dem auch sei, über Leistungsmangel braucht der Fiat-Pilot nicht klagen. Nur um zum Italiener um die Ecke zu fahren wegen Eis oder Pizza, dafür ist der 850er viel zu schade. Er gibt sich nämlich reise-tauglicher als der Honda, weil sich lange Autobahnfahrten nicht ganz so geräuschintensiv und ungefedert gestalten. Aber auch der Fiat möchte seine ausgesprochene Handlichkeit in Form einer übersichtlichen Karosserie (nur wo das Heck endet, muß der Pilot schätzen) und einer leichtgängigen Lenkung auf engen Landstraßen sowie in der Stadt unter Beweis stellen.

Wer es darauf anlegt, kann mit dem Fiat eine Menge Spaß haben und wieselflink mit ihm unterwegs sein. Er läßt sich auf Wunsch dazu provozieren, in Kurven das Heck nach außen zu schlenzen, und zu überraschenden Drehern kommt es nur, wenn bei sehr hohen Kurven-Tempi das Gaspedal gelupft wird. Das Honda-Coupé zeigte sich im Test anno 1967 untersteu-ernd, doch der mit Koni-Dämpfern, breiterer Bereifung und anderer Stellung der Drehfederstäbe versehene *Motor Klassik*-Honda gab sich eher als Übersteurer zu erkennen.

Einen Sieger in diesem Vergleich gibt es nicht, nur eine Empfehlung: Wer viel Wert auf intensive Fahrerlebnisse legt, der greife zum mechanisch etwas empfindlicheren Honda, unbeschwerte Ausfahrten mit einem Hauch von Sportlichkeit sind das Metier des Fiat. Und wem beide zu langsam sind, der greife zu einer Fahrkarte für den InterCityExpress und verzichte auf das Vergnügen.