

3/2006 März € 3,20

1 € 1,50 2 € 2,00 3 € 2,50 4 € 3,00 5 € 3,50 6 € 4,00 7 € 4,50 8 € 5,00 9 € 5,50 10 € 6,00 11 € 6,50 12 € 7,00 13 € 7,50 14 € 8,00 15 € 8,50 16 € 9,00 17 € 9,50 18 € 10,00 19 € 10,50 20 € 11,00 21 € 11,50 22 € 12,00 23 € 12,50 24 € 13,00 25 € 13,50 26 € 14,00 27 € 14,50 28 € 15,00 29 € 15,50 30 € 16,00

M O L D T I M E R M A R K T

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

NACHRÜSTUNGS-BESCHLUSS

Autogas: Tanken zum halben Preis

WENN'S BEIM SCHALTEN KNIRSCHT:

Motorradgetriebe überholen



ZWEI UNGLEICHE 300ER BEGEGNEN SICH

Daimler-Chrysler

VORSICHT, FALLE:

Viele Clubs müssen Steuern nachzahlen!

AUTENRIETH-OPEL



Flossen hoch: Ein Olympia Rekord vom Darmstädter Maß-Konfektionär

RENAULT FUEGO



Sänfte im Trainingsanzug: Wir reisten mit dem Franzosen in die Achtziger

SCHRAUBER



Ulmer Schwermetall: Die Magirus-Freunde und ihre Rundnasen-Saurier



VF MEDIEN-GRUPPE MAINZ



4 199117 703204 03

TRIUMPH BOSS



Zwei Kolben, zwei Takte: Mit dem Nürnberger Gespann im Schnee

KAUFBERATUNG



Jaguar Mk II: Ist die Katze gesund, freut sich der Mensch!



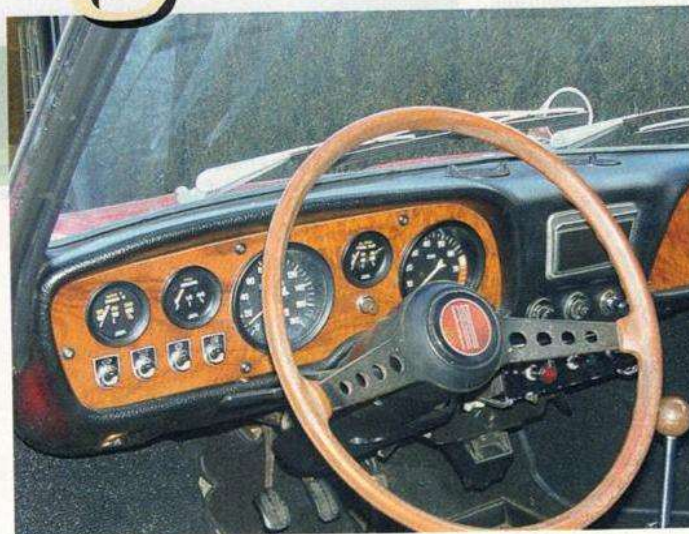
Spider 850 Sport, Bj.11/68, 94 tkm, rot
schw. Faltd., TÜV 5/06, gt. Zst., einsteig-
losfahren! VB € 4900,-, Tel. _____

Nachgehakt

Fiat 850 Spider:
klein und gemein

Der Frühling steht vor der Tür, und ein schickes Cabriolet zum Herumkurven wäre jetzt wirklich nicht schlecht. Hübsch soll es sein und bezahlbar. Auf den Fiat 850 Spider passt beides. Ein netter Sportwagen, der in der Praxis hält, was er in der Theorie verspricht, meinten schon vor fast 40 Jahren die *mot*-Autotester.

Ob das heute noch hinhaut? So ein kleiner Flitzer stand jedenfalls neulich zum Verkauf. Sogar in der Sport-Version mit der großen Maschine: 903 Kubikzentimeter Hubraum und 52 PS. „Rot mit schwarzem Faltdach“ sei der Fiat



Fünf Rundinstrumente und äußerst filigrane Kippschalter: Die Fiat-Designer haben sich wahrlich nicht lumpen lassen. Wer hinter dem Volant Platz nimmt, blickt auf intakte und originale Armaturen

850 Spider und habe nur 94.000 Kilometer absolviert, verspricht das Inserat. Guter Zustand, einsteigen und losfahren für 4900 Euro Verhandlungsbasis. Die TÜV-Hürde muss im Juni gemeistert werden.

Wie hoch die sein kann, offenbart ein Blick in die OLDTIMER-MARKT-Kaufberatung. Darin wird vor allem vor Rost gewarnt. Denn die braune Pestilenz infiziert den kleinen Italiener überproportional oft. Vom geforderten



Da hat es mal leicht gerummt, die Stoßstange liegt direkt am Blech an



Rost plus Riss an Fahrtür und Schweller verheißen nichts Gutes



Von außen ist bereits zu sehen, wie es um die Reserveradmulde bestellt...



...ist. Innen fallen die Sünden eines Amateurschweißers sofort ins Auge



Die Schweller unter den Türen sollen Vertrauen erwecken, heißt es in der alten OLDTIMER-MARKT-Kaufberatung. Die hier tun genau das nicht: Reichlich Spachtel und Rost, der erneut an die Oberfläche drängt, sind keine gute Mischung



Die Vorderachse sollte besser auf der Bühne inspiert werden. Auffälliges Lagerspiel war nicht feststellbar. Die Kugelköpfe sowie die Gummis der Dreieckslenker sehen deutlich gebraucht aus, sind aber intakt

Preis her liegt das angebotene Cabrio so im Bereich 3-. Vorab ein weiterer wichtiger Hinweis aus der Kaufberatung: Entweder man kauft ein gutes Fahrzeug oder einen günstigen Teileträger. „Alles, was in der Mitte liegt, taugt nichts.“

„Ich habe das Auto erst seit knapp einem Jahr“, sagt die Anbieterin zu Beginn des Telefonats und nennt von sich sofort den Grund des Verkaufs: „Mein Mann ist bei einem Motorradunfall ums Leben gekommen. Deshalb gebe ich den Fiat ab.“ Das macht betroffen. Auch einen Testkäufer. Gut, dass die Frau von sich aus weiterspricht. Der Fiat sei in Ordnung und fahre völlig einwandfrei. Außerdem gebe es etliche Ersatzteile dazu, von einer neuen Kupplung bis hin zu Stoßstangen ist die Rede. Informell ist das so ziemlich alles. Schnell ist ein Termin vereinbart.

Die Sonne scheint, und es ist bitterkalt. Für den Autokauf im Winter beinahe ideale Bedingungen. Die Einfahrt zu dem Eigenheim ist schmal. Hinten, unter einem Carport, leuchtet das rote Cabrio, dessen Konturen aus der Feder von Bertone-Designer Giorgio Giugiaro stammen.

Sofort fallen die beiden dicken Talbot-Spiegel auf. Original gehört nur auf den linken Kotflügel einer. Der sitzt weiter hinten und ist viel filigraner. Das Verdeck ist mit einem Stück Metall ausgebessert. Außerdem verheißt der Blick den Schweller entlang nichts Gutes. Dann geht die Haustür auf. Die Begrüßung ist freundlich, zur Verstärkung kommt der Bruder hinzu.

Beide beobachten skeptisch, was nun kommt. Auf allen Vieren kriecht ihr Gast ums Auto. Der Sport Spider steht rechts sehr nahe an der Wand, so dass zunächst die Fahrerseite dran ist. Der Magnet bestätigt den Anfangsverdacht: Spachtel! Und zwar jede Menge. Vor allem der Schweller ist mehr oder weniger kunst-

voll nachmodelliert. An der hinteren unteren Ecke der Tür drängen braune Blasen an die Oberfläche. An gleicher Stelle – etwas unterhalb – durchzieht ein Riss den Schweller. Keine guten Vorboten. Zur Ehrenrettung der Anbieterin: Auf diese Stelle hatte sie bereits am Telefon hingewiesen.

Beide sind offensichtlich keine Schrauber und wissen wenig von dem kleinen Fiat. Vor allem die Frau stellt immer wieder Fragen: „Wonnach schauen Sie da? Was machen Sie? Wie ist denn der Wagen Ihrer Meinung nach?“ Obwohl gerade die Antwort auf die letzte Frage



Es war kalt und der 52-PS-Motor hatte länger gestanden. Deshalb sprang er erst nach längerem Orgeln an, lief dann aber sauber

bereits beinahe auf der Hand liegt, gilt es dennoch den Rest zu begutachten.

Um die andere Seite sehen zu können, startet der Bruder den Motor. Offenbar hat das Auto einige Zeit gestanden. Er muss länger orgeln als üblich, denn eigentlich gilt das kleine Aggregat als problemlos. Nach zwei Minuten läuft es rund. Der Mann parkt den Fiat in der Mitte der Einfahrt, so dass die linke Seite zugänglich wird. Dort ist die Situation nicht besser, was Kenner kaum überraschen dürfte. Immer wieder rutscht der Magnet ab.

Der Vorderwagen gilt als genauso sensibel. Bei dem Test-Fiat schimmern Schweißpunkte durch den Unterbodenschutz. Wellig und

schlecht repariert ist die Partie unter der Stoßstange. Was sich von außen bereits andeutet, setzt sich im Kofferraum fort. Zwei hässliche Winkelbleche hat jemand rechts und links außen eingeschweißt. „Reingebraten“ wäre eigentlich das richtige Wort.

Okay, vielleicht wird es im Innenraum ja besser. Zwischendurch schnell nach den Türunterkanten gesehen – ja, die gammeln auch schon. Dafür passen die Türen passabel und schließen sauber. Im Cockpit mit den fünf Rundinstrumenten und den vier filigranen Kippschaltern ist alles in Ordnung. Das originale Lenkrad sieht abgegriffen aus. Die Sitze haben mal neue Bezüge erhalten. Leider ist dabei das ursprüngliche Muster verloren gegangen.

Zur Technik: Die Vorderachse hat trotz typischer Gebrauchsspuren nirgendwo übermäßiges Spiel. Die Gelenkwellen hinten sind okay, die häufig in Mitleidenschaft gezogenen Längslenker-Befestigungen bleiben mangels Bühne ungeprüft. Motor, Getriebe und Bremsen funktionieren beim Kurztest in der Einfahrt soweit feststellbar einwandfrei.

Wie eingangs bereits vorhergesagt, ist es meist nicht die Technik, an der der Fiat 850 Sport Spider krankt. Selbst das mäßige Verdeck oder der leichte Frontschaden – die Stoßstange liegt rechts direkt am Aufbau an – geben nicht den Ausschlag. Es ist die kränkelnde Karosserie.

„Wir haben damals 5200 Euro dafür bezahlt“, erklärt die Frau und fragt: „War das zu viel?“ „Ja“, lautet die ebenso eindeutige wie unbequeme Antwort. Waren denn schon viele Interessenten da? „Nein“, entgegnet sie, aber einer von denen hätte ihr nach flüchtigen Blicken 3200 Euro geboten. Wirklich falsch hat der Mann damit nicht gelegen. Und es sei an die Kaufberatung erinnert: Alles, was in der Mitte liegt...

R. Jürgen Göbbling



Beim Beziehen der Fiat-Sitze ging leider das originale Muster verloren



Die gute Nachricht: Dicht ist das Dach wohl noch. Der Rest ist so lala



Chromteile und Motorhaube sind gut, der Gepäckträger ebenfalls



Der Blick aufs Heck ist bei diesem 850 Spider die beste Perspektive