

# OLDTIMER MARKT

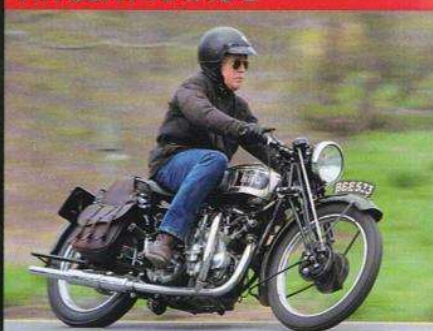
Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

9/2007

€ 3,20



## VINCENT RAPIDE



1937 war „Klempners Alptraum“ das schnellste Serienmotorrad der Welt

## RAMSCH ODER MARKENWARE?

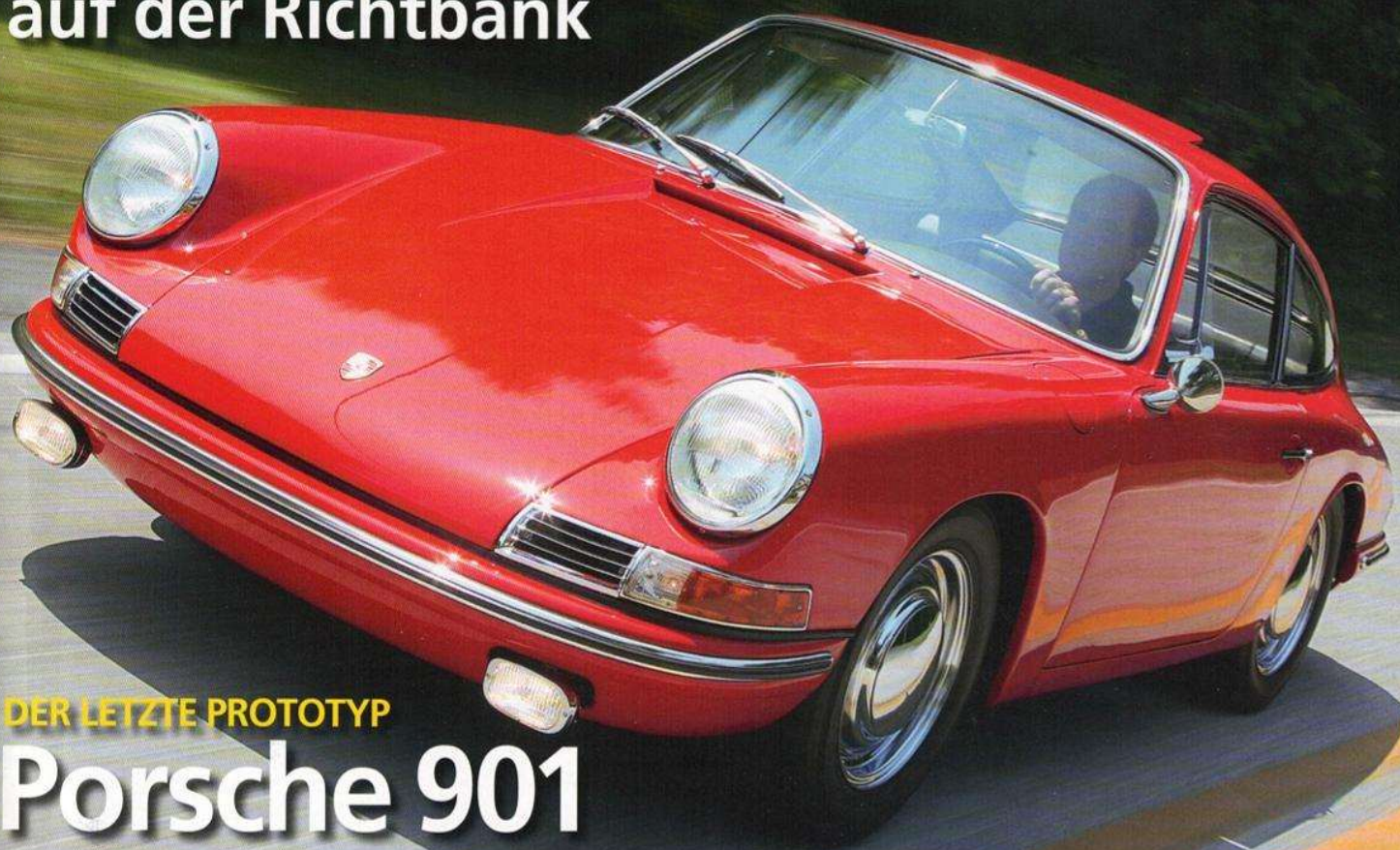
# Rangierwagenheber im großen Praxistest

## WENN DER RAHMEN KRUMM IST

# Unfallreparaturen auf der Richtbank

## ZWEIRAD-KAUFBERATUNG

# Ultra & Co: Hercules Kleinkrafträder



## DER LETZTE PROTOTYP

# Porsche 901

## MG KOMPRESSOR



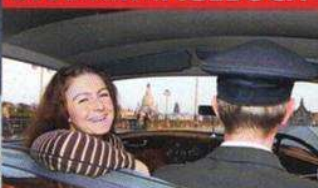
Geladene Gesellschaft: Die Kronjuwelen von Abingdon

## KAUFBERATUNG



Klein und verdorben: Fiat 850 Coupés und Limousinen

## 2000-KM-TAGEBUCH



Sieben Tage, sieben Gäste: Im Rolls-Royce durch Deutschland

## PEUGEOT 401 ECLIPSE



Ein Zahnarzt erfand die Katze mit dem heißen Blechdach

# Wucht-Zwerg

40 Jahre alte Autos, für die es zu günstigen Preisen noch beinahe alle Ersatzteile gibt, sind rar gesät. Der 1964 erschienene Fiat 850 ist eins davon

Wenn der Autor dieser Zeilen früher mit seinen Eltern gen Italien in Urlaub fuhr, offenbarte sich ihm hinterm Brenner folgendes Bild: Die (engen) Straßen waren bevölkert mit kleinen Fiat der Typen 600 und 850, denen die Bezeichnung „Kraftwagen“ auf den blechernen Leib geschneidert schien. Viele von ihnen standen auf Sporträdern, die so breit wie hoch waren und mit knackig-negativem Sturz aus den hinteren Radhäusern quollen. Durch Auspuffrohre mit beachtlichen

Fiat nicht restlos objektiv sein. Nähern wir uns Coupé und Limousine des Fiat 850, um die es hier gehen soll, also investigativ...

## Karosserie

Da fällt in puncto Blech gleich ein großer Nachteil des flotten Italieners auf: Sein Häuschen ist einteilig, geschraubt sind lediglich alle beweglichen Teile sowie die Hecktraverse. So-



Gleiche Plattform: Technisch sind der schicke Schrumpf-GT (im Bild die zweite Serie) und die Limousine (rechts) weitgehend identisch

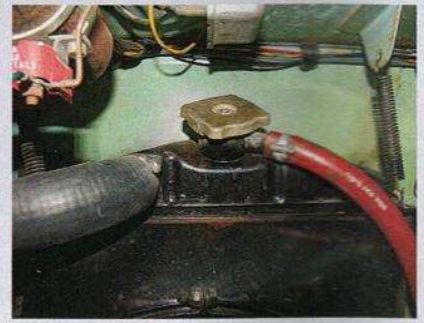
Austrittsöffnungen schrien sie ihre Angriffslust beherzt heraus. Ebenso beherzt wurden diese Kraftwagen bewegt, und das nicht nur von jungen Wilden. Nicht selten waren es ältere Herren mit Hornsonnenbrillen, die im Zentimeterabstand hinter ihrem Vordermann hingen und bei der kleinsten Lücke auf die Gegenfahrbahn schossen, um röhrend einen Platz gutzumachen. Kein Zweifel: Für engagierte Fahrer war Italien seinerzeit das Paradies.

Zugegeben: Wer von solchen Erinnerungen zehrt, mag bei der Beurteilung kleiner

mit ist klar: Rottige Blechpartien lassen sich ausschließlich per Flex und Schweißgerät tauschen!

Hinzu kommt, dass die Blechstruktur des Autos weniger unschuldig ist, als es der kindchenhafte Auftritt suggerieren mag. „Es gibt Stellen, an denen mehrere Bleche übereinander liegen“, warnt Martin Koschig aus Oberwesel, Kopf der Fiat-850-IG. Die drei wichtigsten Stellen dieser Art liegen im vorderen Drittel

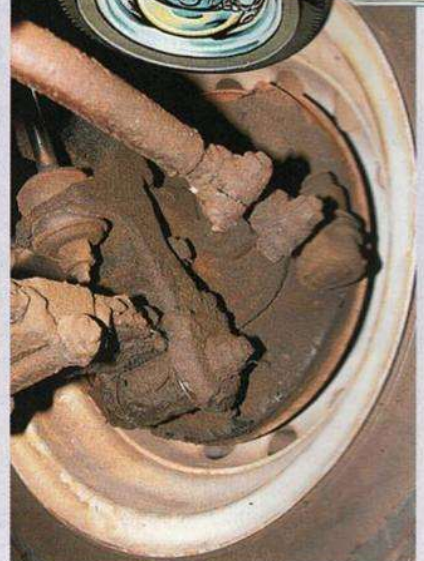
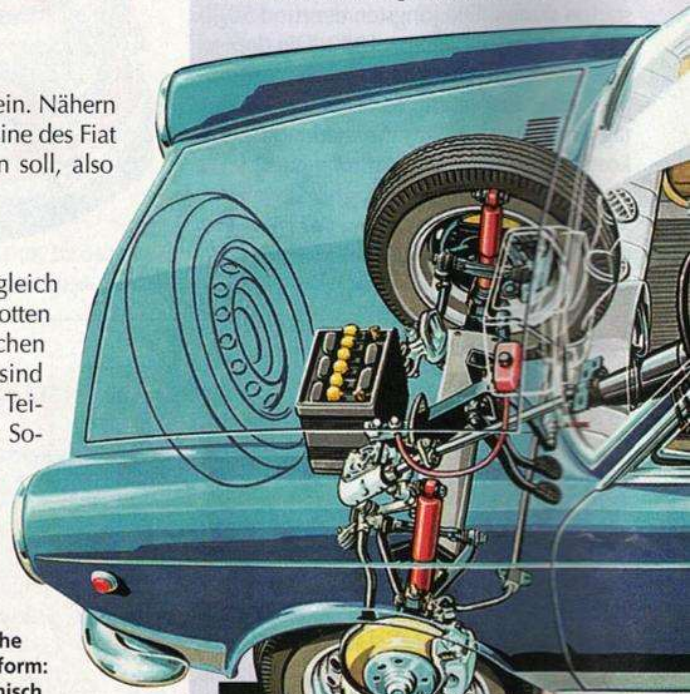
Dort entscheidet sich für den 850-Fan, ob er ein Auto kauft – oder stehen lässt. „Es



Italienischer Antialkoholiker: Findet sich Rost aufgrund Frostschutzmangel?



Spurstangenköpfe: Polnische Neuteile sollten vor Einbau gefettet werden



Aufbocken und wackeln: Sind die Achsschenkel vorn noch okay?



Uneinstellbar? Die Verdächtigen sind Verteilervelle und Steuerkette



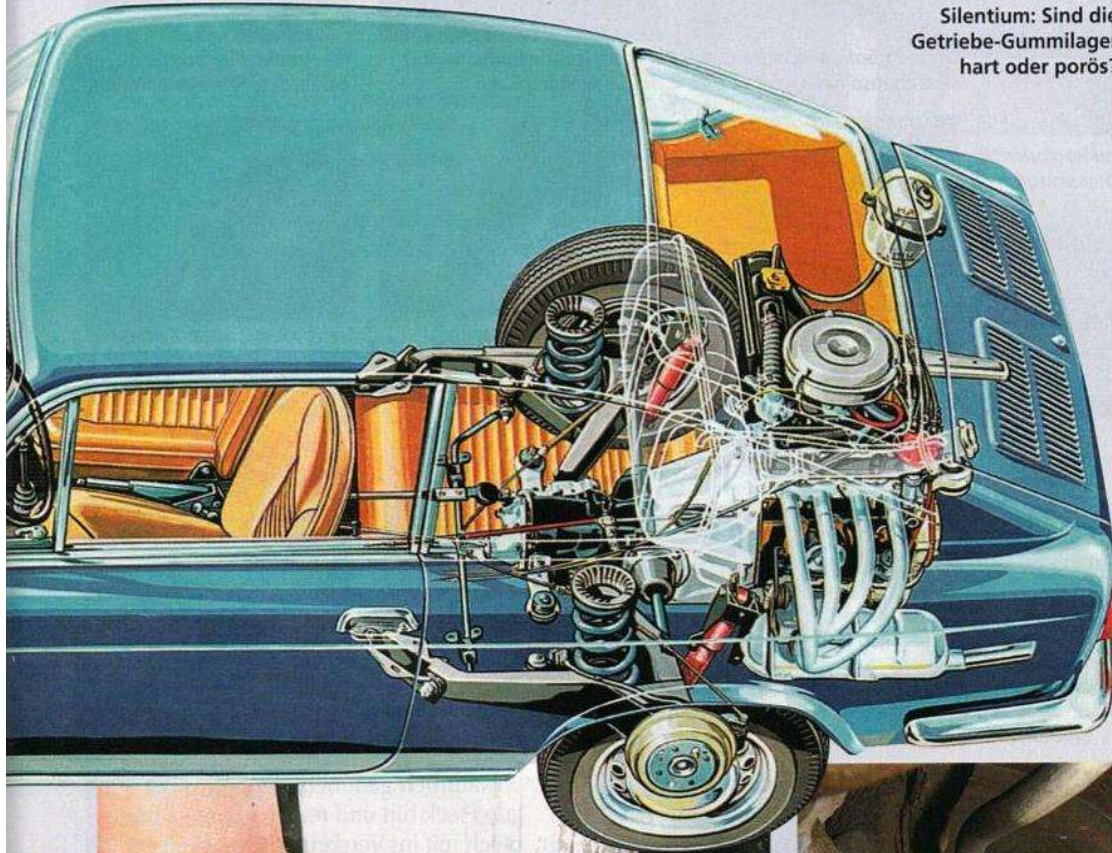
Feuer frei: Bei den Vergasern lösen sich die Benzinschlauchstutzen



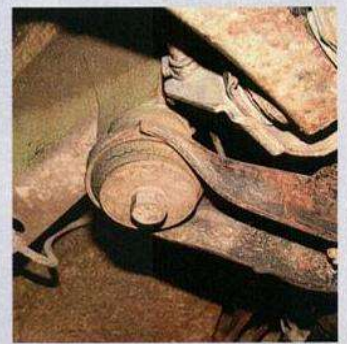
Heiß: Der elegante Krümmer neigt zur Rissbildung



Zähe Zwerg: Die Motoren sind agil, sparsam, zuverlässig, langlebig – und hitzig, wenn Luftbleche fehlen oder der Kühler verschmutzt ist



Silentium: Sind die Getriebe-Gummilager hart oder porös?



Die Antriebswellen müssen spielfrei sein



Kein Bagatelproblem: Die vierteilige Ölwanndichtung leckt gern und ist nur mit viel Liebe dicht zu bekommen



Dickes Plus: Ob Bremsenteile oder Fahrwerksbuchsen – alles ist...



...noch neu zu bekommen, wenn auch in bisweilen mäßiger Qualität

## Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

### Fiat 850 Interessengemeinschaft

Martin Koschig, Oberbornweg 1  
D-55430 Oberwesel  
Tel.: 0171/1918510  
e-mail: martin.koschig@gmx.net

### International Fiat-850-Spider-Bertone Team-Europe

Jürgen Saborowski, Rheinstr. 55  
D-79258 Hartheim  
Tel.: 07633/2647, (ab 20 Uhr)  
e-mail: info@fiat850spider.de  
www.fiat850spider.de

### Int. Fiat-850-Spider-Bertone-Team-Europe, Sektion Niederlande und Belgien

Bert Pelzer, Rubenstraat 8  
NL-6165 TR Geleen  
Tel.: 046/4755172, Fax: /4755172  
e-mail: bp@fiat850spider.de  
www.fiat850spider.de

### Fiat Classic IG

Alexander Kurz, Im Eichenfeld 3  
D-82269 Geltendorf

### Fiat-Club Neuenkirchen

Silvia Schuldt, Jacobstr. 6  
D-25569 Neuenkirchen/Bahrenfleth  
Tel.: 0172/1404834

### Fiat-Freunde Schleswig-Holstein

Ferdinand Filter, Hökerkoppel 11  
D-24784 Westerrönfeld  
Tel.: 04331/80220, Fax: /80220  
www.fiat-freunde.de

### Fiat IG Holstein

Uwe Heinrichs, Wackerade 1  
D-24888 Steinfeld  
Tel.: 04641/986596  
e-mail: uwe.heinrichs@fiat-ig-holstein.de  
www.fiat-ig-holstein.de

### Fiat Raritäten Club e.V.

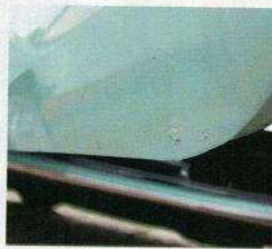
Werner Gotzian, Am Teimenort 18  
D-44894 Bochum  
Tel.: 0234/230301, Fax: 0234/230327  
e-mail: wernergotzian@aol.com  
www.fiatclub.de

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

beginnt mit dem Bereich um die Scheinwerfer. Hier treffen Stehbleche, Kotflügel, Frontblech und Lampentöpfe aufeinander.“ Auch die Reserveradmulde und die Frontschürze zeigen oft Verfall.

Noch wichtiger, weil sicherheitsrelevant, ist jedoch die vordere Radaufhängung. Koschig: „Um Gammel überhaupt zu entdecken, muss man sowohl in die vorderen Fußräume als auch in die Radhäuser tauchen – und zwar bei abgenommenen Rädern. Nur so lässt sich der Blech-

## Coupé



Bis auf Türen (Unterkanten!) und Hauben ist alles Blech...



...verschleißt. Die vorderen Kotflügel rosten zur A-Säule...



...hin durch, oft bis an die Scheibenecken heran



Lampentöpfe und Umfeld sind ebenso gefährdet wie...



...das gesamte Radhaus und die Schwellerstippen



Hier intakt: die chronisch gefährdete Reserveradmulde



Auch am Rahmen der Heckscheibe nagt der Rost



Hauben: Nur Kantenrost kann zum Problem werden



Verräterisch: unter Zierleisten hervorlugende Blasen



Frontschürze: Die Feinde sind Steinschlag und Kantenrost



Unterboden: Vorn sind die Radhäuser und Längsträger,...



...hinten die Fußwannen vom Gammel bedroht

bereich um die Aufnahmen von Stoßdämpfern und Dreieckslenkern abklopfen und auf Rost untersuchen.“ Entdeckt man Lochfraß, gilt es zu bedenken: Ohne Lehre lassen sich die Aufhängungen nicht ersetzen!

Dritter Prüfpunkt am Vorderbau sind die Übergänge zwischen A-Säulenfuß, Schweller, Bodenblech und Radlauf. Auch im weiteren Verlauf sollten die Schweller kontrolliert werden, wo sie die vorderen Radhäuser einfassen und zum Bug streben. Hier kann ein kritischer Blick auf die Aufnahmen des Querstabilisators nicht schaden.

War bis hierhin alles okay, kann man die Bereiche Wasserkasten (ist Bremsflüssigkeit aus dem Behälter ausgetreten?), Frontscheibenrahmen, Kotflügelauflagen und Kofferraumhaube (an den Kanten und Streben) wahrscheinlich schnell abhaken.

Natürlich gammeln die Schweller auch gen Heck hin und reißen gern das Bodenblech mit ins Verderben. Das ist eigentlich recht solide und zeigt zuerst an den hinteren Fußraummulden Löcher, weil sie die tiefsten Punkte bilden, an denen sich eingedrungenes Wasser sammelt.

Im hinteren Bereich zeigen die kleinen Fiat keine typischen Rostnester am Unterboden, dennoch sollten alle Träger kontrolliert werden, ebenso die Radhäuser. Im Motorraum hingegen wird man kaum Gilb finden – Öldämpfe machen es der Korrosion hier schwer, sich zu verbeißen. Die nagt dafür umso freudiger an den Türunterkanten, unter den Zierleisten (auch an den Regenrinnen!), und bisweilen am Rahmen der Heckscheibe.

Das klingt nach der Standard-Litanei, die bei den meisten selbsttragenden Karosserien abgesungen wird. Und wie bei den



meisten Oldies kommt beim Coupé auch noch eine sehr mäßige Versorgung mit Blechteilen hinzu, vor allem bei den ersten beiden Serien – „Anfertigen oder ein wenig Geduld mitbringen, diese Möglichkeiten hat man“, so Martin Koschig.

Anders die Limousine! Nach Koschigs Erfahrung sind viele Blechteile problemlos zu bekommen. Das ist selten bei einem Fahrzeugtyp, dessen jüngste Exemplare über 30 Jahre alt sind. Hinzu kommt: Ist die Karosserie gestrippt, lässt sie sich mit zwei Mann tragen und für Arbeiten am Unterboden bequem auf die Seite legen. Auch der Motorausbau geht ohne Bühne oder Kran vonstatten: einfach die Haltebolzen am Getriebe lösen sowie die geschraubte Hecktraverse, schon kann das 70-Kilo-Aggregat nach hinten herausgezogen werden – sogar in einer Normgarage!

**Technik**

Drehfreude ist typisch italienisch und bei einem Vierzylinder mit weniger als einem Liter Hubraum ohnehin zu erwarten. Was hingegen verblüfft: Der mit 47 PS aus 850 Kubik bereits leicht hochgezüchtete Special-Motor schiebt ab Standgas wirklich

**Der heutige Marktwert\***

Fiat 850	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
850	1964 bis 1974	5.500 €	2.900 €	1.900 €	700 €	300 €	4.590 DM
850 Super	1964 bis 1974	5.600 €	3.000 €	2.000 €	700 €	300 €	4.590 DM
850 Coupé	1965 bis 1968	8.800 €	4.900 €	3.200 €	1.100 €	500 €	5.980 DM
850 Special	1968 bis 1974	5.900 €	3.100 €	2.000 €	800 €	400 €	4.640 DM
850 Sport Coupé	1968 bis 1972	9.100 €	4.900 €	3.400 €	1.200 €	600 €	6.040 DM

\* Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

**Limousine**



Dank Ölnebels meist intakt: das Blech des Motorraums



Es gilt: Die Schwachstellen von Coupé und Limousine sind...



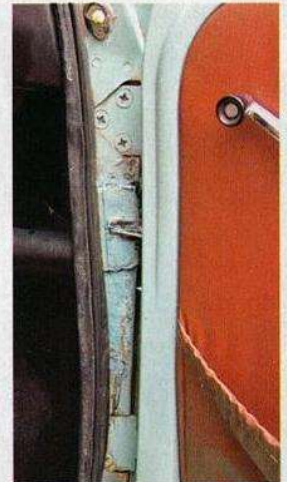
...gleich, Blech für Letztere aber einfacher verfügbar



Systembedingt: Seien es Lampentöpfe oder die...



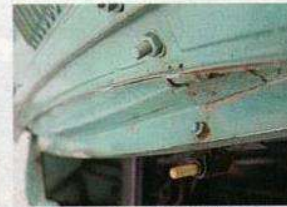
...hinteren Radläufe – mehrlagiges Blech gammelt



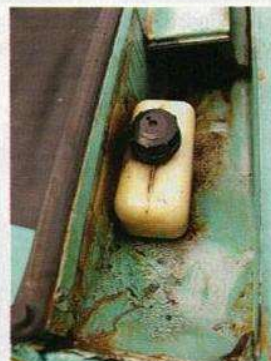
Durchbruch vom Radhaus: Diese A-Säule ist porös



Fronthaube: Nur die Streben sind kritisch...



...Rost an der Motorklappe ist eher die Ausnahme



Wasserkasten: ausgetretene Bremsflüssigkeit samt Folgen



Kotflügelaufgaben: Auch hier nagt Rost an allen Beteiligten



Check vom Fußraum aus: Gammelt die Achsaufnahme?

**Ersatzteilpreise Fiat 850 Special/Coupé (3. Serie)**

Frontkotflügel	239/248 €
Seitenteil hinten	90/325 €
Reparaturblech Schweller	40/49 €
Stoßstange vorn	35/200 €
Blinkerglas vorn	45/60 €
Frontscheibendichtung	60/93 €
Achsschenkelreparatursatz	14 €
Stoßdämpfer (vier Stück)	90 €
Hauptbremszylinder Einkr./Zweikr.	15/19 €
Bremssattel (Satz, im Tausch)	135 €
Radbremszylinder hinten	6 €
Antriebswelle (komplett)	39 €
Auspuffanlage (komplett)	93 €
Ölwannendichtsatz	4 €
Steuerkettensatz	25 €
Ein-/Auslassventil (Stück)	5 €
Wasserpumpe	78 €
Verteilerkappe	9 €
Kupplung (komplett)	75 €

Quelle: Holtmann & Niedergeskerke, Tel.: 05231/6179-0

kräftig an! Eine echte Bella Macchina also, die neben den beschriebenen Charaktereigenschaften auch noch zuverlässig, sparsam und langlebig ist. Der 850-Fan: „Ich hatte einen für Bergrennen zurechtgemachten Motor, den ich irgendwann weiterverkauft habe und der heute noch läuft. Dieser Motor hat inzwischen über 200.000 Kilometer auf der Uhr.“

Einzige echte Achillesferse der Triebwerke ist die Kühlung. Die ist in dem engen Motorabteil ohnehin schon nicht brilliant.

Kritisch wird es nach Koschigs Erfahrung, wenn die Bodenverblechung partiell fehlt. „Dann saugt das Kühlgebläse ständig bereits erwärmte Luft an.“ Ist die zudem mit

Öldunst angereichert, weil die vierteilige Ölwanndichtung mal wieder leckt, setzt ein Öl-Staub-Gemisch den Kühler zu, was der Kühlleistung einleuchtenderweise nicht



... immer aktuell

Aktuelles ●

Termine ●

Marktpreise ●

Auktions-News ●

Marktplatz ●

Gewinnspiel ●

Helpen Sie anderen oder sagen Sie Ihre Meinung!

Diskussionsforum ●



Newsletter ●

Bildergalerie ●

Videogalerie ●

Rat und Tat ●

Wo gibt's was ●

Versicherungen ●

Museen ●

Clubs ●

Archiv ●

Links ●

Downloads ●

Kontakt/FAQ ●

Info über Oldtimer =  
www.oldtimer-info.de

Ein Service der:  
oldtimer-info GmbH & CO. KG  
Witener Str. 105  
44575 Castrop-Rauxel  
Tel. 02305 923520  
Fax 02305 42602

zutraglich ist. Handelt es sich zudem um einen Italien-Import, stehen die Chancen gut, dass das Kühlsystem niemals imprägnierendes Frostschutzmittel gesehen hat und innerlich mit Rost verstopft ist.

Ist Kühlung gewährleistet, gilt es nur noch zwei typische Schwachstellen auszuschießen. Das ist zum einen die beeindruckende Krümmeranlage mit ihren Einzelrohren, die bisweilen reißt, und zum anderen die Steuerkette, die sich ab 100.000 Kilometern zunehmend längt und dann bei warmem Motor laut rasselt und peitscht. Oft gelingt dadurch auch die Zündeneinstellung nicht mehr recht, weil die (ausgeschlagene?) Verteilerwelle ebenfalls über die Steuerkette angetrieben wird. Letzter Checkpunkt: der Benzinschlauchanschluss am Weber-Vergaser. „Die Stutzen lösen sich gern aus dem Gehäuse, und weil der heiße Krümmer nicht weit ist, brennt dann ruck-zuck! das Auto ab“, mahnt Martin Koschig.

Von verschlissenen Synchronringen des Radpaares vom Zweiten (Kratzen beim Gangwechsel) und einer ausgeschlagenen Verbindungsbuchse des Schaltgestänges kurz vorm Getriebehals abgesehen, ist die Viererbox ein unauffälliger Typ. Die Gummibuchsen, in denen das Getriebe gelagert ist, zeigen sich da schon anfälliger.

Wie auch die Antriebswellen. Deren Schiebestücke sind feinverzahnt, sodass der Weg von „etwas Spiel“ zu „kein Kraftschluss mehr“ ein kurzer ist. Das und die Frage, ob die radseitigen Ruckdämpfer verschlissen sind, lässt sich durch Wackeln an den Wellen (bei aufgebocktem Auto Handbremse anziehen) prüfen.

Auf die Art werden am vorderen Ende auch die Achsschenkelbolzen auf Verschleiß kontrolliert. Die unterliegen jedoch, wie auch die Spurstangenköpfe, das übrige Fahrwerk samt Lenkung und die Bremsanlage dem ganz normalen, unauffälligen Verschleiß der Jahre.

### Coupé: Interieur und Zierteile



Vorsicht Falle: Schwarze Interieurs waren populär...



...für farbige gilt: Ersatz ist kaum mehr zu bekommen



Zierrat: Bis auf Zierleisten ist Ersatz noch erhältlich



Elektrik: Nur das Zündschloss ist ein Wackelkandidat



Einbruch durchs Heckfenster: Wasserspuren am Himmel



Solide mit den Scheiben verschraubt: die Aussteller



Rückzug: über die Jahre geschrumpfte Dichtung



Rar und sensibel: edles Cromodora-Magnesiumrad



Nicht alles Holz, was reißt: Marodes Armaturenbrett-Furnier ist leichter zu erneuern als der Lenkradkranz in Holzoptik

## Technische Daten

Fiat 850 Special/  
Limousine

**Motor:** Längs im Heck sitzender, wassergekühlter Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; im Leichtmetallkopf hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von untenliegender, kettengetriebener Nockenwelle betätigt; dreifach gelagerte Kurbelwelle

**Hubraum:** 850, Special: 843 ccm; Sport Coupé: 903 ccm

**Bohrung x Hub:** 850, Special, Coupé: 65 x 63,5 mm; Sport Coupé: 65 x 68 mm

**PS bei U/min:** 850: 34 (später 37) bei 5000, Special, Coupé: 47 bei 6200; Sport Coupé: 52 bei 6400

**mkg bei U/min:** 850: 5,15 bei 2800, Special, Coupé: 6,1 bei 3600; Sport Coupé: 6,6 bei 4000

**Kraftübertragung:** Vollsynchronisiertes Viergangschaltgetriebe; Einscheiben-Trockenkupplung (wahlweise ab 1966 kombiniert mit dem Idromatic genannten Drehmomentwandler); Hinterradantrieb

**Karosserie:**

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie

**Vorderachse:** Einzelradaufhängung an vorderen Dreiecks-Querlenkern; untere Querblattfeder; Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator

**Hinterachse:** Einzelradaufhängung an Dreiecks-Schräglenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator

**Bremsen:** Hydraulische Bremsanlage mit Trommeln rundum (Special, Coupé: Scheibenbremsen vorn)

**Länge x Breite x Höhe:**

Limousine: 3575 x 1425 x 1385 mm; Coupé: 3652 x 1500 x 1300 mm

**Höchstgeschwindigkeit:**

850: ca. 125 km/h, Special, Coupé: ca. 135 km/h; Sport Coupé: ca. 150 km/h

**Verbrauch:** alle Modelle: sechs bis acht Liter SuperPlus/100 km

**Bauzeit:** Limousine: 1964 bis 1972; Special: 1968 bis 1972; Coupé: 1965 bis 1968; Sport Coupé: 1968 bis 1971

**Kat-Nachrüstung:** ab 620 Euro bei Matrix-Engineering, Tel.: 08141/103710, www.matrix-katalysator.de

Das Technik-Kapitel beschließt Martin Koschig mit einer guten und einer schlechten Nachricht: „Das Auto ist schrauberfreundlich, und fast alle Teile gibt es noch neu und günstig – teils sogar beim Fiat-Händler! Vieles davon kommt allerdings aus Polen, hat nicht immer Top-Qualität und ist nachlässig zusammengebaut. Deshalb zerlege ich beispielsweise neue Spurstangenköpfe vor der Montage und versehe sie mit hochwertigem Fett. Auch Radbremszylinder baue ich auseinander und prüfe, ob die Kolben mit ausreichend Paste montiert sind. So halten die Teile, was unterm Strich eine Menge Arbeit spart.“

## Limousine: Interieur und Zierteile



Limousine: Auch hier gibt es Interieur-Engpässe, ebenso...



...bei manchen Dichtungen (ähnlicher Ersatz ist verfügbar)



Chrom: Während Zierleisten vergriffen sind, lassen sich...



...sowohl Embleme als auch Lampenringe und sogar...



...Stoßstangen in gutem Zustand auftreiben



Rustikal: Das Kombiinstrument macht selten Ärger, rissige Armaturenbretter kommen vor. Tauschteile gibt es jederzeit



Heizung: Leckt der Hahn? Funktionieren die Schieber?



Filigran: Oft sind die kleinen Kippschalter gebrochen

## Interieur/Zierteile/Elektrik

Machen wir es kurz: Zierleisten sind für beide Karosserievarianten Mangelware, Spiegel, Embleme, Lampenringe und sogar Stoßstangen gibt es noch in ausreichender Menge und guter Qualität.

Engpässe können auch bei Dichtungen auftreten. „Das sind aber keine exotischen Profile, sodass sich bei Spezialhändlern etwas halbwegs Passendes als Meterware auftreiben lässt“, beruhigt der Oberweseler. Noch simpler das Thema Elektrik, das mit ein paar Strippen und einem manchmal zickenden Zündschloss abgefrühstückt ist und selbst Kupferwurm-Laien vor keine nennenswerten Aufgaben stellt.

Bleibt das Interieur, und hier sieht es nicht ganz so rosig aus, weiß Koschig: „Neu gibt es nur noch schwarze Sitzbezüge, alles andere findet man nur noch gebraucht. Haben Händler wie Linea Rosso, Schinagel oder Holtmann und Niedergeker nichts auf Lager, helfen wir uns innerhalb der IG weiter.“

Ersatz für reglose Instrumente und gerissene Armaturenbretter ist wiederum kein Problem, kontaktscheue Lenkstockschalter lassen sich ebenso reparieren wie das planne Holzurnier beim Coupé-Armaturenbrett. Nur die Heizung sollte man prüfen, rät Koschig, denn bisweilen sei der Hahn im Beifahrerfußraum undicht, und die Lenkräder zeigten oft brüchige Kränze.

## Fazit

Der perfekte Einstieg ins Hobby für Schraubnovizen mit Normgarage, ein goldiger Oldtimer für den schmalen Geldbeutel, ein sparsamer Kleinwagen für den Alltag oder auch die Basis für ein böses Heizeisen – das alles ist die 850er Limousine!

Für eine Handvoll Euro mehr bekommt man das Coupé – ein Schrumpf-GT-Traum für Schutzgasköner.

Text: Dirk Ramackers

Fotos: dr/Archiv

d.ramackers@oldtimer-markt.de