

# OldtimerPraxis

nur 3 DM

Technik · Tips · Termine

Juli · 7/1995

DM 3,-

Lit. 4200,- · Ptas. 265,- · sFr. 3,- · ÖS. 25,- 4 399118 103007



VW Karmann Ghia Cabriolet  
– aus Sentimentalität wagte  
sich ein VW-Fan an eine  
unglaubliche Gammel-Möhre

Horex Regina – lesen Sie,  
wie sich zwei Enthusiasten  
dem Bad Homburger  
Motorrad-Mythos näherten



**Traum-Bike:**  
**Ducati 750 S**

**Motor-Rettung:**  
**Triumph 125 BDG**



**Rost-Orgie: Fiat 850 Spider**

# Rasanter Roster

Der offene 850 war mal Fiats flotteste Nummer – und doch: Beinahe hätten sich die beiden Restauratoren verwählt!



**Fiats 850er Spider wuchs in unheilvollen Zeiten auf: Der Turiner Konzern lockte mit smarten Linien und aparter Technik – doch schon in erster Hand raffte der Rost die feinen Flitzerchen dahin. Unendlich viele Autolieben sind am Schludrian zerbrochen – diese hier wurde nur noch inniger. Lesen Sie selbst, wie sowas gehen kann!**

In Buxtehude, sagen die Leute, sollen angeblich die Hunde mit dem Schwanz bellen. Warum das so ist, das weiß niemand. Aber das Alte Land im Bereich Stade bis Buxtehude ist aus anderen Gründen weltbekannt: Dort liegen riesige Obstplantagen, und ein Besuch im Frühjahr lohnt immer, um sich die frischen und knackigen Äpfel und Birnen, garantiert frei von Chemie und Radioaktivität, schmecken zu lassen. Die Menschen sind groß, klar, wetterfest und sturmerprobt. So einer ist Werner Butty aus Mittelnkirchen, mitten im Alten Land gelegen: Der läßt sich so leicht nicht umpusten, und schon gar nicht von „so'n lütten Fiat“. Aber der 850er erwies sich fast als Orkan, und beinahe wäre Werner doch noch gekippt.

Eigentlich fing das alles mit dem ganz kleinen 600er an, den seine Renate jahrelang als Stadtwagen gefahren hatte, wenn man auf dem Dorf so einen Ausdruck verwenden kann, und der nach und nach so abgegrurkt war, daß er auf den Schrott wandern sollte. Aber das Haus war gerade gebaut, und für einen neuen Zweitwagen war kein Geld übrig. So streifte Werner den Overall über und krepelte die Ärmel hoch. Ein halbes Jahr später bestaunte der TÜV-Prüfer den Kleinen, dem er vorher standfest die Plakette verweigert hatte: keine Mängel. Renate kommt seither wieder mit sechs Litern Benzin auf 100 Kilometer aus, Werner hatte Mut geschöpft. Einige Zeit später entdeckte er – rein zufällig – auf einem Schrottplatz in der Nähe ein Fiat 850 Coupé, und schon meinte er, daß dieses Wägelchen doch für die Schrottpresse viel zu schade sei. Also krepelte er wieder einmal die Ärmel hoch. Man lernt dabei und lernt, auch wenn es dieses Mal sehr viel länger dauerte; eines Tages stand ein herrlich restauriertes kleines Coupé in der Garage. Dummerweise hatte André, der Sohn, soeben mit Bravour die Führerscheinprüfung bestanden und wartete nun auf eine entsprechende Belohnung. Ja, da stand Werner in der leeren Garage, die eine gespenstische Ruhe ausstrahlte. Was nun tun nach

Feierabend, zumal der Kamin gemauert war, der Zaun gebaut, der Garten angelegt...? Also las der Restaurator fleißig Verkaufsanzeigen. Dabei stach ihm immer mehr der 850 Spider ins Auge. In München wurde so einer angeboten, „24.000 km, rostfrei, Topzustand“, aber bei näherem Hinsehen entpuppte sich das Objekt als „Flopzustand“, als reiner Müllhaufen.

Doch nun war Werner bis über beide Ohren verknallt, und sofort brauchte er unbedingt einen 850 Sport Spider. Im Oktober 1987 bemerkte er die Anzeige in der Regionalzeitung, die fast sein Unglück werden sollte. Sofort wurde angerufen und ein Termin vereinbart; er hatte das Gefühl, als würde der Teufel höchstpersönlich die Kohle ins Feuer schaufeln, so unerträglich wurde ihm der Gedanke, der Wagen könne anderweitig verkauft werden. Noch am selben Tage fuhr er los, ging einmal um den Wagen herum, um ihn bei Dämmerlicht zu begutachten, unternahm eine Probefahrt und legte sofort den Kaufpreis auf den Tisch.

Vielleicht hätte er den Sohn mitnehmen sollen, der hätte nicht nur mit den Augen beurteilt, sondern auch mit dem Verstand. Aber schon auf der Heimfahrt bemerkte er die bewundernden



## Historie: Fiat 850

Dante Giacosa hatte keine Lust auf die neue Aufgabe. Zu belanglos empfand er es, eine Magnum-Version des bewährten Fiat 600 auf die Räder zu stellen, weshalb der legendäre Fiat-Cheftechniker die Projektleitung an einen rangniedrigeren Kollegen abschob. Die Rede ist von einem Vorhaben namens 100 G, das Anfang der 60er Jahre in Turin anließ – am Ende der Entwicklung stand der 1964 präsentierte Fiat 850. Das heckgetriebene Autochen gebar eine erfolgreiche Modellfamilie, war als Limousine, Coupé und Cabriolet zu haben, lebte neun Modelljahre lang – und brachte es auf insgesamt 2,24 Millionen verkaufte Exemplare. Es war ein konventionell ausgelegtes Vehikel, mit Heckmotor und anfänglich 34 PS Leistung in der Limousine, doch das verrät offenbar das Erfolgsgeheimnis dieser Baureihe: keine Experimente, keine Probleme. Was nicht gegen die Technik des Autos sprechen mußte, denn sein Motor basierte zwar auf der Topolino-Konstruktion von 1938, lebte aber noch in den 80er Jahren, immer wieder modernisiert, in Uno und Panda weiter.

Bis zum März 1965 offerierte Fiat allein die Limousine, dann erschien sportliche Verstärkung: Coupé und Spider. Für die Form des ersteren zeichnete die hauseigene Designabteilung verantwortlich, das Cabrio war bei Bertone entstanden, wo es auch – im Werk Grugliasco – von den Fertigungsbändern lief. Der 850er Spider war ein keckes kleines Auto, mit leichter Hand gezeichnet, sehr südländisch und feminin in seiner Ausstrahlung; es mußte einfach ein Erfolg werden. Anfänglich 47 PS lieferte das Coupé, zwei Einheiten mehr leistete der Spider, der bei seiner Premiere in Deutschland ganze 7150 Mark kostete. Damit bewegte sich der offenherzige Fiat im Bereich deutscher Mittelklasse-Limousinen, bot also einen hochanständigen Gegenwert fürs Geld – und verkaufte sich blendend: Zwischen 1965 und 1973 verließen rund 124.000 Spider die Bertone-Hallen. Die beiden Sportversionen hatten 1968 einen modifizierten Motor bekommen, mit auf 903 Kubik vergrößertem Hubraum, und entwickelten jetzt 52 PS bei 6400/min. Sie hatten mit dem Leergewicht von 700 Kilogramm keine große Mühe: Mehr Sport-Appeal für weniger Geld gab es Ende der 60er Jahre nirgendwo, obwohl es längst nicht mehr ein vogue war, das Triebwerk im Nacken zu tragen. 1971 stellte Fiat das Coupé ein, 1972 die Limousine, im Jahr darauf den erfolgreichen Spider. Schade drum!

staurierungszeit einrichtete. Alle Anbauteile wurden beschriftet und verpackt, soweit nötig, vorher gesandstrahlt, grundiert und lackiert. Blechteile mußten her, aber bei Fiat reimt man: *Es gibt nichts mehr.* Diesen Satz sollte er in den folgenden Jahren so häufig hören, daß er nachts davon träumte; Nuccio Bertones Blechteile waren absolut nicht lieferbar. Aber Werner wollte sich nicht umpusten lassen, und so blieb ihm nichts anderes übrig, als die maroden Bleche nach und nach rauszuschneiden, nach Pappschablone neue zu schneiden, zu dengeln, stumpf zu verschweißen, zu schleifen, wiederum zu strahlen, um dann zu grundieren und zu



Knalliges Gelb, grausamer Gilb: 50.000 Kilometer hatte der 850 Spider auf dem runden Tacho – fahrfauler Vorbesitzer hatten ihn nicht vor heftigstem Korrosionsbefall geschützt. Bei näherem Hinsehen...



...fanden sich unzählig viele fiese Details, etwa komplett durchmorschte Radläufe...



...und zersiebte Innenschweller, eine typische Schwachstelle der selbsttragenden Karosserie.



Schöner dengeln: Reparaturbleche gab es nicht – jede sieche Ecke mußte nachgeklopft werden!



Skeptische Blicke: Zugegeben, besonders glücklich sehen Vater und Sohn Butty hier nicht aus.

Blicke anderer Verkehrsteilnehmer, wurde an den Ampeln angesprochen („Ist der aber mühselig!“), so daß Werner meinte, einen guten Kauf getan zu haben.

Zu Hause folgte in aller Ruhe die Bestandsaufnahme. Resümee: Fahrzeug komplett einschließlich Original-Hardtop, Inneneinrichtung bis auf die Teppiche brauchbar, Motor nach ganzen 50.000 km völlig verschlammmt. Getriebe teilweise defekt, aber Hauben und Türen fast einwandfrei. Nur der Rest der Karosserie, der begann Sorgen zu bereiten; spätestens hier drohte das Feuer der Begierde zu erstickten. In jedem nur erdenklichen Hohlraum hatte der Gilb seinen Hunger gestillt, Hohlräume dort geschaffen, wo eigentlich keine sein sollten, oder auch zwei und mehr miteinander verbunden. André grinste nur: „Vadder, das ist ein Raumfahrzeug, das Auto mit den tausend Hohlräumen!“

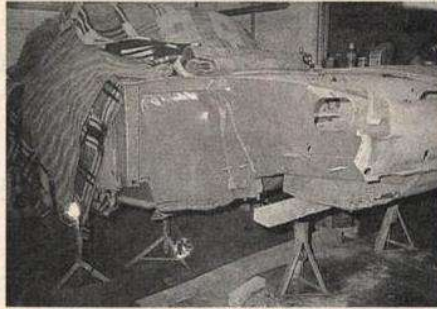
Da stand er nun, der arme Tor, und fragte sich, ob er restaurieren sollte oder wegwerfen. Eine

gewisse künstlerische Pause war erforderlich, und die überbrückte Werner damit, daß er mit dem anfang, was man eigentlich zuletzt macht: Er zertrennte das Faltdach, um nach dem Muster Originalstoff zu schneiden und zu nähen. Vier Wochen Sattlerarbeit und blutverkrustete Finger, dann konnte auf das noch halbwegs brauchbare Gestänge angepaßt werden, und siehe da: Es paßte millimetergenau. Also hieß es wieder einmal Ärmel hoch, und gemeinsam mit André baute er den Motor aus und zerlegte ihn vollständig. Mit Drahtbürste und Dieselbad wurden die Teile vom gefährlichen Schwarzschlamm befreit, wieder zusammengesetzt und eingebaut, aber die Probefahrt war schaurig: Der Ventiltrieb bestand hauptsächlich aus Klappern. Aber das würde man in den Griff bekommen, und so standen erst einmal zwei größere Anschaffungen an: Ein Schweißgerät mußte her, und ein Kompressor, um sandstrahlen zu können. Die Karosserie wurde zerlegt, wobei man sich vorsorglich auf eine längere Re-

lackieren. Wieviele Berufe Werner in dieser Zeit erlernt hat, läßt sich nicht so leicht aufzählen. Das große Problem waren die Spaltmaße; es durften nur immer kleinere Partien ausgeschnitten, gefertigt und neu eingeschweißt werden, so daß etappenweise gearbeitet werden mußte. Kotflügel, Radläufe, Bleche unterhalb der Stoßstange, alles wurde aus einem Stück gedengelt, pro Blech eine Woche. Natürlich war André wieder zynisch: „Vadder, bau Dir einen neuen, das ist leichter.“ Einige Bleche aber waren bis zur Unkenntlichkeit verrottet, und von nichts läßt sich bekanntermaßen auch keine Schablone fertigen. Dem Restaurator war eine Zwangspause verordnet, und Renate freute sich: Hatte sie nun ihren Werner für ein paar Wochen abends im Wohnzimmer und nicht in der Garage. Aber diese Freude währte nicht lange; Werners Bemühungen führten dazu, daß er eines Tages einen zweiten Spider vor der Tür stehen hatte, der zwar noch schlechter war, aber an einigen Stellen so erhalten, daß man zumindest erahnen konnte, wie die entsprechenden Partien vorher einmal beschaffen gewesen waren. Es konnte weitergedengelt werden, und nicht vergessen: Jede Schweißnaht wurde sorgfältig verzinkt.

Für Renate hatte das alles, so schien es zunächst, einen riesigen Vorteil: Hatte sie früher wochenlang alleine die Abende zugebracht, so nutzte sie nun die viele Zeit für Fortbildungskurse an einer Abendschule. Werner und André hatten die Kurse freilich als Freibrief dafür betrachtet, sich nun geradezu exzessiv mit dem Fiat zu beschäftigen. Eines Abends tauchten sie – tatsächlich (!) – im Wohnzimmer auf, und Renate freute sich schon, ausnahmsweise nicht allein zu sein. An dieser Stelle wollen wir die hochgeistigen Gespräche wörtlich wiedergeben: Werner: „Weißt Du, was das Heckabschlußblech und die Nordsee gemeinsam haben? Beide schlagen hohe Wellen.“ André: „Vaddern, das kann man doch mit etwas Feinspachtel ausgleichen.“ Werner: „Fang' mir nicht schon wieder mit Spachtelwerkeleien an; beim 600er hatten wir den Ärger...“ André: „Du kloppst und kloppst, und nachher ist das Ding dünn wie Papier...“ Renate: „Tuut, tuut, brutzel, spotz, ich bin auch ein Auto!!!“ Die Restauratoren schreckten hoch. André wollte schnell die Flex holen, und Werner klimperte mit diversen Schraubenschlüsseln, die er ständig in der Hosentasche trägt.

In den nächsten Tagen blieb sie den Abendkursen fern, die Telefonrechnung brummte nach oben, und dann zog sie, in blendender Laune, das Garagentor hoch: „Guten Abend, Ihr beiden Oberschweißer. In den nächsten drei Wochen werde ich Euch nicht mehr belästigen, kümmert Euch aber ganz schnell um eine Haushälterin. Ich mache drei Wochen Urlaub in Italien, und Ihr könnt gepflegt an der Nordsee versalzen.“ Dann knallte nur noch das Garagentor, und im selben Augenblick jaulte André auf wie ein geprügelter Hund; er hatte sich vor Schreck den Ausbeulhammer auf den Fuß fallen lassen. „Was soll der Unsinn?“, meinte er,



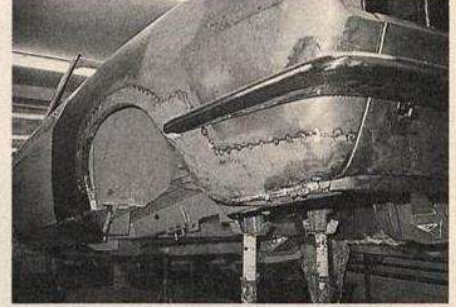
**Besserung gelobt:** Die Stehbleche gehören zu den neuralgischsten Punkten alter 850er.



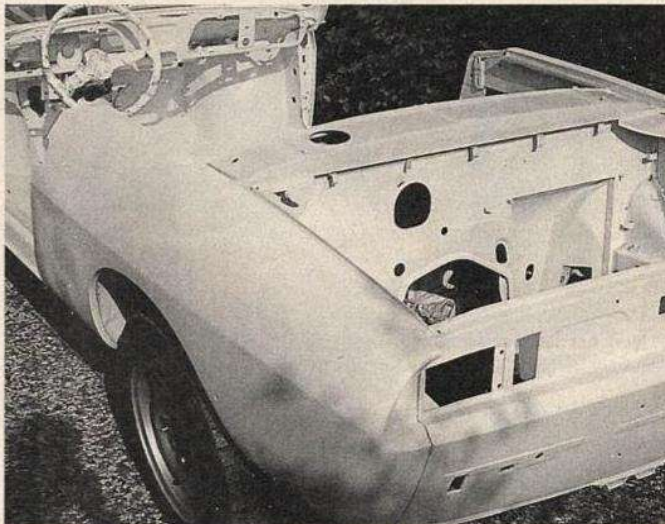
**Häppchenweise:** Immer schön Stück für Stück; das Fiat-Blechkleid zählt nicht zu den Steifsten.



**Koffer(t)raum:** So clean sah das Abteil wahrscheinlich nicht mal im Bertone-Werk aus!



**Pro Blech eine Woche** – hier, am hinteren Seitenteil, dürfte es noch etwas länger gedauert haben.



**Müssen Italiener immer Ferrarirot sein? Die Antwortsuche legten Vater und Sohn in weibliche Hände.**

„seit wann liegt Italien an der Nordsee?“ – „Nee“, meinte Werner, „irgendwas von Salz hat sie gesagt, das soll wohl in Italien sein. Italien??? – Teufel noch eins, jetzt ist mir das Blech zu kalt geworden; die Zinnschicht haftet nicht mehr richtig. Ach, wenn man nicht immer diese Sorgen mit den Frauen hätte. Da hat sie keine Lust mehr, ihre Hieroglyphen zu pauken, und dafür muß sie uns bei der Arbeit stören...“ Doch wenn das Sprichwort sagt, „Schnell ist die Jugend mit dem Wort, doch auch Alter schützt vor Torheit nicht“, dann kann das nicht zu dem Umkehrschluß führen, daß die Jugend dumm sei. André nämlich kamen gewisse Bedenken: „Sag mal, Vaddern, bist Du in den letzten Jahren mit Renate mal im Theater gewesen...?“ Aus diesen Worten wurde ein langer, langer Abend. Irgendwann stand André auf, um nur zu kommentieren: „Also, Vaddern, weißt Du, was los ist...?“ In der Nacht träumte Werner von Schrauben mit Linksgewinde, die rechts festzudrehen waren, von Nordseesalz, das

ganz Italien bedeckte; dann wollte er mit Renate ins Theater, aber seine feinen schwarzen Schuhe waren mit Zinn aufgefüllt. Als er noch Renate mit einem Italiener flanieren sah und zur Strafe – wofür (?) – von André eine schallende Ohrfeige erhielt, weil er angeblich seine Griechisch-Vokabeln nicht gelernt hatte, wachte er schweißgebadet auf. Wie war das noch, was hatte Renate gesagt? Richtig, jetzt fiel es ihm ein: Urlaub machen wollte sie, und das in Italien. Aber natürlich, Italien, das Land der Träume, bella Italia, das Land der Fiats. Gleich wollte er seine Renate umarmen, doch jetzt erst bemerkte er, daß er auf dem Sofa im Arbeitszimmer lag. Mühsam erhob er sich, um mit steifem Rücken ins Bad zu stolpern. Als er geduscht und sich angezogen hatte, deckte er den Frühstückstisch, holte die Morgenzeitung und las. Erst zwei Stunden später kam Renate in die Küche, um sich verwundert die Augen zu reiben: „Ist Dir etwa der Schweißdraht ausgegangen oder das Zinn?“ „Aber nein,“ meinte Wer-



Feurig und filigran: So sah eine Barchetta vor zweieinhalb Jahrzehnten aus – 52 PS Motorleistung zerrten an nur 700 Kilo; sechseinhalbtausend Touren und 150 km/h Spitze galten als reichlich rasant.



Ab nach Amerika: Die geraden Lampen folgten einer Zulassungsbestimmung des US-Marktes.



Der große Preis: Rund 17.000 Mark hat der 850er verschlungen – Folge: viele saubere Details!



Keine besonderen Vorkommnisse: Die Technik des Spiders gilt als großenteils unpräzise.

ner, „wir haben gerade einen wichtigen Abschnitt fertig, und so haben wir uns entschlossen, jetzt erst einmal eine künstlerische Pause einzulegen.“ Renate wollte es nicht glauben, aber da saß er tatsächlich, der Werner, und das ausnahmsweise nicht im Overall, seiner Lieblingskleidung. Am Wochenende gingen beide in die Oper, und Werner fand das ganz phantastisch, wenn auch nur angeblich, weil der Sopran ihn ständig an eine Flex erinnerte. Nach ein paar Tagen hatte er herausbekommen, wann Renate fahren wollte, und in der Firma war es keine Frage, daß er kurzfristig Urlaub bekommen würde.

Renate wollte kaum an die wundersame Heilung glauben, aber aus irgendwelchen dubiosen Gründen lief ihr kleiner 600er plötzlich nicht mehr; Werner meinte, die Ursache nicht zu finden, und so schlug er vor, daß sie doch mit dem W 123 fahren sollte, jedenfalls, wenn er mitfahren dürfe.

In der Nacht hatte Werner alles vorbereitet, das Auto war gepackt, und Renate brauchte nur noch einzusteigen. Allerdings wunderte sie sich, daß der Wagen etwas eigenartig schräg geparkt war, dachte sich aber nichts dabei. Auf der Landstraße fragte sie vorsichtig an, ob man

nicht etwas schneller fahren könne. Doch Werner meinte, daß es ein schlechtes Omen sei, sich zu schnell von der Heimat zu entfernen, und außerdem solle man den kalten Motor nicht zu hoch drehen. Auf der Autobahn beugte sie sich hinüber, um festzustellen, daß das Öl längst die Betriebstemperatur erreicht hatte, um dann ungeduldig zu werden: „Werner, die ganze Autobahn ist frei, und Du schleichst mit 80. Wann sollen wir denn ankommen?“ Werner blieb völlig ruhig und gelassen: „Aber Muckelchen, Du weißt doch, daß meine Flensburger Weste rein ist wie Deine Seele, willst Du denn etwa, daß ich einen Bußgeldbescheid bekomme?“ Renate schwante ein Unglück; sie wagte nicht, sich umzusehen; in der Tat – hätte sie darauf nicht kommen können (?) –, hinter dem Auto befand sich der Anhänger...

Es wurde ein traumhaft schöner Urlaub, fast so schön wie damals, als André noch nicht existierte, nur mit dem kleinen Unterschied, daß Werner einen Anhänger mitgenommen hatte. Renate unternahm tagsüber ausgedehnte Spaziergänge an den Adriastränden oder in Pinienwäldern, genoß den italienischen Frühlingwind oder auch Linienbusfahrten, um Museen, Kirchen, Städte und Dörfer zu besichtigen, Land

und Leute kennenzulernen und natürlich auch die Sprache. Um die hatte Werner sich – dummerweise – vorher überhaupt nicht gekümmert, und so mußte er sich mit den diversen Werkstattbesitzern und Schrottplatzbetreibern in der Zeichensprache auseinandersetzen. Aber Abends, da verbrachte man die Zeit miteinander, sei es beim Flanieren oder in diversen Lokalen, die im Frühjahr noch nicht vom Touristenrummel überschwemmt sind.

Drei Wochen reichten bei weitem nicht aus, um alle Schrottplätze Mittelitaliens abzuklappern, und so wunderte es nicht, daß im Anhänger lediglich ein paar kümmerliche – und unbrauchbare – Achsteile lagen, ein furchtbar verbogenes Verdeckgestänge, ein paar halbverrottete Felgen und eine verkratzte Frontscheibe. Zu den heiß ersehnten Blechteilen reimte Werner wieder: So was müßte dringend her – doch es gibt nichts mehr.

Als die beiden zu Hause ankamen, hatte André Besuch. Die Freundin, vor vielen Monaten durch den Fiat hinweggegrätzt, war zur Versöhnung bereit; das vollkommene Happy-End kündigte sich an. Aber bekanntermaßen setzt sich ein zerlegtes Fahrzeug auch dann, wenn alle Teile überarbeitet sind, nicht von selbst wieder zusammen.

Die Lackierung stand an, und der Familienrat stellte gemeinsam fest, daß italienische Autos nicht grundsätzlich rot sein müssen; Renate durfte entscheiden, und die wünschte sich ein weiches, warmes und leuchtendes Kadmiumgelb. Das Verlegen der Kabel bereitete manche Kopfschmerzen, aber ansonsten war die Komplettierung – im Nachhinein gesehen – gar nicht so schlimm, weil alles vorher fotografiert

## Die Adresse

Werner und André Butty  
Neuer Muddweg 17  
21720 Mittelkirchen

und gekennzeichnet worden war. Nach vollen vier Jahren Restaurierungszeit stand die Hauptabnahme an, und der Prüfer schüttelte den Kopf, aber nicht etwa, weil er dem Fiat die Plakette verweigern wollte, sondern weil er solche Leute, die so etwas machen, für total verrückt hielt.

Wer nun glaubt, die liebe Seele habe endlich Ruhe, der muß enttäuscht werden. Wozu hat man ein Schweißgerät, und was soll man mit einem Kompressor, wenn nichts zu restaurieren ist? Alle paar Wochen fuhr Werner los, um sich irgendetwas anzusehen, und eines Tages tat er – ganz in der Nähe – einen Scheunenfund auf. Die erste Steigerung folgte vom 600er auf das 850er Coupé, die zweite dann auf den Spider, und nun will er dem Faß die Krone aufsetzen. Wenn das geheimnisvolle Stück fertig ist, werden wir uns wieder melden. Vielleicht in vier oder fünf Jahren?

Text: D. Kretschmer  
Fotos: Winni Scheibe/Werner Butty