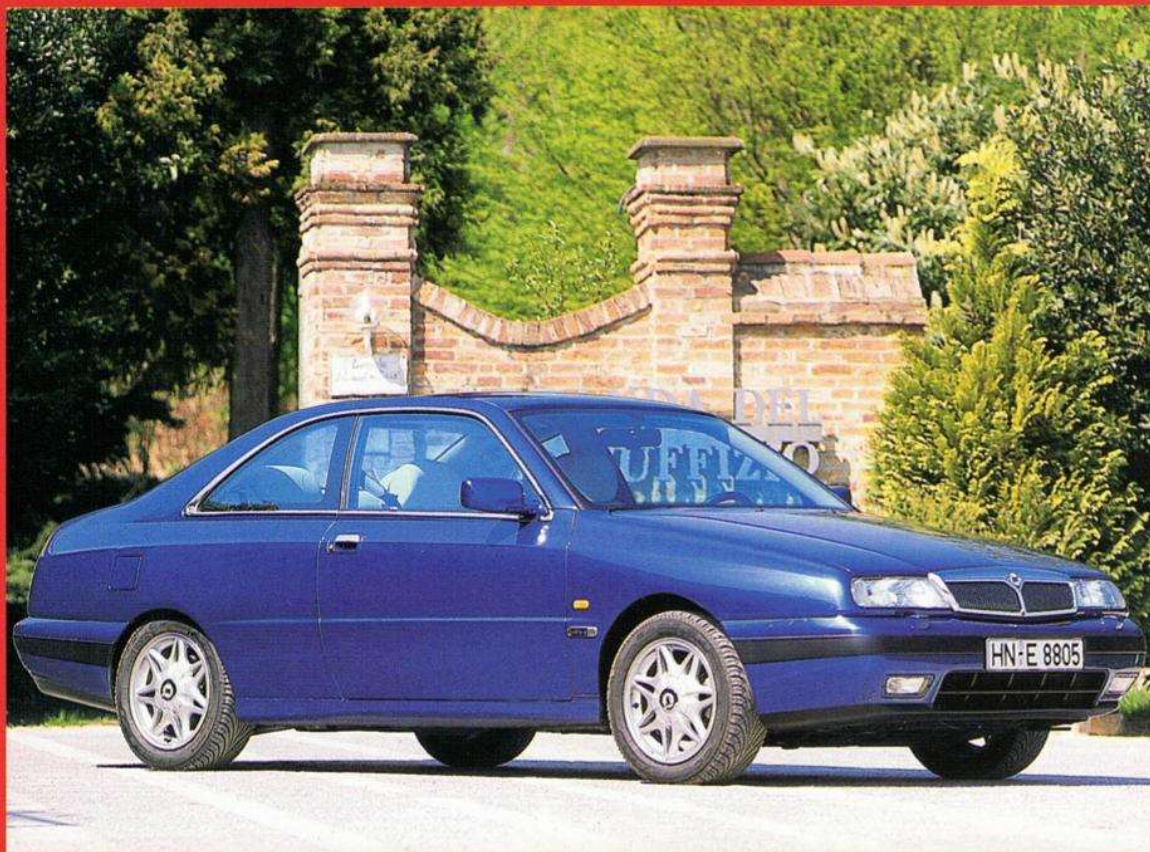


VOLANTE

VOLANTE

ITALIENISCHE AUTOMOBILE UND LEBENSART

LANCIA K COUPÉ - FERRARI F 550 MARANELLO - ALFA ROMEO GTV 24V



FLACHER, SCHNELLER, WEITER

ALFA ROMEO GTV 24V

IL GRANTURISMO

LANCIA K COUPÉ

KRAFTWERK

FERRARI F 550 MARANELLO

TOLLE KISTE

DIE DOLLEN JAHRE DES FIAT PANDA

No. 8

HEEL



WERTUNG: ACHT EINHALB



TEXT: ELVIO UND ALIGI DEGANELLO · ÜBERSETZUNG: DORKO RYBICZKA

Von ihren italienischen Verehrern liebevoll nur „Otto e mezzo“, also Achteinhalb, gerufen, schufen die Fiat 850 Coupé und Spider die Nische der sportlichen Kleinwagen und verbanden günstige Unterhaltskosten mit durchaus ansprechenden Fahrleistungen.

Daß die Fiat-Produktplaner sich Anfang der sechziger Jahre entschlossen, den künftigen 850 auch als Coupé und Spider auf den Markt zu bringen, spricht Bände über die sozialen und wirtschaftlichen Veränderungen im Italien jener Zeit. Der Wohlstand wuchs, und Fiat wollte Nutzen daraus ziehen: Eine erweiterte Produktpalette war das Gebot der Stunde. Hatte es etwa den 600 nur in zwei Varianten gegeben, als Limousine und als Multipla-Kleinbus, mit nur zwei Extras in der Preisliste (Schiebedach und Weißwandreifen), so sollte das Fiat-Programm in dem Jahrzehnt nach 1960 sehr viel breiter werden. Die Zahl der Extras, die zuvor aus Gründen der Produktstandardisierung gering gehalten worden war, schwoll ebenfalls nachhaltig an. Angebotslücken der großen Hersteller wurden bislang durch die zahlreichen Carrozzeri geschlossen. Sie boten vom Zweifarbenlack über viertürige 600-Derivate bis zu Coupés und Cabrios alles Erdenkliche an, wofür der Kunde Geld ausgeben wollte. Insbesondere die Sportflitzer auf Fiat-Basis waren populär. So entschloß sich Fiat, selbst derlei auf die kleinen Räder zu stellen.

Beim Anfang 1964 präsentierten Fiat 850 handelte es sich im Grunde um einen 600 mit neuer Karosserie und vergrößertem Motor. Auf dieser Basis kündigte Fiat für den Herbst seine neuen Sportmodelle an. Die stilistische Richtung hatten die Carrozzeri bereits angekündigt. Das Coupé verfügte über eine im Centro Stile Fiat entwickelte Karosserie, während Entwurf und Produktion des Spider wegen der geringer erwarteten Stückzahlen an Bertone vergeben wurden. Beide Projekte kamen mit Verspätung ins Ziel, so daß die Karosseriebauer mit ihren eigenen 850-Derivaten früher am Markt waren als Fiat selbst.



Als das Fiat 850 Coupé Anfang 1965 erschien, wurde es sofort zum Hit. Nicht nur, weil Vater und Sohn Boano (früher eigenständige Karossiers, jetzt im Centro Stile Fiat tätig) ein hübsches Design abgeliefert hatten, sondern weil das Coupé zwei entscheidende Asse im Ärmel hatte: einen stärkeren Motor und Scheibenbremsen. Das konnten die Carrozzeri nicht bieten. Das Coupé war elegant, sportlich, günstig im Unterhalt und in der Anschaffung: mit 950 000 Lire (damals etwa 5700 Mark) betrug der Aufpreis zur Limousine akzeptable 25%. Wer das nicht auf einmal zahlen konnte, dem bot Fiat eine Finanzierung mit 300 000 Lire Anzahlung und 29 Monatsraten an.

Unter solchen Bedingungen fanden viele zum „kleinsten Granturismo der Welt“: In der Tat orientierte sich das Coupé mit seinen sauberen Flanken und dem Fließheck stilistisch an den weit größeren GT italienischer Provenienz. Eine Chromleiste an den Seitenschwellern und eine Sicke,





FIAT 850 SPIDER UND COUPÉ

Fiat 1100 lief vergleichsweise 130, ein Opel Rekord 1700 138 km/h. Mit dem Coupé war man also ein kleiner König der Autobahn - solange man nicht auf einen Alfa Romeo oder einen der ersten Staus traf.

die von den Scheinwerfern bis zu den Heckleuchten lief, ließen das Auto gestreckter erscheinen, und die schlanke vordere Stoßstange ohne Hörner machte die Front optisch breiter. Vielleicht hatte man im Bestreben, die Breite zu betonen, etwas übertrieben: im Verhältnis zur Spurweite war die Breite des Vorderbaus doch recht üppig. Vielleicht wollte man aber auch auf diese Weise das Kofferraumvolumen vergrößern, vielleicht war es einfach der Geschmack der Zeit. Daß man auch bei Fiat selbst nicht so recht glücklich darüber war, wie weit die Karosserie seitlich über die Vorderräder ragte, zeigte sich daran, daß die Pressephotos den Wagen überwiegend von schräg hinten zeigten. Insgesamt aber ist das Coupé alles andere als häßlich.

Auf einem kleinen Heckmotorchassis einen Sportwagen aufzubauen, ist keine leichte Aufgabe, und die Boanos hatten sich ihrer exzellent entledigt. Im Interieur wurde den Insassen eine ganz Kleinwagenuntypische Aufmerksamkeit zuteil. Die Sitze boten guten Seitenhalt und waren meistens in schwarzem Kunstleder gepolstert - ebenso sportlich wie das Lenkrad und die Armaturen. Vor dem Fahrer thronten ein Tacho, der bis 160 reichte, ein Kühlwasserthermometer und (gegen Aufpreis) ein Drehzahlmesser, dessen roter Bereich bei 6200 Touren begann und bis 8000 reichte. Eine Neuheit waren die Kippschalter für das Licht. Den linken Fuß des Fahrers erfreute eine gaspedalförmige Fußstütze, deren Form Unkundige verwirrte. Bei schneller Autobahnfahrt war es jedoch ein nützliches und erholsames Detail, das manchem heutigen Sportwagen gut anstände. Für die damalige Zeit ebenfalls ungewöhnlich war der Chromknopf an der Sitzseite, der zur Entriegelung der Rückenlehne diente.

Neben der Karosserie glänzte auch die Technik. Der Motor war im Vergleich zur Limousine sportlicher ausgelegt: ein anderer Vergaser und eine höhere Verdichtung (9,3 statt 8,8:1), eine geänderte Kühlwasserführung im Zylinderkopf, ein verstärkter Motorblock, eine leistungsfähigere Wasserpumpe und größere Ventile machten die Maschine leistungs- und widerstandsfähiger. Die Sportauspuffkrümmer à la Abarth trugen das Ihre zur erstaunlichen Höchstgeschwindigkeit von über 140 km/h bei. Ein

Von den zwei sportlichen Fiat-Brüdern war der Spider der schnellere - sowohl vom Design als auch von den Fahrleistungen her. Der Karosserieentwurf entstammte dem Hause Bertone, das sich freizügig im Regal der eigenen Ideen bediente. So stammte beispielsweise das Design der Front vom Testudo, einem futuristischen Einzelstück auf Basis der Chevrolet Corvair. Auch andere Details konnte man schon von früheren Bertone-Kreationen. Damalige Kritiker nannten die Linie des Spider präventiv; doch bei einer genauen Betrachtung des Entwurfes stößt man überall auf Lösungen, die sich logisch aus dem Bestreben erklären, das Zwangskorsett der technischen Vorgaben zu überwinden. Hauptangriffspunkt der Kritik war der übergroße vordere Überhang. Der war aber nötig, um das Reserverad liegend vorne im Bug unterzubringen; das wiederum war Voraussetzung für eine aerodynamisch günstige Front und verringerte außerdem die ausgeprägte Hecklastigkeit. In der Praxis neigte der Spider dank der besseren Gewichtsverteilung und geänderter Radaufhängungen deutlich weniger zum Übersteuern als das Coupé, war in Kurven besser beherrschbar und weniger anfällig gegen Windböen von der Seite. Die höhere Endgeschwindigkeit und der etwas niedrigere Verbrauch belegen die bessere Aerodynamik des Cabrios. Bertones 850 Spider ist ein formal gelungenes, kleines Meisterstück. 140 000 produzierte Exemplare sprechen eine deutliche Sprache.

Im März 1968 stellte Fiat facegeliftete Versionen der kleinen Sportler vor. Das Coupé erhielt eine neue Heckpartie und Doppelscheinwerfer, die Scheinwerfer des Spider standen nun senkrecht. Zugleich wurde der Hubraum auf 903 ccm erhöht; die neue Maschine ersetzte das alte Triebwerk mit 47 PS und wurde auch in der Special-Limousine verbaut. Der Hub war auf 68 mm vergrößert und die Verdichtung auf 9,5 erhöht worden. Ventile und Ventilsitze waren aus einem anderen Material gefertigt, die Ölpumpe verstärkt und die Ölwanne bestand jetzt aus Aluminium. Eine Wechselstromlichtmaschine ersetzte das Gleichstromaggregat und Stahlgürtelreifen waren jetzt serienmäßig.

Während das Coupé Anfang der siebziger Jahre ersatzlos gestrichen wurde, bekam der Spider in Gestalt des X1/9 einen würdigen Nachfolger. Und wer wollte leugnen, daß die schwungvollen Linien der Barchetta eine Fortführung des 850 Spider mit den Mitteln der Neunziger sind? ●

TECHNISCHE DATEN

FIAT 850 COUPÉ (SPIDER)

4-Zyl.-Reihenmotor
 843 cm³
 47 PS bei 6200/min (49 PS bei 6500/min)
 140 km/h (über 145 km/h)
 Vierganggetriebe
 Heckmotor, Heckantrieb
 3,60 x 1,30 x 1,30 m (L x B x H)
 700 kg (735 kg) (Leergewicht)

