

Oldtimer PRA^XIS

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN

7/2026
€ 4,30



› Auto-Technik im Detail: Hondas toller CRX-Zwölfventiler auf dem Seziertisch



Wiederbelebt

› Ewig im Carport vergessen: 911 SC



Technikthema

› Werkstatt-Tipps:
Vom Umgang mit
Multimeter & Co.

Hochdruck

› Was tun, wenn der
Kopf zweimal zu
oft geplant wurde?



Super selten!

› Des 126ers großer Bruder: Fiat 133



Bildhübsch

› Auf Probefahrt: NSU Sportprinz

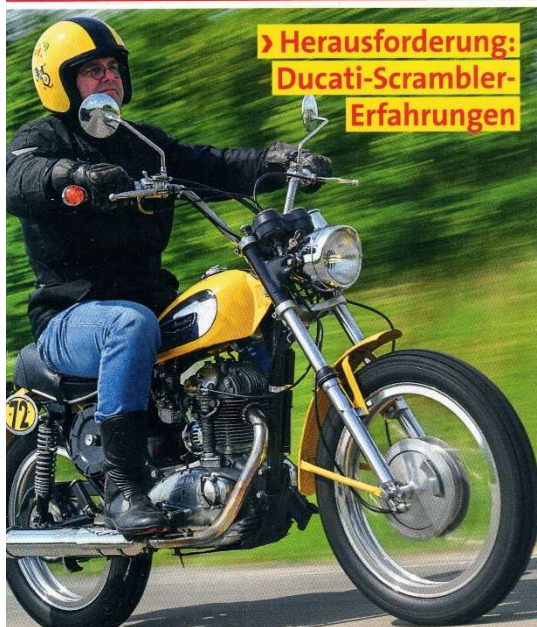


Die andere Limo

› Youngtimer-Tipp: Renault Vel Satis



OPEL **SUMMERFEELING!** KADETT AERO



› Herausforderung:
Ducati-Scrambler-
Erfahrungen



Seziert

› JAPs ohv-Single
unter der Lupe

Nettes Spielzeug!

› Automoto 150 HC



4018
AT € 4,80
CH CHF 6,50
NL € 5,10
BE/LU € 5,10
ES/IT/SI € 5,50
GR/FI € 5,80
CZ CZK 190
HU HUF 2.990

KLEINES GIFT

Mitte der Siebziger war der **Seat 133** alter Wein in neuen Schläuchen: Unter der in Spanien gestalteten Karosserie steckte die Technik des alten Fiat 850. Die Großserienkomponenten aus dem Turiner Baukasten bieten freilich alle Möglichkeiten, dem braven Seat Beine zu machen...

Er sieht aus wie ein harmloser Polski Fiat. Doch beim ersten Gasstoß wird klar: Der klingt überhaupt nicht luftgekühlt und schon gar nicht nach Zweizylinder. Kein Wunder, dass der seltene Fiat 133 bei Vielen für erstaunte Blicke sorgt. Sogar in Italien ist er weitgehend unbekannt. Wir erzählen die Geschichte eines ziemlich besonderen Exemplares....

Auf der Bodengruppe des 1964 erschienenen Fiat 850 wirkte der mit 34 PS mild motorisierte 133 schon bei seiner Präsentation Mitte der Siebziger nicht mehr taufrisch. Treffen jedoch 70 Pferdestärken auf ein Fahrzeuggewicht von knapp 700 Kilogramm, verspricht das sehr unterhaltsam zu werden.

„Ich war auf der Suche nach einem Kleinwagen für meine täglich knapp 50 Kilometer Pendelstrecke. Dafür habe ich die üblichen Onlineplattformen durchstöbert und einige Angebote ausgedruckt“, berichtet Vorbe-

sitzer Hans Peter Dennemarck. „Und ich habe Daihatsu, Polo, Twingo und Co. direkt wieder aussortiert“, grinst Fiat-850-Spezialist Uwe Thoma: „Unter den Offerten war schließlich dieser 133er! Und der passt doch fantastisch in unseren Verein.“

Wir sitzen gerade zusammen beim Jahrestreffen des Fiat 850 e.V., und gut gelaunt berichten die beiden vom Erwerb des kleinen Spaniers im Sommer 2007. Spanier? Richtig – der 133 wurde von Seat entwickelt und produziert. Bis zur Übernahme durch Volkswagen 1986 waren praktisch alle Modelle des im spanischen Martorell ansässigen Unternehmens Lizenzprodukte des Fiat-Konzerns. Nur wenige Fiat, beziehungsweise Seat 133 ließen sich damals in Deutschland verkaufen. Und in Italien wurde er offiziell sogar überhaupt nicht angeboten.

Zurück zu unserer Geschichte. „Ja, wie geplant habe ich den Wagen ganzjährig im Alltag eingesetzt“, er-



Nur wenige 133 wurden über Fiat in Deutschland verkauft. Im Angebot war er hier von 1975 bis 1980



TECHNISCHE DATEN

Fiat/Seat 133*

Motor: wassergekühlter ohv-Vierzylinder mit kettengetr. Nockenwelle; ein Registervergaser Weber 36 DCD7

Hubraum: 1049 ccm (B x H: 67,2 x 76 mm)

Leistung: 70 PS bei 6600 U/min
87 Nm bei 4100 U/min

Antrieb: Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 4476 x 1831 x 1411

Vmax: ca. 160 km/h

*alle Daten für das abgebildete Fahrzeug.



„Eigentlich wollte ich den 133 gar nicht haben, aber mein gesunder Menschenverstand hatte an dem Tag wohl auch gerade Sendepause!“

Uwe Thoma

Rund statt eckig: Der originale Balkentacho hat ausgedient. Tacho und Tourenzähler sind Eigenentwürfe



zählt Hans-Peter. „Er hatte beim Kauf nur 62.000 Kilometer runter, war tatsächlich rostfrei, und technisch gab es auch nichts auszusetzen. Okay, das Ding war keine Schönheit: Badezimmergrün und etwas hochbeinig. Und 34 PS – äh – stark. Aber echt zuverlässig im Sommer wie im Winter. Jeder Tag begann für mich mit Oldtimer-Feeling“

„Und mit Oldtimer-Geruch!“ erinnert sich Uwe lachend. „Stimmt, diese leicht muffige Duftnote hab ich auch nach sechs Jahren nicht rausbekommen“, fügt Hans-Peter hinzu. „Meine Frau hat eine empfindliche Nase, und sie hat sich nicht ein ein-

Restauriert > Fiat 133 Abarth

ziges Mal in den 133er gesetzt! Dem Charme der kleinen Heckschleuder verfallen, haben wir später dann einen geruchsneutralen Fiat 850 Spider angeschafft. Der 133 erwies sich als schwer vermittelbar, da hab' ich ihn dann dem Uwe geschenkt." Das war fast eine Notlösung: "Wirklich haben wollte ich den Wagen auch nicht", erzählt der Macher des Fiat-850-Vereins. „Aber zum Wegschmeißen war er definitiv viel zu schade. Nur fand ich ihn irgendwie reizlos...“

Also musste nachgewürzt werden. Auf der Basis des technisch fast identischen Vorgängers Fiat 850 hatte wenige Jahre zuvor PS-Magier Carlo Abarth wilde Touren- und Sportfahrzeuge auf die Räder gestellt. Diesen

Faden könnte man doch weiter spinnen. Und während Uwe Thoma mit den Arbeiten an der vollständig zerlegten Karosserie begann, kam die Idee, einer fiktiven Abarth-Variante des 133ers.

Der Zustand des Blechs war beeindruckend gut. Auch sechs Jahre Wintereinsatz hatten dem Seat kaum geschadet. Dazu beigetragen haben wohl auch die gut 30 Kilo (!) Unterbodenschutz, welche mittels Trockeneisstrahlen entfernt wurden. Für rückenschonendes Arbeiten befestigte der Restaurierer die Karosserie auf einem selbstgebauten Metallgestell. Dabei gab es nicht viel zu schweißen. Die Bodenbleche rund um die Sitzschienen waren verrostet,



Der Besitzer

> **Uwe Thoma**, Jahrgang 1964, erwarb vor über 20 Jahren seinen ersten Fiat 850 Spider. Dem Charme des flotten Hecktrieblers erlegen, gingen durch die Hände des Karosseriebaumeisters schon praktisch alle Typen der umfangreichen Fiat 850 Baureihe.



Alles so schön grün hier.: Auch der XXL-Wunderbaum wurde nicht mit dem Duft der alten Sitzgarnitur fertig...



Hingucken: Die vier Zusatzinstrumente sind wie Tacho und Drehzahlmesser Einzelanfertigungen im alten Jaeger-Design



Hinhören: Ein Autobianchi A112 70 HP spendete den Motor. Der ohv-Vierzylinder muss zur Verwendung im 133 in der Drehrichtung geändert werden

Ein Typ mit Ecken und Kanten: Seat verpasste dem damals 10 Jahren alten Fiat 850 eine neue Karosserie, die gestalterisch irgendwo zwischen 126 und 127 liegt





Als wären sie schon immer in diesem Auto verbaut gewesen: Die sportlichen, aber nicht unbequemen Sitze stammen aus dem Zubehörhandel



Im Hause Thoma kommt garantiert keine Langeweile auf: Kaum eine Karosserievariante, die es nicht auf Basis des Fiat 850 gab

„Sechs Jahre Winterbetrieb haben dem 133 so gut wie nichts ausgewacht. Das lag wohl auch an den gut 30 Kilo Unterbodenschutz, die auf der Unterseite der Karosserie klebten.“

Uwe Thoma



eine bekannte Schwachstelle schon beim Fiat 850. Darüber hinaus musste lediglich ein hinterer Radlauf geschweißt werden. „Hauben und Türen sowie die Heckbleche konnten wiederverwendet werden, wären aber auch noch für kleines Geld problemlos in Spanien zu finden“ berichtet Uwe. „Dort habe ich sogar einen nagelneuen Satz Antriebswellen inklusive Manschetten, Flanschen und Ruckdämpfern für 200 Euro gefunden. Ein fairer Preis!“

Während die Karosserie beim Lackierer auf frische Farbe wartete, kümmerte sich Uwe um die Fahrwerksteile: Querlenker und Achsschenkel wurden gestrahlt und erhielten neben neuen Buchsen einen dicken Überzug mit 2-K-Lack (Ich hatte noch eine Dose Mercedes-Farbe im Regal!). Komplettiert wurde das Fahrwerk schließlich mit einer Abarth-Blattfeder an der Vorderachse und Spax-Stoßdämpfern rundum.

Die Spezialität unseres Restaurierers ist jedoch der Umbau der 70 PS starken Motoren des frontgetriebenen Autobianchi A112 Abarth zur Verwendung im Heckabteil der Fiat-850/133-Baureihe. „Der Motorblock des A112 ist der gleiche wie



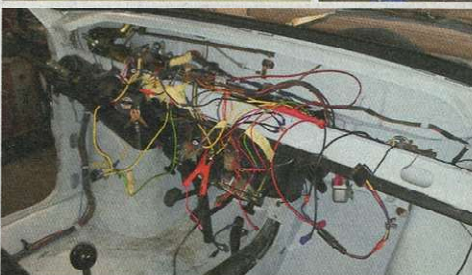
bei allen 850 und 133, deshalb gibt es auch bei Eintragung und H-Abnahme keine Probleme. Allerdings ist diese Operation nicht ‚Plug and Play‘. Die Motoren von 850 und 133 drehen links-herum, die Laufrichtung des rechtsdrehenden A-112-Motors muss geändert werden. Das betrifft vorrangig die Nockenwelle. Hier habe ich das Exemplar eines 850 Sportcoupé verwendet. Eine andere Möglichkeit bestünde im Tausch der Antriebskette durch ein Zahnradpaar, so könnte die Welle des A112 weiterverwendet werden. Weitere Anpassungen waren unter anderem Pilotlager und Ölwanne samt Schwallblechen“, erzählt Uwe. „Dem Zylinderkopf spendierte ich drei Millimeter größere Ventile und montierte einen historisch korrekten Weber-DCD7-Vergaser.“

Ein weiteres interessantes Kapitel war die Entstehung von Interieur und Cockpit. Natürlich sollten die Sitze einen gewissen Komfort bieten, gleichzeitig aber mit dem sportlichen Auftritt harmonieren. So wurde das originale Gestühl („Der Geruch war wirklich, sagen wir, etwas aufdringlich“) entsorgt und neue Zubehör-Schalensitze montiert. Dazu

» Das Beste der Baureihen kombiniert



Badezimmergrün und 34 PS stark: die bescheidene Ausgangsbasis



Es blieb kein Stein auf dem anderen beim geschenkten Gaul. Die selbstgebaute Arbeitsbühne (ganz oben) sieht verwegen aus, dient aber auch als solides Transportgestell. Von 70-PS-Motor bis Scheibenbremse: Was der Seat 133 nicht bieten kann, findet sich im Fiat-, Abarth- und A112-Teileregale

Restauriert > Fiat 133 Abarth



Ein Fiat 133, wie er von Abarth hätte gebaut werden können: Das war die Grundidee von Uwe Thoma. Das Ergebnis? Klein und heiß!

passend wurde die Rückbank vom Sattler gepolstert und bezogen. Türverkleidungen, Dämmmatten und Teppiche entstanden in Eigenregie.

Ein optisches Highlight sind die sechs Rundinstrumente im authentischen Jaeger-Look. Eine Einzelanfertigung, für die Uwe einen Spezialisten in Südtirol beauftragte. Weitere Anleihen der Abarth-Tourenwagen der sechziger Jahre liefern die senkrecht stehenden Scheibenwischer und die aufgestellte Motorhaube. Und nein, die Karos auf dem Dach sind keine Folie, sie wurden tatsächlich lackiert. „Der Lackierer hat mich extra antanzen lassen, damit ich das

selbst abklebe“, erinnert sich Uwe grinsend. „Wenigstens war die Arbeitshöhe angenehm.“

Komplettiert wird die Fuhre mit klassischen Cromodora-Rädern, wie sie einst auf dem Fiat 124 Abarth zu finden waren. Selbstbewusst und etwas breitbeinig steht er jetzt da, der Kleine. Seit seiner Fertigstellung im Jahr 2015 hat er bereits 45.000 Kilometer zurückgelegt. Trotz aller Tuningmaßnahmen ist der 133er immer noch uneingeschränkt alltagstauglich. Seine Paradedisziplin: Leute staunend zurücklassen...

Text: M. Koschig / Fotos: A. Beyer

„Zwei Tage habe ich zum Abkleben der Karos auf dem Dach gebraucht. Und zwei weitere Tage, um danach wieder geradeaus zu gucken!“

Uwe Thoma



Die klassischen Cromodora CD-30-Räder gab's ab Werk nur am Fiat 124 Sport

> HABLAS ESPANOL?

Seats erstes eigenes Design

Der Fiat bzw. Seat 133 wurde 1974 als Nachfolger des Seat 850 (baugleich mit dem Fiat 850) vorgestellt, dessen Böden-Gruppe und Technik er fast unverändert übernahm. Der 133 erhielt als erster ein eigenständiges Design, praktisch alle bisherigen Seat-Modelle übernahmen die Karosserien der italienischen Geschwister. Bis 1980 wurden knapp 200.000 Exemplare in Spanien gebaut, rund 127.000 davon exportiert, häufig mit Fiat-Logo. Nachfolger des 133 war der Seat Panda. Heute kümmern sich unter anderem der **FIAT 850 e.V.** (www.fiat850.info) und Händler wie **Holtmann & Niedgergerke** (www.fiatparts.de) um die selten gewordene Baureihe.



Langstrecke? Klar! Mehr als 45.000 Kilometer hat Uwes 133 seit der Fertigstellung zurückgelegt. Lieblingsziel: kleine Passstraßen in den Alpen...