

de auto

OFFICIEEL ORGAAN DER KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIELCLUB

ROADTEST FIAT 850 SPECIAL



Steeds meer automobiefabrikanten gaan over tot het gebruiken van het zgn. bouwdozensysteem. Men combineert bestaande carrosserieën met andere motoren, waardoor een nieuw type ontstaat met een naar verkiezing kleinere of grotere motor. Op deze wijze krijgt men een relatief goedkope uitbreiding van de serie. Opel, BMW en Audi passen dit systeem al geruime tijd toe.

Voor de koper is deze werkwijze bijzonder voordelig, vooral als een sterkere krachtbron wordt gemonteerd. Niet alleen is de prijs meestal aantrekkelijk, het opvoeren van een motor met alle risico's van dien en met verlies van de fabrieksgarantie gaat meestal ten koste van de levensduur. Afgezien nog van het feit dat dit vrijwel altijd een kostbare zaak is.

Op de automobieltentoonstelling van Genève in maart van dit jaar introduceerde Fiat de als 'bouwdoos' vervaardigde 850 Special, het onderwerp van deze roadtest.

Tot dusverre waren de talloze 850-rijders aangewezen op een tamelijk kostbare Abarth-conversie als zij de prestaties van hun auto wilden verbeteren. De prijs van een dergelijke transformatieset ligt rond de 600 gulden ('de Auto' nr. 5 van dit jaar). De sedert april in ons land verkrijgbare Special vraagt ten opzichte van de gewone uitvoering van de 850 een meerprijs van f 473,—, een meerprijs waarvoor men ook zeer veel meer krijgt. Om te beginnen een

Sterkere motor

In de motorruimte van de Special vindt men de krachtbron, die tot voor kort in de 850 Sportcoupé was gemonteerd. De cilinderinhoud is gelijk aan die van de normale versie (843 cc) maar de Special-motor levert 47 DIN-pk bij 6400 t.p.m. in plaats van 34 DIN-pk bij 4800 t.p.m. Deze extra's werden verkregen door montage van een nieuw ontwikkelde cilinderkop, een hogere compressieverhouding (9,3 : 1 in plaats van 8,8 : 1), toepassing van een register-carburateur en montage van een zeer fraai uitlaatspruitstuk.

De volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak van de Special is gelijk aan die van de normale 850 en heeft ook dezelfde overbrengingsverhoudingen. Alleen de eind-overbrenging is lager (numeriek hoger), waardoor alle overbrengingen iets lager zijn.

Wegligging

Fiat heeft gelukkig begrepen dat montage van een sterkere motor met als gevolg daarvan hoge prestaties zonder verdere veranderingen niet aanbevelenswaardig is. Daarom werd de voorwielophanging gewijzigd en kreeg de Special 13 inch wielen met brede 4½ J-velgen en radiaalbanden. Tevens werden schijfremmen op de voorwielen gemonteerd. Deze modificaties maken het mogelijk het grotere motorvermogen ten volle te benutten. De wegligging is bijzon-

der goed en de gevoeligheid voor zijwind minder dan bij de normale 850. Stevige windstoten kunnen de wagen weliswaar uit zijn koers brengen, maar men heeft nauwelijks aan het stuur te draaien om de wagen in een rechte lijn te houden.

Zoals alle kleine Fiat's is de wagen in bochten aanvankelijk onderstuurd. Met gasbijgeven kan men dit geleidelijk in overstuur veranderen, waarbij de wagen volkomen stabiel blijft. Het stuur is tamelijk direct en draait licht.

De combinatie schijfremmen vóór en trommelremmen achter, is bijzonder geslaagd. Het instrumentenpaneel achter het stuur bevat snelheidsmeter/kilometerteller, benzine- en temperatuurmeter, alsmede een viertal waarschuwinglampjes. De drie schakelaars links daarvan bedienen lichten en ruitwissers.

Een verseluchtkachel is in het midden onder het dashboard gemonteerd. De regeling is gemakkelijk en nauwkeurig. Boven in het dashboard bevinden zich draaibare ventilatieroosters. De wagen heeft geen afvoeropeningen achterin en de achterraamen zijn niet uitstelbaar, zodat men voor ventilatie onder extreme omstandigheden is aangewezen op de ventilatieaampjes in de voorportieren en de draairamen.

Een pakjesplank aan weerszijden van de kachel en portiertassen bieden gelegenheid tot het opbergen van kleine artikelen.

De neerklapbare rugleuning van de achterbank maakt het mogelijk deze ruimte voor koffers etc. te benutten. Behalve aan de wielen is de Special kenbaar aan een afwijkend front en grille, een dunne sierlijst over de volle lengte van de carrosserie, daksierlijsten en chroomlijsten rond de voor- en achterrauit, alsmede verchromde anti-inwatergootjes bij de ventilatieruities. De kofferruimte in de neus is voor een dergelijke auto groot te noemen. Het reservewiel bevindt zich recht op voorin en vormt



bij aanrijdingen een extra beveiliging. Naast een praktische crick is er een zeer complete set gereedschappen.

De benzinetank met vulopening onder motorkap aan de achterzijde bevindt zich achter de achterbank tussen de wielen en is daardoor extra beveiligd.

Trouwens, niet alleen qua rij-eigenschappen, maar ook door de constructie en de inwendige afwerking is de 850 Special een veilige auto.

Luxe interieur

De 850 is van huis uit een zeer compleet uitgeruste, kleine, auto. Bij de Special werd daarom de nadruk op meer luxe gelegd. Zo zijn dak en zijpanelen geheel bekleed en is veel aandacht aan geluidsisolatie besteed. Het gehele dashboard is met zacht materiaal afgewerkt. Het sportieve karakter wordt geaccentueerd door een houten stuur met matzwarte spaken.

De zit achter het stuur is goed, zelfs voor vrij lange bestuurders. De rugleuningen staan tamelijk rechtop; verstelbare rugleuningen zijn echter als extra leverbaar. Zowel de voorstoelen als de achterbank zijn bekleed met elastisch kunstleer en geven steun op de juiste plaatsen. Voor de ver-





snellingshefboom bevindt zich een opbergbakje voor kleine artikelen.

De prestaties van de 850 Special zijn rondt uit verbluffend. De topsnelheid van rond 140 echte kilometers en de acceleratiecijfers zijn beter dan van menig concurrent uit een hogere klasse. Daarbij blijft het benzineverbruik onder alle omstandigheden relatief laag. Bij dit alles is echter een waarschuwend woord op zijn plaats. De hoge topsnelheid wordt namelijk bereikt bij circa 7000 t.p.m., een toerental dat men niet uren achter elkaar mag rijden, wil men de levensduur niet in gevaar brengen. Een kruissnelheid van circa 125 km/uur lijkt ons dan ook aanbevelenswaardig, terwijl een toerenteller een nuttig accessoire zou zijn. Ook bij fel accelereren dient men er voor te waken dat de rode streepjes op de snelheidsmeter — die waarschuwen bij het bereiken van het toerental van het maxi-

mum vermogen — niet te overschrijden. Dit geldt speciaal voor de tamelijk korte drie, die dit extra verleidelijk maakt. De souplesse en het gemak waarmee het motor-tje toeren draait maken deze wenk allerminst overbodig.

Conclusie

Zowel de prijs als de afmetingen en de prestaties maken de 850 Special bijzonder aantrekkelijk. Daarbij is deze auto niet alleen in stadsverkeer maar ook op de grote weg in zijn element. Tegenover een groot aantal pluspunten staan maar enkele minpunten, die echter ruimschoots door de vele plusjes worden gecompenseerd. Ten opzichte van de 850 in normale uitvoering is de meerprijs gering, vooral omdat deze meerprijs niet in verhouding staat tot alle extra's die men er voor krijgt.



MENING VAN HENK VAN ZALINGE

Ook onze technische medewerker Henk van Zalinge reed met de Fiat 850 Special. Zijn mening luidt:

'De sportieve motor draait zijn toeren met een tevreden, sportief geluid. Ze hebben er iets leuks van gemaakt en dat op een volkomen verantwoorde wijze. Kijk maar eens naar dat mooie uitlaatspruitstuk. Zo iets vind je doorgaans bij echte sportwagens. Nu we toch onder de motorkap kijken: de oliepeilstok is redelijk goed bereikbaar, de ontsteking zit prima onder handbereik en om bij de carburateur te kunnen moet je het luchtfilter eraf halen, maar alles ziet er goed verzorgd uit.

De versnellingsbak schakelt goed. Alleen de synchromesh van de één biedt nogal wat weerstand, hetgeen overigens geen bezwaar is. De pook zit mooi, elke bestuurder kan er gemakkelijk bij. De koppeling is goed aangepast aan het vermogen. Hij grijpt mooi aan. De bak is vrijwel geruisloos.

Het stuur van deze testwagen draait veel te zwaar, maar ik weet dat niet alle Specials daar last van hebben. Nieuwigheid, zullen we maar zeggen. In ieder geval stuurt het direct en dat is een prettige eigenschap. Ik vind de wagen goed geveerd. Hij hangt in bochten vrijwel niet over. Op autowegen met wind is de wagen niet helemaal stabiel. Dat zit in het compromis van de vering en de wielophanging. Zou je hem stugger maken dan is hij stabiel maar minder comfortabel. Het door de fabriek gekozen compromis vind ik zeer goed. In bochten is deze auto koersvast. De Special remt prachtig. Hij blijft volkomen recht en duikt alleen iets naar voren. De remmen zijn goed doseerbaar.

Het stuur zou wat mij betreft wat lager mogen staan, maar de stand van de pedalen, de versnellingshefboom en de onderlinge verhouding ervan is prettig.

Het uitzicht is heel behoorlijk. Dank zij de brede portieren kan je gemakkelijk in- en uitstappen. Je zit er goed in. De beenruimte achterin is niet overdadig, maar wat wil je? Het is en blijft een kleine auto. De instrumenten zijn goed afleesbaar. Zo'n watertemperatuurmeter is handig, dan weet je tenminste waar je aan toe bent als je lang achter elkaar hard rijdt. De ventilatie is niet volmaakt, dat kan beter. De afwerking is keurig.

Voor een auto van deze afmetingen is de bagageruimte groot. Het reservewiel staat op een handige plaats. Bij parkeren zijn de rubber rozetten op de bumpers bijzonder praktisch.

Het is een handig, pittig autootje, zeker voor die prijs.'



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: viertakt; viercilinder in lijn; vloeistofkoeling; boring x slag: 65 x 63,5 mm; cilinderinhoud: 843 cc; compressieverhouding: 9,3:1; vermogen: 47 DIN-pk bij 6400 tpm; koppel: 6 mkg bij 3600 tpm; kopkleppen; onderliggende nokkenas; mechanische benzinepomp; één dubbele Weber of Solex carburateur.

Transmissie: normale plaatkoppeling; vier versnellingen vooruit, alle synchromesh; schakelhefboom centraal in de vloer; motor achterin; achterwielaandrijving.

Onderstel en wielophanging: zelfdragende carrosserie; vering: vóór: onafhankelijk met dwarse bladveer, achter: onafhankelijk met schroefveren; schijfremmen vóór, trommelremmen achter; handrem mechanisch op de achterwielen; telescopschokbrekers rondom.



Carrosserie, maten, gewichten, enz.: vier zitplaatsen; twee portieren; lengte: 358 cm; breedte: 143 cm; hoogte: 138 cm; wielbasis: 203 cm; spoorbreedte: vóór: 115 cm, achter: 121 cm; draaicirkel: 9 meter; gewicht: 684 kg; toelaatbaar gewicht: 1070 kg; carterinhoud: 3,3 liter; tankinhoud: 30 liter; elektrische installatie: 12 volt; bandenmaat: 145 - 13.

Prijs: f 5200,—.

Fabrikant: Fiat S.A., Corso G. Agnelli 200, Turijn, Italië.

Importeur: J. Leonard Lang's Automobielenbedrijven N.V., Stadhouderskade 113, Amsterdam.

MEETRESULTATEN

Kilometerstand: begin test: 4014 km, einde test: 4794 km.

Topsnelheid: 138 km/uur (de meter wijst dan 142 km/uur).

Benzineverbruik: rustig: 1 op 14,6; sn 1 op 11,4; gemiddeld: 1 op 12,4.

Afwijkingen snelheidsmeter: 50 = 48; 70 = 72; 80 = 80; 100 = 100; 120 = 120 km/uur.

Bereik in de versnellingen: I: 0-40; II: 15-70; III: 20-110; IV: 35-top.

Acceleratie: 0-50 in 4,9; 0-80 in 10; 0-100 in 24,6; 0-120 in 32; 50-80 in 5,1; 80-120 in 18,7; 0-400 meter in 21,4 sec. (= 98 km/uur).

CONCURRENTEN

	Fiat 850 Special	Volkswagen 1300	BMC 1000	Fiat 850	Simca 1000 L
cilinderinhoud:	843 cc	1285 cc	998 cc	843 cc	944 cc
vermogen:	47 DIN-pk	50 SAE-pk	40 SAE-pk	34 DIN-pk	39 DIN-pk
topsnelheid:	138 km/uur	125 km/uur	126 km/uur	124 km/uur	125 km/uur
0-80 km/uur:	10 sec.	15 sec.	13,7 sec.	15,4 sec.	13,7 sec.
verbruik:	1:12,4	1:11,5	1:13,8	1:13,5	1:13,8
gewicht:	684 kg	780 kg	600 kg	615 kg	730 kg
lengte:	358 cm	407 cm	305 cm	358 cm	380 cm
breedte:	143 cm	154 cm	141 cm	143 cm	148 cm
bandenmaat:	145 - 13	5.60 - 15	5.20 - 10	5.50 - 12	5.60 - 12
prijs:	f 5200,—	f 5495,—	f 5310,—	f 4727,—	f 5195,—