

dat mag bekend worden geacht — overtuigend zijn zeer gemakkelijk in de hand te houden. Mocht het onverhoopt toch een beetje uit de hand lopen — maar dan gaat het al erg hard — dan is een geringe stuurcorrectie voldoende om de wagen weer op het juiste pad te brengen. Eén voorbehoud willen we echter maken, echt

hård rijden kunt U het best op geasfalteerde wegen doen. Op ongelijk plaveisel zal de schuin scharnierende pendelasophanging van de achterwielen U parten gaan spelen. De wagen glijdt dan niet meer een bocht om, maar springt aan de achterzijde weg. Het is dan zaak om uiterst voorzichtig stuurcorrecties uit te voeren. Desalniette-

min kunnen we niet anders zeggen dan dat de wegligging van de 850 coupé zeer goed genoemd mag worden.

Dat kunnen we eveneens zeggen van de remmen. De schijfremmen voor vragen wel een iets hogere pedaaldruk dan bij de trommels van de gewone 850, maar dat zwaarder trappen kan men nauwelijks als



Aan het interieur is niet veel gewijzigd, hoewel het nog steeds zeer compleet genoemd mag worden. Slechts het bakje op de (loze) transmissietunnel is erbij gekomen.



een bezwaar voelen. Ze trekken een zeer recht spoor en van fading hebben we tijdens de gehele testperiode — die nogal wat kilometer-tjes besloeg omdat we het een erg fijn automobieltje vonden — absoluut niets gemerkt.

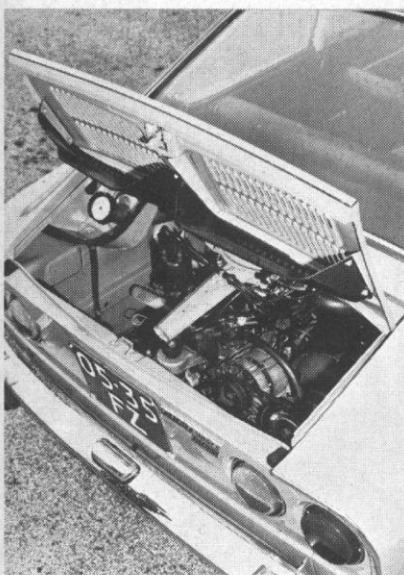
De gevoeligheid voor zijwind is bij de nieuwste uitvoering van de coupé iets minder dan bij het oudere model, hetgeen we ongetwijfeld op het conto van de bredere velgen mogen schrijven. Toch is deze gevoeligheid bij sterke wind net iets te veel om zonder bezwaar over heen te stappen.

Eerlijk gezegd verwondert het ons niet meer dat er op het moment van schrijven een enorme wachtlijst bestaat voor deze coupé. Alleen al in Nederland wachten 900 aspirant eigenaren met smart op de komst van hun automobieltje. Smart die we zeer goed kunnen begrijpen. Want nog even resume-rend; de wagen loopt 149 kilometer per uur, heeft een bijzonder fraai carrosserietje, heeft een zeer goede wegligging, is redelijk zuinig en is desondanks voor nog geen zeventuizend gulden op de markt.

Laten we wel wezen, dat is voor een dergelijk automobieltje geen geld. Als extra prettige bijkomstigheid is er dan nog de hoge tweedehandswaarde. Vijf minuten nadat Uw advertentie is geplaatst, staan er talloze liefhebbers op Uw stoep te dringen...

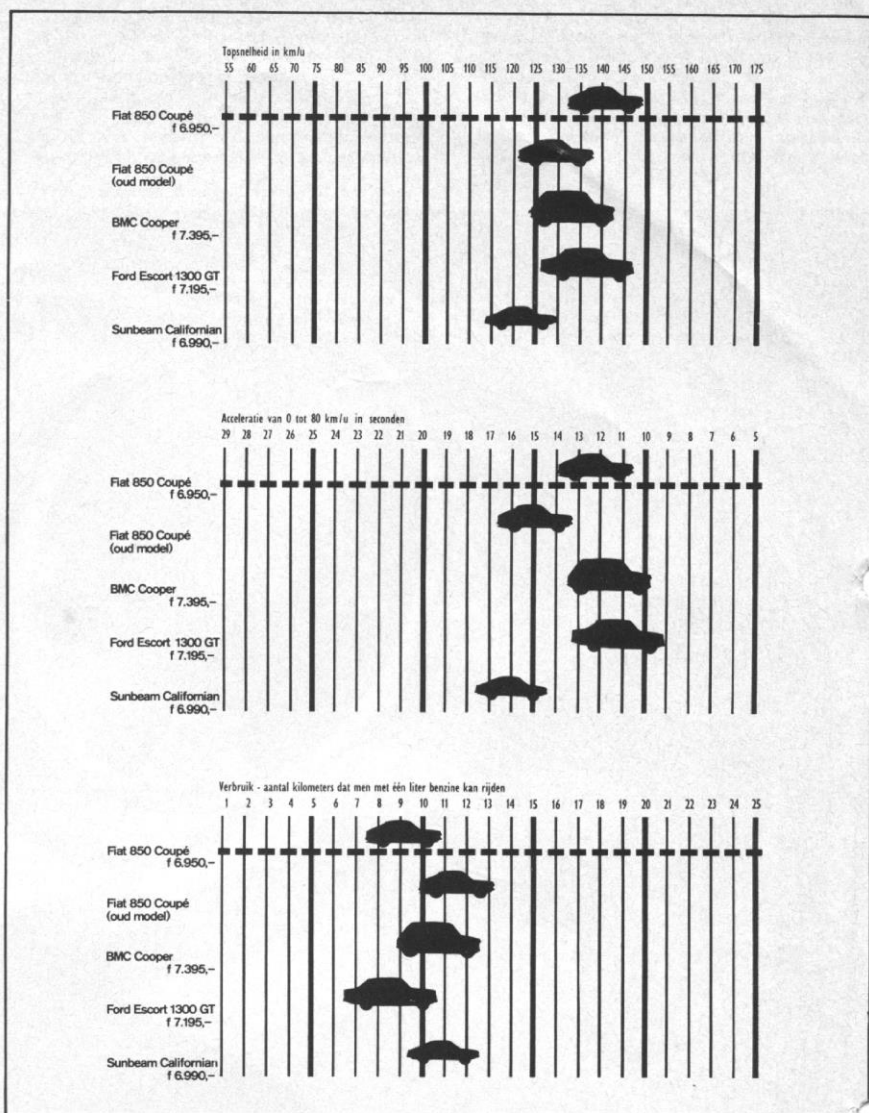
zo ongemeen soepel genoemd mag worden. De vermogensafgifte is over het hele toerentalbereik zeer redelijk. Reeds bij 3000 toeren levert de motor op de rollenbank 23 paardekrachten en dat gaat geleidelijk aan dóór tot 7000 toeren waarbij de motor nog steeds 37 pk kan opbrengen. Het is dus niet zo — zoals dat véél gebeurt bij opgevoerde motoren — dat slechts een zeer klein gedeelte van het toerentalgebied in staat is om voldoende vermogen te leveren.

Deze grote soepelheid en eveneens grote vinnigheid past wonderwel bij het karakter van de versnellingsbak, die typisch Italiaans is, met drie betrekkelijk korte versnellingen en een vrij lange vierde. De topsnelheid is 149 kilometer per uur. Vermeldenswaard is verder de hoogste snelheid die we voor dit coupeetje registreerden, met de (vrij krachtige) wind in de rug liep de wagen 154 echte kilometers per uur! Dat is bijna tien kilometer per uur méér dan de fabriek opgeeft.

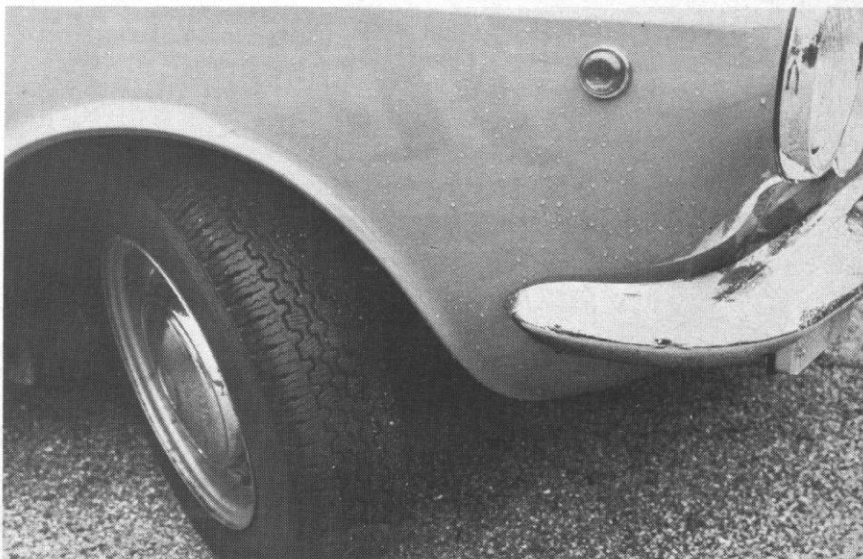


In het motorcompartiment ziet U nog juist de vrij fors bemeten wisselstroomdynamo.

Fiat is geen fabriek die over een nacht ijs gaat. Ware dat wel zo geweest dan was de 850 coupé alleen maar een fraai carrosserietje op hetzelfde onderstel als de 850 sedan. Een procedure die bij veel fabrieken zonder meer gebruikelijk is. Maar bij Fiat niet, wordt het motorvermogen vergroot, dan is een logisch gevolg daarvan dat er ook wat aan de wegligging wordt verbeterd. Gaat de carrosserie op de helling, dan wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om een en ander toe te voegen aan — of het verbeteren van — de uitrusting. Voorbeelden bij deze 850 coupé zijn er te over, de gelijkstroomdynamo werd vervangen door een wisselstroomgenerator, de grotere prestaties werden opgevangen door het monteren van een nog bredere velgmaat. De wegligging van deze coupé is dan ook opvallend goed. Het is zelfs zeer moeilijk om de grenzen van de wiel-weg adheesie nauwkeurig te kunnen bepalen. Men moet echt enige tijd met de wagen rondrijden en er aan wennen alvorens men precies weet hoe goed het bochtgedrag van de coupé is. Wanneer het hard gaat vertoont de wagen een duidelijke overstuurkarakteristiek en —



Oorspronkelijk was de coupé al voorzien van de (zeer) brede velgmaat van 4½ inch. Fiat heeft er nog een schepje boven op gelegd, de maat is nu 5 inch.



Toen de Fiat fabriek ongeveer 2½ jaar geleden met een coupé versie van de 850 ten tonele verscheen en we eerst in Italië en daarna in Nederland uitgebreid met deze coupé konden kennismaken, vonden we het al onbegrijpelijk dat een automobiefabriek een zó snel en een zó compleet uitgerust wagentje voor zó weinig geld op de markt kon brengen. Op dit moment, nu we de vernieuwde Fiat 850 Sport coupé een tijdje „in huis” hebben gehad, is dat gevoel alleen nog maar sterker geworden. Wat Fiat nu precies uithaalt met zijn prijscalculaties weten we niet, maar dat ze ongemeen scherp zijn berekend is buiten kijf. Bijna iedere Fiat kan in Nederland desnoods 1000 gulden méér kosten en dan zijn ze nóg tot concurrentie in hun klasse in staat.

De 850 coupé van de jaargang 1968 is nog aanzienlijk volwassener geworden dan hij al was. Afgezien van de wijzigingen aan het koetswerk — die de wagen er overigens alleen maar fraaier op maken — zijn ook een paar mechanische hoedanigheden op de helling geweest. De cilinderinhoud bedraagt nu 903 cc tegen 843 cc van het vorige model. Deze 60 cc méér werd verkre-

gen door de slag met 4,5 millimeter te verlengen, zodat de oorspronkelijk overvierkante motor nu is veranderd in een (wat overdreven uitgedrukt) langeslagmotor, die nu 52 DIN paardekrachten levert bij 6500 toeren per minuut. Zowel het vermogenscijfer als het toerental zijn voor een normaal stoterstangenmotortje van 900 cc, indrukwekkende getallen. Nog imposanter is de wetenschap dat we bij de vermogensmeting op de rollenbank zonder enigerlei protesten van de motor tot zo'n 7400 toeren per minuut konden komen. De toch al brede velgmaat van 4½ inch werd nog wat forser, de velgbreedte bedraagt nu 5 inch.

Het koetswerk is eigenlijk niet véél gewijzigd, de achterzijde werd voorzien van een iets scherpere „afsnijding” die een beetje aan de 124 coupé doet denken. De vorm van de achterlichten werd veranderd, zodat er nu ruimte is voor twee achteruitrijlampen. Aan de voorzijde hebben twee verstralers een plaatsje gevonden. Ook het interieur is vrijwel ongewijzigd gebleven. Ook nu nog is de wagen ongemeen compleet uitgerust. Men telt in de 850 liefst drie handgrepen voor de diverse passagiers,

twee asbakken, twee stoelvergrendelingen en nog een heleboel andere hebbedingetjes.



De stoeltjes zijn goed en bieden voldoende zijdelingse steun. U hoeft er echter niet op te rekenen dat wanneer de stoelen in de achterste stand staan geschoven, U op de achterbank nog volwassenen zou kunnen bergen, slechts kinderen onder de tien jaar kunnen min of meer comfortabel vervoerd worden.

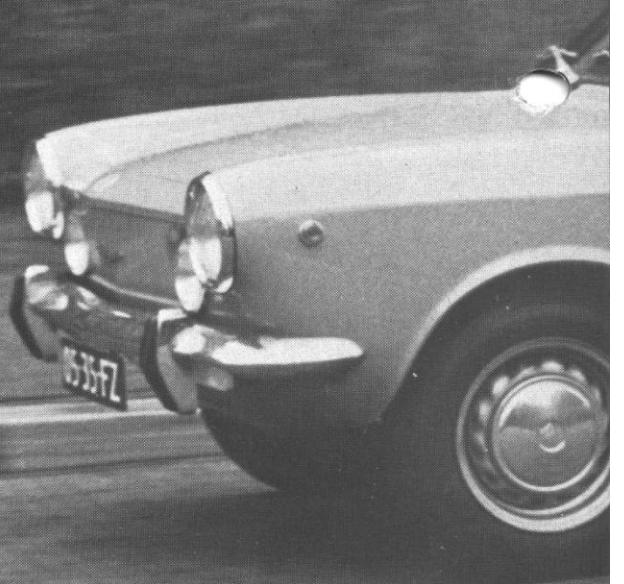
Twee jaar geleden waren we al zeer enthousiast over de krachtbron van de 850 coupé. Dat is nu nog een beetje erger geworden. Het is zonder meer buitengewoon dat dit motortje — dat toch een betrekkelijk hoog specifiek vermogen heeft — daarnaast nog



Roadtest



fiat 850 sport coupé



OVERDRUK UIT **AUTOVISIE** - DERTIENDE JAARGANG - 28 JUNI 1968

Roadtest van de nieuwe

FIAT 850 SPORT COUPÉ



Imp.: J. Leonard Lang's Automobielbedrijven N.V. Stadhouderskade 113 - Amsterdam tel. 020-730867

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:

Watergekoelde 4-cilinder lijnmotor; achteringemon- teerd; boring 65 mm; slag 68 mm; cilinderinhoud 903 cc; compr.verh. 9,5 op 1; max. verm. vlgs. fabrieksofgave 52 DIN pk bij 6500 toeren per min.; max. verm. gemeten aan de aangedreven wielen 42 pk bij 6000 toeren per min.; max. koppel vlgs. fabrieksofgave 6,6 mkg. bij 4000 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroom genera- tor 550 watt; accu 48 ah; 1 dubbele carburateur; mechanische brandstofpomp; enkele onderliggende nokkenas.

Transmissie:

Aandrijving op achterwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met 4 versnellingsbak, waarvan alle overbrengingen gesynchroniseerd; over- brengingsverh. 1ste versn. 3,636 op 1; 2de versn. 2,055 op 1; 3de versn. 1,409 op 1; 4de versn. 0,963 op 1; achterruit 3,615 op 1; differentiël- reductie 4,88 op 1.

Onderstel:

Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke voorwiel- ophanging met bladveer; achter onafhankelijk met schroefveren; telescoop schokdempers rondom; schijfremmen voor; trommelremmen achter; bandenmaat 155 x 13; worm en rol stuurinrichting; 3 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten, gewichten en inhoud:

Wielbasis 203 cm; spoorbreedte voor 117 cm; achter 122 cm; max. lengte 365 cm; max. breedte 150 cm; hoogte 130 cm; rijklaraar gewicht 745 kg; draaicirkel 9,6 m; inhoud benzinetank 30 liter; motorcarter 3,75 liter; koelsysteem 7,5 liter.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter, watertemperatuurmeter, toerental- ler, dagkilometerteller, laadstroomcontrolelamp, oliledrukcontrolelamp, brandstofreservewarschu- wingslamp, ruitesprouer, kachel, verklekkerlamp grootlicht, verklekkerlamp stadslucht, verklekker- lamp richtingaanwijzers, achteruitrijlampen, bin- nenverlichting automatisch bij openen portier, licht- schakelaar op dashboard, dmschakelaar aanstuur- kolom, choke op de vloer, handrem op de vloer.

Toegankelijkheid:

Oliepeilstok goed, olievuldop goed, stroomverdeler goed, carburateur matig, dynamo (om riem te stellen) goed, benzinepomp goed, zekeringen goed, ruitwissermotor slecht, bougies matig, remvloei- stofreservoir goed, accu goed.

Service:

Aantal smeerpunten geen, servicebeurten vlgs. in- structieboekje om de 10.000 km, motorolie ververset om de 5.000 km, olieverset versnellingsbak en cardan vlgs. instructieboekje om de 30.000 km.

Boordgereedschap omvat:

Krik, wielsleutel, schroevendraaier, sleutels om car- burateur en benzinepomp te demonteren en af te stellen, sleutels om ontsteking te demonteren en af te stellen, bougiesleutel.

Prijzen onderdelen:

Voorspatbord f 180,—; portier f 316,—; koppell- plaat f 33,—; drukgroep f 72,50; complete uitlaat f 169,—; inlaatklep f 4,40; uitlaatklep f 6,40; ruit- wisserblad f 9,—; koplampunit f 13,60; koplamp- rand f 9,—; wielpomp f 8,40; schokdemper voor/ achter f 41,50/f 38,—; set remvoeringen (4 wielen) f 66,—; standaard gemonteerde banden per stel van vier f 300,—; voorruit f 234,—.
(Alle prijzen exclusief montage).

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 50 cm; lengte (zitvlak) 50 cm; hoogte rugleuning 50 cm; afstand zitvlak- dak 90 cm; wagenbreedte schouderhoogte 118 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 105 en 120 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 23 cm. Achterzitting: breedte (zitvlak) 122 cm; lengte (zit- vlak) 45 cm; hoogte rugleuning 42 cm; afstand zitvlak-dak 78 cm; wagenbreedte schouderhoogte 109 cm; min. en max. afstand rugleuning-voor- zitting (over zitvlak gemeten) 45 en 61 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 22 cm. Bagageruimte: lengte 80 cm; breedte 95 cm; hoogte 25 cm; reservewiel staat in bagagebergplaats.

Verzekeringspremies:

A.R. van f 400,— tot f 650,— per jaar; W.A. f 135,— tot f 216,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting: f 128,80 per jaar.

Prijs: f 6.950,—.

Importeur: J. L. Lang N.V., Amsterdam.

MOTOR:

Elasticiteit:	3
Geluidsniveau:	3
Koude start:	3½

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	4
Bedieningsgemak:	3
Synchronisatie:	3½
Geluidsniveau:	4

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

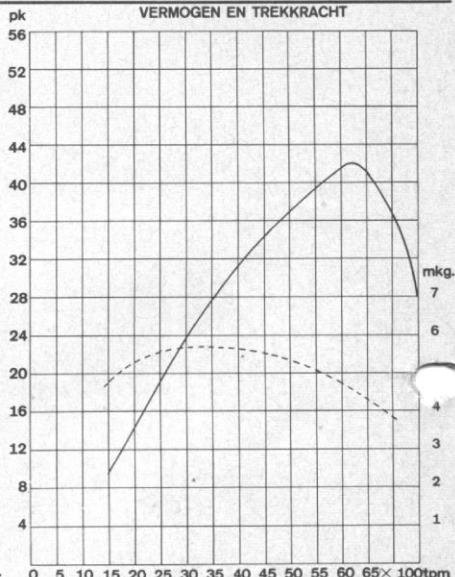
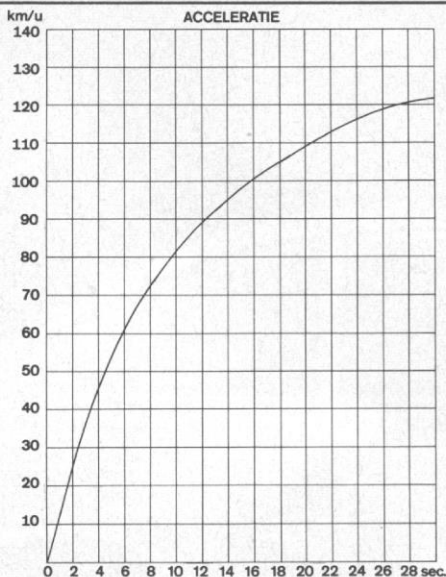
Besturing:	4½
Remmen:	4½
Bochtgedrag:	4
Zijwindongevoeligheid:	3
Veercomfort:	2½
Veerdemping:	4

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	4
Uitzicht:	3½
Bagageruimte:	2½
Afwerking:	4

Verklaring waarderingscijfers:

1 = onbevredigend; 2 = net voldoende; 3 = ruim voldoende; 4 = goed; 5 = uitzonderlijk goed.



PRESTATIES

OP DE ROLLENTSTBANK:

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 52 Din pk bij 6500 omwentelingen per minuut, bleek op de rolleentestbank neer te komen op maximaal 42 pk bij 6000 omwentelingen per minuut, gemeten aan de aangedreven wielen.

Onderstaand enkele vermogenscijfers, gemeten aan de aangedreven wielen bij diverse motortoerental- len en gecompenseerd met de bij die toerentalen ge- constateerde lucht-brandstofverhoudingen.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 29	70 is 65	110 is 102
40 is 38	80 is 74	120 is 112
50 is 47	90 is 83	130 is 122
60 is 56	100 is 92	140 is 132

OP DE WEG:

Alle metingen werden verricht bij zonnig weer met vrij veel wind op een vlakke, droge weg. In de

wagen twee volwassenen. De wagen was voor deze metingen op de rolleentestbank zorgvuldig op maxi- maal vermogen afgesteld, zonder iets aan de stan- daardspecificatie te veranderen.

Topsnelheid: 149 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 157 km per uur.

De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometeerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheids- meter dan aanwees.

0 tot 40 km per uur (teller 42):	3,0 sec. gem.
0 tot 60 km per uur (teller 64):	6,1 sec. gem.
0 tot 80 km per uur (teller 86):	10,6 sec. gem.
0 tot 100 km per uur (teller 108):	16,9 sec. gem.
0 tot 120 km per uur (teller 128):	28,2 sec. ge-

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 12,4 op, een zeer snel gereden traject 1 op 10,2.

Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 10,8.