

TITELSTORY DKW F12 Roadster, Fiat 850 Spider, MG Midget



ELEGANTER ITALIENER, SOLIDER DEUTSCHER ODER KNORRIGER BRITE

OFFEN & HERRLICH

Cabrios für jeden Geschmack

Die Sommer müssen früher wärmer und die Familien kleiner gewesen sein. Anders ist wohl nicht zu erklären, warum es in den 60er-Jahren so viele offene und dabei noch erschwingliche Zweisitzer gab. Noch einen großen Unterschied gibt es übrigens im Vergleich von damals zu heute: Die Autos waren individueller. Egal ob Frontantrieb, Heckantrieb oder Heckmotor, Viertakter oder Zweitakter, komfortabel oder sportlich, rundlich oder kantig, es gab Angebote für jeden Geschmack. Un-

sere drei Testkandidaten könnten gegensätzlicher nicht sein: der kommode DKW F12 Roadster mit Frontantrieb und Zweitaktmotor, der elegante und zierliche Fiat 850 Spider mit dem kleinen Heckmotor und dem filigranen Äußeren sowie der knorrige MG Midget, der mit robuster Technik und hartem Fahrwerk ganz andere Freuden vermittelt.

Solider DKW F 12

Der F12 löste 1963 den DKW Junior ab, von dem er sich äußerlich nur in Nuancen unterschied. Unter dem hübschen,

damals hochmodernen Blechkleid steckte ein 0,9 Liter großer Dreizylinder-Zweitakter, der 40 bis 45 flotte Pferdchen an die Vorderräder lieferte. Im Verein mit einem überdurchschnittlich guten und dabei komfortablen Fahrwerk ließ der F12 sich damit durchaus behände und überraschend sportlich bewegen.

Die Geschichte des „kleinen DKW“ beginnt im März 1957 mit der Vorstellung des DKW 660, der aus einem 660 Kubikzentimeter großen Dreizylinder-Zweitakter 30 PS holte. Der Prototyp mit seiner übersichtlichen, trapezförmigen Karos-



Was gibt es Schöneres, als bei Sonnenschein im offenen Oldtimer das Leben zu genießen? Egal ob harter Engländer, eleganter Italiener oder kommoder Deutscher – Spaß bereiten sie alle drei: der DKW Roadster, der Fiat 850 und der MG Midget. Und erschwinglich sind sie außerdem!

serie mit angedeuteten Heckflossen erfuhr viel Aufmerksamkeit und Lob vom Publikum. Es sollte allerdings noch bis August 1959 dauern, bis die ersten, jetzt als „DKW Junior“ bezeichneten Kleinwagen bei den Händlern standen.

Im Januar 1963 erschien der F12 als Weiterentwicklung des erfolgreichen Junior. Der 882 Kubikzentimeter große Zweitakter verfügte nun über eine Frischölschmierung und lieferte über die Viergang-Lenkradschaltung zunächst 40 PS an die Vorderräder, die, erstaunlich für einen Wagen dieser Klasse, Scheiben-

bremsen besaßen. Das Fahrwerkskonzept mit Torsionsfedern, Boge-Stoßdämpfern und Zahnstangenlenkung wurde vom Junior übernommen.

Anfang 1964 erschien der F12 Roadster, mit dem 45-PS-Triebwerk, das später auch in der Limousine verbaut wurde. Der 2+2-Sitzer bot vorne üppige Platzverhältnisse, und auch der Kofferraum war groß genug für lange Urlaubsreisen.

Als der F12 1963 präsentiert wurde, war die Zeit des Zweitakters im Automobilbau im Grunde schon vorbei: Die Ansprüche der Autokäufer hatten sich

verändert, man empfand das „reng-deng-deng“ des Zweitakters, die bläuliche Auspufffahne, den unrunder Leerlauf und die für einen Zweitakter typische hochtourige Fahrweise als nicht mehr zeitgemäß. Während vom DKW Junior in vier Produktionsjahren noch knapp 240.000 Exemplare entstanden, wurden vom F12 und dem einfacher ausgestatteten F11 von Januar 1963 bis Juni 1965 nur 110.000 Fahrzeuge verkauft. Das Ende der Zweitakterära führte 1965 zur Übernahme durch die VW-Werke, die als erste Amtshandlung die Produktion der Zwei-

TITELSTORY *DKW F12 Roadster, Fiat 850 Spider, MG Midget*



Potenter Cruiser: Dank des guten Fahrwerks und des agilen Zweitakters erlaubt der F12 stressfreies Fahren.

takter einstellten. Lediglich der ab 1963 gebaute DKW F102, die letzte Neukonstruktion der DKW-Werks, überlebte den Zweitaktexodus, allerdings mit Karosserieretaschen und, als wichtigste Änderung, einem Vierzylinder als Antriebsquelle. Dieser Wagen wurde unter dem Namen AUDI vertrieben und begründete damit die Wiedergeburt dieser traditionsreichen deutschen Automarke.

Unser weiße F12 Roadster wurde 1965 gebaut und ist seit 1992 im Besitz des Ludwigsburgers Jörn Haselbacher. Als er den Wagen kaufte, war der F12 in desolatem Zustand und wurde von Grund auf restauriert. Bis heute präsentiert er sich in makellosem technischen und optischen Zustand, was auch ein Verdienst des „DKW-Guru“ Willy Weiß ist, dem Haselbacher und viele andere DKW-Liebhaber ihre Fahrzeuge anvertrauen.

Haselbacher, der heute als Fahrschullehrer tätig ist, hat in einem DKW-Betrieb Kfz-Schlosser gelernt und ist überzeugter Zweitaktfan. Kein Wunder, dass in seiner Sammlung noch ein weiterer DKW F12 Roadster in Rot und ein überaus seltenes DKW 1000sp Coupé stehen!

Eleganter Fiat 850 Spider

Der bildhübsche, vom damaligen Bertone-Chefdesigner Giorgio Giugiaro gestylte 850 Spider, wurde 1965 auf dem Genfer Salon präsentiert. Mit dem auf der

Technik der 1964 vorgestellten 850er-Limousine basierenden 850 Spider landet Fiat auf Anhieb einen Treffer. Der Verkaufserfolg ist sicher auch auf den für ein derartiges Auto erstaunlich niedrigen Preis von etwa 7.000 DM zurückzuführen. Ebenso wichtig war aber die elegante Karosserie, die mit der Großserientechnik der 850er-Limousine vereint war. Zwei Personen haben in dem hübsch eingerichteten Innenraum Platz, sie genießen die Aufsicht auf ein klassisches Armaturenbrett, in dessen Holzimitat fünf hübsche Veglia-Rundinstrumente eingelassen sind. Der sportliche Drehzahlmesser kostete 1967 übrigens rasante 150 DM Aufpreis! Das mit einer Hand bedienbare Stoffverdeck verschwindet bei schönem Wetter unter einem Blechdeckel und lässt bei Sonnenschein sofort italienische Lebensfreude aufkommen.

Der kleine Vierzylinder mit 850 Kubikzentimetern Hubraum und 49 PS im Heck jubelt das nur 735 Kilogramm

leichte Wägelchen auf flotte 140 bis 150 Stundenkilometer. Das Heckmotorprinzip sorgt für gute Traktion, macht den Spider jedoch bei zu forscher Fahrweise zu einer veritablen Heckschleuder. Was heute bei einem Neuwagen sofort zu schwersten Klagen gegen die Herstellerfirma führen würde, wurde damals hingenommen – wer ins Schleudern geriet, war selber schuld und ganz einfach ein schlechter Autofahrer!

Der 850 Spider der Serie 1 mit 49 PS ist an den schräg liegenden Frontscheinwerfern erkennbar und wurde von 1965 bis 1968 gebaut. Die 1968 erschienene Serie 2 ist an den senkrecht stehenden Hauptscheinwerfern erkennbar – ein Tribut an die strenger gewordenen Sicherheitsbestimmungen in den USA. Auch unter dem Blech hatte sich einiges getan. So verfügte der Motor mit nun 903 Kubikzentimetern Hubraum über 52 PS, was dem Modell den Namen Sport Spider einbrachte. Bis zum Produktionsende 1972 wurden insgesamt 132.546 850er-Spider gebaut.

Der Serie 1-Spider in unserem Trio ist seit Ende 2000 im Besitz des Friedrichshafeners Ralf Steck, der nach eigener Einschätzung den Fiat-Virus von seinem Vater geerbt hat. „Ich wuchs praktisch in mehreren 1200-/1500-Limousinen auf“, erzählt er aus seiner Kindheit. Der 1967er-Spider war damals auf eBay im

DER DKW F12 ROADSTER

in der Kollegenkritik:

- Sehr geräumige, gut verarbeitete Karosserie, Verdeck leicht bedienbar.
- Gutes, komfortables Fahrwerk.
- Überraschend agiler Zweitakter.
- Freilauf ungewohnt, aber gut zum entspannten Cruisen.



Familienfreund: Drei Personen können im DKW F12 bequem reisen.



Reisetauglich: Der große Kofferraum bietet viel Platz.



DKW-typisch: Lenkradschaltung und Freilauf.



Zweitakterfan: Jörn Haselbacher.



Kraftquell: drei Zylinder, zwei Takte, 45 PS.

Angebot, und das keine 20 Kilometer von seinem eigenen Wohnort entfernt. Natürlich erwarb Steck den Spider, der nach einer Restauration in gutem Zustand zu sein schien. Allerdings zeigten sich später doch Mängel, sodass nach Stecks Ansicht demnächst eine Komplettanierung und neue Lackierung fällig werden. Der jetzt rot lackierte Wagen war ursprünglich weiß, was die rote Innenausstattung erklärt – die sollte bei einem roten 850er eigentlich schwarz sein.

Stolz weist der Journalist Steck auch auf das im Handschuhfach installierte extrem seltene Autoradio Audiovox Bikini hin, das 1967 als Fiat-Zubehör stattliche 270 DM Aufpreis kostete! Natürlich stehen in der Garage von Ralf Steck noch einige andere Fiats: ein weiterer 850er

Spider der Serie 2, eine Fiat Barchetta als Alltagsauto sowie ein Fiat 2300S Coupé, der extrem seltene Gran Turismo von 1967 mit dem 2,3-Liter großen Reihen-sechszylinder.

Knorriger MG Midget

Schon der 1928 vorgestellte MG M-Typ hörte auf den Namen „Midget“, also „Zwerg“. Nach dem Krieg gab es erst 1961 wieder einen Wagen mit diesem Namen. Der moderne Midget war vom 1958 vorgestellten und sehr erfolgreichen Austin Healey Sprite abgeleitet und damit ein Beispiel für das im englischen Automobilbau beliebte „badge-engineering“, bei dem aus einem Basismodell durch unterschiedliche Ausstattungen und Detailmodifikationen verschiedene Fahr-

CLUBS UND WEBLINKS

DKW

Deutscher DKW-Club e. V.

03130 Spremberg, Tel.: (03563) 2472
E-Mail: holger-behnke@freenet.de,
www.dkw-club.com

DKW-Stammtisch Stuttgart Solitude

71263 Weil der Stadt, Tel.: (07033) 331 32
E-Mail: WWmunga@t-online.de,
www.dkw-stammtisch.de

www.dkw-autos.de

Sehr ausführliche Website mit Daten, Preisen, Prospekten und Bildern aller DKW-Automobile

Fiat

Fiat 850 e. V., Club für alle 850er-Modelle

75387 Neubulach, Tel.: (07053) 699 620
E-Mail: info@fiat850.info, www.fiat850info

www.fiat 850spider.de

Website mit ausführlichen Infos zum 850er-Spider

MG Midget

MG Car Club Deutschland e. V.

64380 Roßdorf, Tel.: (6154) 800 15 5
E-Mail: sekretar@mgcc.de, www.mgcc.de

MG Drivers Club e. V.

56068 Koblenz
E-Mail: contact@mgdc.de, www.mgdc.de

Spridget-Register

Register für Besitzer von AH Sprite und MG Midget
33100 Paderborn, Tel.: (0171) 685 42 28,
E-Mail: marcus.pieper@spridgets.net,
www.spridgets.net

MARKTWERTE (IN EURO)

Erschwingliche Sommerfreunde!

Marke	Modell	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
DKW	F12 Roadster	13.000	8.500	4.300	1.500
Fiat	850 Spider	9.000	5.500	2.500	1.000
MG	Midget*	12.500	7.500	4.000	1.500

Quelle: EurotaxSchwacke/Interclassic; www.eurotaxschwacke.de. Bitte bedenken Sie, dass die genannten Preise gerade bei Fahrzeugen im Zustand 1 und 2 auch deutlich nach oben abweichen können.

*) Der Midget 1500 mit Gummi-Stoßstangen ist ca. 20 % günstiger als die Chrom-Modelle.

TITELSTORY *DKW F12 Roadster, Fiat 850 Spider, MG Midget*

zeugtypen wurden. Die technischen Eckdaten der Zwillinge: ein 1-Liter-Vierzylinder mit 46,5 PS, der über ein Vierganggetriebe mittels einer an Viertelelliptik-Blattfedern aufgehängte starre Hinterachse antrieb; vorne sorgte eine Doppelquerlenkerachse mit Hebelämpfern für Fahrbahnkontakt; das knapp geschnittene Cockpit für zwei Personen mit abnehmbarem (Not-)Verdeck bot rudimentären Komfort und kaum Wetterschutz. Aber all das war typisch britisch und tat dem immensen Fahrspaß, den die Zwinge boten, keinen Abbruch. Denn das auf den ersten Blick sehr krude Fahrwerk war hervorragend abgestimmt und sorgte zusammen mit der sehr direkten Zahnstangenlenkung für gokartähnliche Wendigkeit.

Der Midget unterschied sich von seinem Zwilling durch eine etwas hochwertigere Ausstattung, Zierleisten und markentypische Details wie das an diversen Stellen platzierte Markenlogo sowie einen anderen Kühlergrill. Der im Juni 1961 präsentierte MG Midget Mk. 1 entsprach technisch dem Austin Healey Sprite Mk. 2. Im März 1964 erschienen der Sprite Mk. 3 und der Midget Mk. 2. Die kleinen Sportler verfügten nun über einen Vierzylinder-Motor mit 1,1 Litern Hubraum und 59 PS, außerdem gab es jetzt Kurbelfenster in den Türen und eine Hinterachse, die endlich an Halbelliptik-Blattfedern geführt wurde.

1966 erschienen die Markenzwillinge Austin Healey Sprite Mk. 4 und MG Midget Mk. 3, jetzt mit einem auf 1,25 Liter vergrößerten und 65 PS starken Triebwerk und einem faltverdeck, das bequemer zu bedienen und etwas regendichter war als die bisherige Plane. Nach dem Ende der Marke Austin im Jahre 1970 verschwand der Sprite vom Markt, während der MG Midget bis 1974 weiterhin mit nur geringen Veränderungen gebaut wurde. Im Herbst 1974 erschien die letzte Midget-Variante, die mit der um ein Zoll höher gelegten Karosserie, den voluminösen Gummistoßstangen und einem 1,5-Liter-Triumph-Vierzylinder aktuellen US-Bestimmungen zu Sicherheit und Emissionsvorgaben entsprach und hauptsächlich für den US-Markt bis 1979 weiter gebaut wurde.

Der MG Midget unseres Titeltrios wurde 1972 gebaut und repräsentiert damit den Höhepunkt der Midget-Evolution: Mit seinen 65 PS ist er der Leistungssportler unseres Trios. Michael Münt



Klassisch: Rundinstrumente, Holzimitat.



Filigran: dezenter Chromschmuck am Heck.



Überzeugungstäter: Ralf Steck hat zwei 850er.



Drehorgel: gut zugänglicher Heckmotor.



Schnörkellos: das zeitlose und elegante Bertone-Styling.

wollte einen britischen Roadster fahren, seit er den Führerschein besitzt, und erfüllte sich diesen Traum am 4. Juni 2008 mit dem Kauf des auf diesen Seiten gezeigten roten MG-Zwergs. Der Wagen wurde 1992 aus Florida nach Österreich importiert, die Karosserie wurde 1995 restauriert. Nach einer gründlichen technischen Durchsicht, bei der Zündung und Vergaser eingestellt sowie der Zylinderkopf abgedichtet wurden, steht der kleine rote Brite heute in gutem alltags-tauglichen Zustand auf seinen hübschen Speichenrädern vor uns und scheint zu sagen: „Fahr mich“. Für den aus dem

schwäbischen Ringschnait stammenden Münt ist der Midget sein erster und bisher einziger Oldtimer – aber das kann sich ja noch ändern!

Der DKW im Leserurteil

Wir beginnen mit Ralf Steck, der sich besonders auf den DKW freut, weil sein erstes eigenes Auto nach der Führerscheinprüfung ein DKW Munga war. Seitdem liebt er das typische Zweitakter-Reng-deng-deng. Steck charakterisiert den F12 als komfortables Mittelklasse-Cabrio für den Herrn, der es „geschafft“ hat. Er lobt das großzügige Platzangebot und ist er-



Fahrenuss: Auf der Landstraße ist der kleine Italiener in seinem Element. Trotz Heckmotor ist das Fahrverhalten für ein Auto seiner Zeit nicht tückisch.

staunt über den unerwartet agilen Motor. An den Freilauf und die Lenkradschaltung müsse man sich gewöhnen, dann sei entspanntes Cruisen angesagt, was gut zum Charakter des F12 passe. Überrascht zeigt er sich von seiner Ansicht nach hohen Pedalkräften für Kupplung und Bremse – hier sei er von seinem Fiat weniger Kraftaufwand gewöhnt.

Für Michael Münst ist der frontgetriebene Zweitakter fahrerisches Neuland, dem er zunächst mit Respekt begegnet. Nach kurzer Zeit zeigt er sich jedoch sehr angetan. Die Form des F12 mache einen gemütlichen Eindruck, der Innenraum sei komfortabel und für zwei Personen sehr geräumig. Zudem sitze man bequem und habe eine gute Straßenübersicht. Er hält die Lenkradschaltung und den Freilauf für gewöhnungsbedürftig, kommt damit aber schnell zurecht und lobt die übersichtliche Anordnung der Schalter und den großen Kofferraum. Sein Fazit? Der DKW F12 sei schön zu fahren, und er könne sich vorstellen, damit längere Strecken zurückzulegen.

Ob er sich vorstellen könnte, seinen Briten gegen den kommoden Deutschen zu tauschen? Da muss der Oldie-Neuling Münst nicht lange überlegen: Ein Tausch kommt nicht infrage, obwohl er nichts gegen einen F12 als „Zweitoldie“ hätte. Auch Ralf Steck würde sich nie von sei-

DER FIAT 850 SPIDER

in der Kollegenkritik:

- Bildhübsche, typisch italienische Form.
- Leicht bedienbares, unter Blechklappe voll versenkbares Verdeck.
- Motor erfordert hohe Drehzahlen.
- Gute Bremsen, direkte Lenkung.

nem italienischen Spaßmobil trennen und sich aus nostalgischen Gründen eher noch einen DKW Munga als den F12 Roadster in die Sammlung stellen.

Der Fiat im Leserurteil

Jörn Haselbach zwingt sich als erster Testpilot in den Fiat. Im Vergleich erscheint ihm der DKW riesig! Trotzdem hält er die Sitze für komfortabel. Das Armaturenbrett sei übersichtlich, die Instrumente gut ablesbar. Der Zweitaktfan empfand das Motorengeräusch als etwas laut. Die Beschleunigung sei gut, die Schaltung leichtgängig und exakt. Schwierigkeiten hatte er mit der Pedalerie: „Die ist für Menschen mit breiten Schuhen nicht geeignet.“ Das Fahrverhalten charakterisiert er als gut und neutral in jeder Situation, aber völlig anders als beim frontgetriebenen Zweitakter.

Engländer-Freund Michael Münst hat keine Verständigungsprobleme mit dem flotten Italiener. Der Wagen sieht für ihn

sportlich aus und habe im Innenraum ausreichend Platz für Fahrer und Beifahrer. Man sitze tief und bequem, mit gutem Seitenhalt. Die Instrumente seien übersichtlich, das Getriebe sei leicht schaltbar, mit Ausnahme des etwas störischen Rückwärtsgangs. Die direkte Lenkung, die guten Bremsen und das Fahrverhalten finden seinen uneingeschränkten Beifall, er fühle sich beim Fahrer sehr sicher, was auch seine Freundin und Beifahrerin bestätigt. Anders als beim Midget muss er im Fiat jedoch die Gänge für flotten Vortrieb voll ausfahren. Dabei würde der Hecktriebler sehr sportlich klingen, ohne zu laut zu werden. „Im Fiat muss man mehr arbeiten, um flott vorwärts zu kommen“, meint der Midget-Besitzer. Hier würden sich der größere Hubraum und die 10 Mehr-PS seines Midget positiv bemerkbar machen.

Würde einer der beiden tauschen? Jörn Haselbacher macht es kurz: „Nein, der Fiat ist hübsch, aber nicht für mich.“ Michael Münst sieht das differenzierter: Auch er würde nie auf seinen Midget verzichten, könnte sich den Fiat aber als Garagenmitbewohner durchaus vorstellen.

Der Midget im Leserurteil

Zum Abschluss wird es urig und britisch! Jörn Haselbacher lässt sich in die Schallensitze des Midget gleiten und findet

TITELSTORY DKW F12 Roadster, Fiat 850 Spider, MG Midget

Kurvenräuber: Der Midget liegt satt auf der Straße und fährt sich direkt wie ein Gokart.

Kommandozentrale: ergonomisch gelungen.

Michael Müst wollte immer einen Briten!

Typisch britisch: einfach und zuverlässig.

diese wie den ganzen Innenraum für einen Menschen mit knapp 1,90 Metern Größe etwas eng. Einmal in den harten und kleinen Schalen eingefädelt, lobt er die vorbildliche Übersichtlichkeit der kleinen Karosserie bei geöffnetem Verdeck. Auch die Armaturen sind für ihn gut ablesbar und übersichtlich. Kommen wir zur Technik: Haselbacher empfindet den Motor als drehfreudig, aber etwas laut, man könne sportlich fahren mit ordentlich Drehmoment von unten heraus oder gemütlich im vierten Gang dahingleiten.

Das sportlich abgestimmte Getriebe ist für seinen Geschmack etwas hakelig und schwergängig. Wie schon beim Fiat steht die Pedalerie für den großgewachsenen Haselbacher etwas zu eng beisammen. Wenn man das Bremspedal treffe, sei die Verzögerungswirkung allerdings sehr gut. Das sehr harte Fahrwerk sei sportlich abgestimmt und führe in Kur-

ven zu leicht beherrschbarem Übersteuern. Insgesamt hält er das Fahrverhalten für neutral, lediglich die Lenkung bekommt bei ihm Punktabzug, weil sie in unserem Testexemplar etwas mehr Spiel hat als normal.

Auch Italien-Liebhaber Ralf Steck stört sich ein wenig an der Lenkung, ist allerdings ansonsten von dem kleinen Briten begeistert. „Er ist genauso, wie man sich einen britischen Roadster vorstellt: klein, knuffig, übersichtlich, hart und aufs Nötigste reduziert“, fasst Steck seine Meinung zusammen. Das der Innen-

raum für einen großen Menschen wie Ralf Steck sehr eng sei, stört ihn nicht, im Gegenteil: „Ich mag das, denn man ist in Kurven wie festgeschnallt und kann es auch auf schmalen, engen Straßen richtig krachen lassen!“ Dazu tragen auch das neutrale und überaus wendige Fahrverhalten und die kräftigen Bremsen bei, die allerdings seinem Gefühl nach mehr Betätigungskräfte erfordern als bei seinem Fiat oder dem DKW.

Er ist überaus angetan von dem kräftigen Motor, den man mit weniger Drehzahlen als seinen Fiat flott bewegen kann, und der dumpfe Motorsound dazu sei einfach herrlich. Dass die Schaltung zwar direkt, aber ungenau sei, stört ihn nur wenig, das sei eine reine Gewöhnungssache. Tauschen würde er den Midget bei aller Begeisterung nicht, allerdings in erster Linie, weil ihm der Zwerg auf Dauer zu klein sei. „Das ist sehr schade, denn gefallen würde mir der Midget

DER MG MIDGET
in der Kollegenkritik:

- Drehfreudiger Motor mit viel Kraft aus dem Keller und direkter Schaltung.
- Hartes, neutral abgestimmtes Fahrwerk.
- Gute Bremsen, hohe Betätigungskräfte.
- Typisch britisches Styling ohne Firlefanz.



Baukastensystem: Vom technisch identischen Austin Healey Sprite unterschied der Midget sich durch mehr Chrom und den Kühlergrill.

schon sehr“, fasst er sein abschließendes Urteil zusammen. Für Jörn Haselbacher käme ein Tausch nicht infrage, zu sehr ist ihm der Zweitaktvirens von Jugend auf eingepflanzelt worden! Gelegentlich eine Ausfahrt mit solch einem kleinen Sportflitzer: Ja, aber auf Dauer ist ihm der geräumige und komfortable DKW lieber.

Fazit

So unterschiedlich unsere drei Leserautos sich konzeptionell darstellen, eines haben sie alle gemeinsam: Sie vermitteln ungetrübten Fahrspaß und Lebensfreude ohne störende Nebenwirkungen. Alle drei können, guten Zustand vorausgesetzt, mit geringem Pflegeauf-

wand und überschaubaren Unterhaltskosten betrieben werden, da die Technik unkompliziert ist und dank großer Stückzahlen auch die Preise für Verschleiß- und Ersatzteile erfreulich günstig sind.

Der DKW F12 ist von dem Trio das mittlerweile seltenste Modell, gewährleistet aber mit der geräumigen Karosserie, den guten Bremsen und dem komfortablen Fahrwerk eine hohe Alltagstauglichkeit: Er ist der ideale Cruiser für Genießer, die stressfrei gerne auch längere Strecken zurücklegen möchten.

Der Fiat 850 Spider gefällt mit typisch italienischen Tugenden: Er ist zwar klein, aber vom Rücklicht bis zur Frontstoß-

stange überaus schick und elegant eingekleidet und zudem komfortabel und leicht bedienbar. Auch der drehfreudige Heckmotor ist typisch italienisch: Klein, aber frech trötet er das mediterrane Lebensgefühl aus seinem Auspuff. Jede Fahrt mit dem Fiat 850 Spider ist wie ein Kurzurlaub in Italien!

Der MG Midget ist ein typischer Vertreter der britischen Roadster-Philosophie: Hartes Fahrwerk und rudimentärer Komfort, gepaart mit einer kernigen, etwas altmodischen Technik sowie einer charaktervollen Karosserie, ist er der Roadster für Puristen, die auch keine Angst haben, einmal im Auto nass zu werden.

→ Jörn-M. Müller-Neuhaus

VERGLEICH - TECHNISCHE DATEN

Hersteller/Land	DKW, Ingolstadt	Fiat, Italien	MG Cars Ltd., England
Typ	F12 Cabrio	850 Spider	Midget
Motor	3-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe
Motorprinzip	2-Takt, wassergek., Frontmotor	4-Takt, wassergekühlt, Heckmotor	4-Takt, luftgekühlt, Frontmotor
Hubraum (ccm)	889	883-903	948-1.493
Leistung (kW/PS)	33/45	36/49-38/52	34/46-48,5/66
bei U/min	4.500	6.400	5.500
Getriebe	4-Gang Lenkradschaltung	4-Gang, Mittelschaltung	4-Gang, Mittelschaltung
Antrieb	Frontantrieb	Heckantrieb	Heckantrieb
Fahrwerk vorne	Doppelquerlenker, Torsionsfedern, Teleskopdämpfer	Querblattfeder, Querlenker, Stabi	Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Hebelgedämpfer
Fahrwerk hinten	Torsions-Kurbelachse, Teleskopdämpfer	Längslenker, Schraubenfedern, Stabi	Starrachse, Blattfedern, Hebelstoßdämpfer
Radstand (mm)	2.250	2.027	
Spurweite vorn/hinten (mm)	1.200/1.280	1.170/1.222	
Felgen	k. A.	4,5J x 13/5J x 13	3,5 x 13, Speichenräder optional
Reifen	5.50-13	5,50 x 13-155 x 15	5.20 x 13-145 x 13
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Trommeln	Scheiben/Trommeln	Scheiben/Trommeln
0-100 km/h (Sek.)	k. A.	15,5-18,6	12,3-19
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	128	145-150	138-163
L x B x H (mm)	3.968 x 1.575 x 1.375	3.782 x 1.498 x 1.220	3.490 x 1.390 x 1.260
Leergewicht (kg)	740	735	711-780
zul. Gesamtgewicht (kg)	1.020	925	k. A.
Tankinhalt	33	30	32
Verbrauch (l/100 km)	10,0	7,5	7-10
Bauzeit	1963-1965	1965-1972	1961-1979
Stückzahl	k. A.	132.546	ca. 230.000
Neupreis (DM)	7.250	6.690 (1967)	8.015 (1964)

FOTOS: GUDRUN MUSCHALLA