

RESTAURIERUNG FIAT 128 BERLINETTA 3p 1300

FIAT

CONSUL

FIAT DÖRFLER

D BT K 128



# FIT FOR FUN

1976 kaufte Karl Fleißner aus Bayreuth einen Fiat 128 Berlinetta 3p 1300, den er für Slalomwettbewerbe präparierte. Jahre später restaurierte er ihn.

Gelegentlich gibt Karl seiner **optimierten Berlinetta** auf Landstraßen die Sporen



**K**indheitserlebnisse prägen, das weiß auch Karl Fleißner aus Bayreuth. „Mein Vater fuhr einst einen Fiat Multipla, damit er unsere achtköpfige Familie unterbringen konnte“, erinnert sich der gebürtige Oberfranke an seine ersten Kontakte zu der italienischen Marke.

Und obwohl auf mancher Ausfahrt das eine oder andere kaputtging und die Familie schieben musste, behielt Karl den Namen Fiat in positiver Erinnerung. Vielleicht deshalb, weil er damals miterlebte, dass sich schließlich alles reparieren ließ. Dabei schaute er neugierig seinem Vater über die Schulter, der den Multipla aus Kostengründen stets selbst instand setzte.

### Ein Fiat als erstes Auto

So war es kein Zufall, dass der an handwerklichen Arbeiten interessierte Karl den Beruf des Werkzeugmachers erlernte und zum Fiat-Fahrer wurde. An seinem ersten Auto, einem Fiat 600 für 420 Mark, konnte er gleich seine Schrauberkenntnisse vertiefen. Dem verpasste er nämlich irgendwann einen Ersatzmotor vom Schrottplatz, damit er ihn noch eine Weile fahren konnte.

Mitte der 70er-Jahre hatte er genügend Geld gespart, um sich ein Fiat 128 Coupé leisten zu können. Schon in seiner Jugend hatte er gelernt, sich Dinge nur dann zu kaufen, wenn er sie



Bei der zweiten Serie des 128 Coupés sah Fiat eine praktische Heckklappe vor. Dadurch wurde das Auto zum Dreitürer. Während Maserati den Quattroporte baute, hatte Fiat nun den **Tre Porte** im Programm, abgekürzt 3p

bezahlen konnte. Noch heute ist ihm in Erinnerung, wie sich sein Vater in die Verkaufsverhandlungen über ein Kreidler-Moped einschaltete und im Kaufvertrag ergänzte, dass eine Übergabe des Zweirads erst nach voller Bezahlung erfolgen solle. „Da ich ursprünglich ausgemacht hatte, einen Teil des Kaufpreises nach der Übernahme des Mopeds abzustottern, gab es natürlich Tränen“, erzählt Karl.

Das gewünschte Fiat 128 Coupé blieb ihm aber trotz vorhandenem Geld versagt, denn es war im Herbst 1975 nicht mehr lieferbar. Karl musste zwangsläufig zum Nachfolger greifen. Am besten hätte ihm dieser in Mintgrün gefallen. Doch keines der zehn Exemplare, die der Fiat-Händler in Bayreuth im Januar 1976 geliefert bekam, war in dieser Farbe lackiert. So wählte er eines in Adriablau aus.

Dessen große Heckklappe machte den Fiat zum praktischen Familienauto, doch schon im Jahr darauf plante Karl, den Wagen auch für andere Zwecke zu nutzen. Schon seit Jahren zählte er zu den begeisterten Zuschauern bei Bergrennen. Doch es mangelte ihm aus beruflichen Gründen an der Freizeit, dort selbst an den Start gehen zu können, weshalb er sich für Slalomwettbewerbe entschied.

Da er in der Serienklasse startete, ließ das Reglement leider nur wenige



### Im Sparteinsatz

Schon ab 1977 setzte Karl sein Fiat Coupé im Motorsport ein. Bevorzugt war er bei Slalomrennen am Start, wo er gegen die Übermacht der Simca Rallye 2 kämpfte



### Arbeiten auf engem Raum

1992 wurde der Fiat stillgelegt, zwei Jahre später entschloss sich Karl, ihn zu restaurieren. Allerdings besaß er weder eine große Werkstatt noch eine Hebebühne

## DATEN & FAKTEN Fiat 128 Berlinetta 3p 1300

**Motor** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer, Bohrung x Hub 86 x 55,5 mm, Hubraum 1290 cm<sup>3</sup>, Leistung 73 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 102 Nm bei 3900/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine oberliegende Zahnriemengetriebene Nockenwelle und Tassenstößel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf

aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, ein Weber-Doppelvergaser 32 DMTR 32

**Kraftübertragung** Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb

**Karosserie und Fahrwerk** Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorne Einzelaufhängung an

Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, Querblattfeder, Zahnstangenlenkung, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Räder 4,5 J x 13, Reifen 145 SR 13

**Maße und Gewichte** Radstand 2223 mm, Länge x Breite x Höhe 3826 x 1560 x 1310 mm, Spur-

weite vorne/hinten 1325/1333 mm, Leergewicht 880 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1170 kg

**Fahrleistungen und Verbrauch** Vmax 161,4 km/h, 0 bis 100 km/h in 12,3 s, Verbrauch 10,1 l/100 km (Messwerte ams)

**Bauzeit und Stückzahl** 1975 bis 1979, etwa 121 000 Exemplare



Das komplette **Armaturenbrett** war zwar bei der Restaurierung ausgebaut worden, wies aber keine Schäden auf



Im harten Einsatz wurden Wasser und Öl des drehzahlfreudigen Motors recht heiß. Ein **Ölkühler** sorgte für Entspannung



Die Stoßstangen und den Schriftzug 1300 am Heck hat Karl **geschwärzt** wie bei der später erschienenen Berlinetta GLX



Um bei den Sporteinsätzen den Motor überwachen zu können, ergänzte Karl Anzeigen für **Öldruck** und **-temperatur**

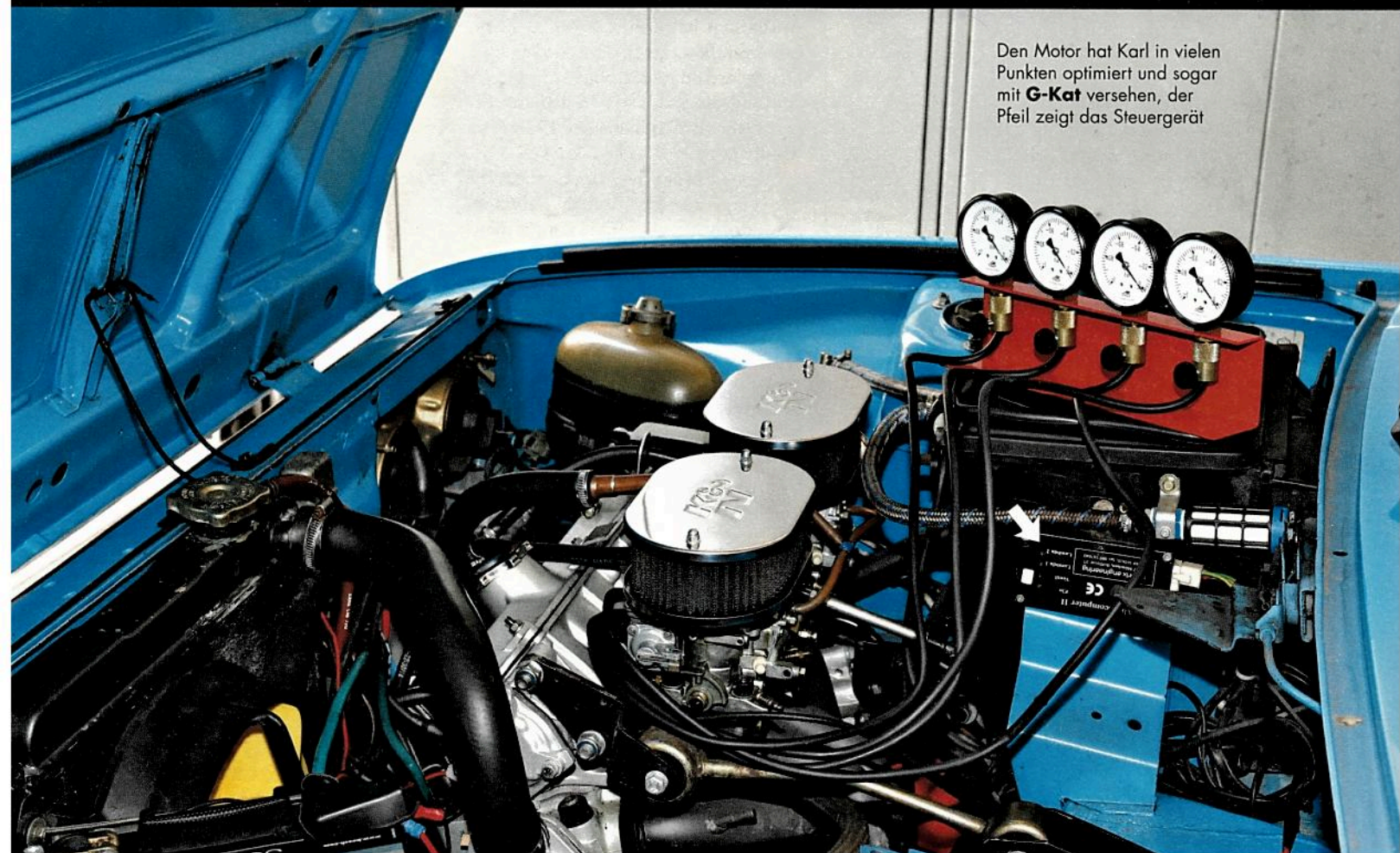


Die Sitzbezüge im **Schottenkaramuster** sind verblasst, Ersatz gab es nicht. Der Fahrer nimmt in einem Schalensitz Platz



Statt der serienmäßigen dürrtigen Bereifung hat dieser Fiat **BWA-Leichtmetallfelgen 6.0 x 13** und **185er-Reifen**

Den Motor hat Karl in vielen Punkten optimiert und sogar mit **G-Kat** versehen, der Pfeil zeigt das Steuergerät



Möglichkeiten zum Optimieren des Autos zu. Schließlich musste er sich gegen eine ganze Horde der damals dominierenden Simca Rallye 2 behaupten.

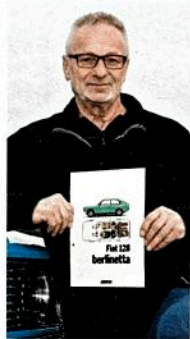
Erlaubt waren zum Beispiel spezielle Dämpfer, und damit fuhr der Fiat schon ziemlich weit nach vorne. Karls Ehrgeiz war jedoch groß, und so wurmte es ihn, dass die Simca spezielle, sogenannte FF-Reifen fahren konnten, auf denen sie auch in einer französischen Meisterschaft um Siege kämpften. Da die Reifenhändler diese Reifen nur an Simca-Besitzer verkaufen durften, bat Karl einen Simca-Fahrer aus seinem Bekanntenkreis, für ihn diese weichen und griffigen Gummis zu erstellen. Diese montierte er dann auf seinem Fiat, schwärzte die auffällig gelben Buchstaben FF an der Reifenflanke und schaffte es nun diverse Male aufs Siebertreppchen.

1992 schickte er den Fiat in Ruhestand. Zwei Jahre später animierte ihn ein Lackierer aus seinem Bekanntenkreis, das Auto wiederzubeleben statt es irgendwann zu verschrotten. „Ich begann also in einer engen Garage, das Auto zu zerlegen – etliche Teile habe ich dabei mit Tesaband an der Wand befestigt, um sie später wiederzufinden“, lacht Karl.

### Erstaunlich wenig Rost

Das bis auf die Achsen und die Lenkung total entbeinte Coupé brachte er dann zu seinem Bekannten. Gemeinsam widmeten sie sich der Restaurierung der Karosserie. Die erwies sich als ungewöhnlich gut erhalten. Da der Wagen nur den ersten Winter nach dem Kauf im Einsatz gewesen war und später in der kalten Jahreszeit geschont wurde, gab es kaum Durchrostungen. Die Schweißarbeiten waren minimal.

Nach der Lackierung im Originalton baute Karl den Wagen wieder zusammen. Abgesehen von den fälligen Verschleißreparaturen widmete sich der 64-Jährige in den Jahren danach verstärkt der Technik.



Als sich Karl 1975 zum Kauf eines Fiat 128 Coupé entschloss, war die erste Serie gerade eingestellt worden. So musste er zum Nachfolger greifen. Seine Wunschfarbe war **Mintgrün**, wie auf dem Prospekt. Doch es wurde letztlich ein blaues Exemplar

So ließ er um 1998 zum Beispiel in Italien eine Auspuffanlage und einen Fächerkrümmer nachfertigen. Ein befreundeter italienischer Besitzer eines Eiscafés war auf einen alten Prospekt einer Firma in Italien gestoßen, die in den 70er- und 80er-Jahren Auspuffanlagen für den Fiat hergestellt hatte. Diese Firma existierte noch. Karl statete ihr zusammen mit seinem Bekannten einen Besuch ab und konnte den Betrieb für eine Neuauflage der Anlage gewinnen.

Als die Ersatzteile für sein Coupé in Deutschland knapp wurden, reiste er oft mit dem autobegeisterten Eisverkäufer nach Italien, um dort bei Zubehörherstellern Teile zu erstellen. „Einmal ergatterte ich sogar noch einen nagelneuen Tank, den ein engagierter Mitarbeiter aus einem Lager mit ausgemusterten Teilen fischte“, erzählt Karl.

Auch um die Optimierung des Motors seines Fiat kümmerte er sich intensiv. Die meisten Arbeiten erledigte er dabei selbst, nachdem er eine größere Garage mieten konnte und diese mit Werkzeugen wie Drehbank und Fräsmaschine ausgestattet hatte.

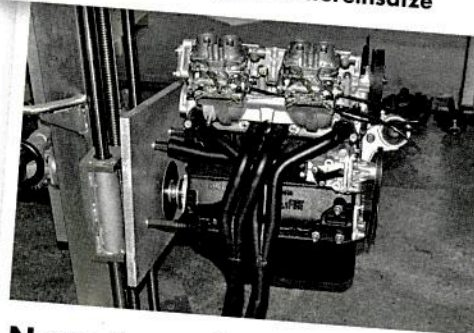
Besonders tief greifende Änderungen nahm er im Jahr 2003 vor. Dazu gehörten das Aufbohren der Ein- und Auslasskanäle, der Einbau größerer Ventile, die von einem Ford-Escort-Zweiliter-Turbo stammten und entsprechend abgeändert werden mussten, sowie der Einbau einer 302-Grad-Nockenwelle. Um den mit dieser Welle möglichen vollen Ventilhub nutzen zu können, musste er Sportventilfedern mit weniger Windungen montieren. Außerdem kam der Motor in den Genuss einer 36er-Doppelvergaseranlage von Weber und sogar einen geregelten Katalysator ähnlich dem Wurm-Kat.

Der nach dieser Kur ausgesprochen munter gewordene Fiat liefert den Beweis, dass nicht nur Kindheits-erlebnisse prägen. Denn sobald Karl an sein restauriertes Auto denkt, trägt er ein Grinsen im Gesicht. ■



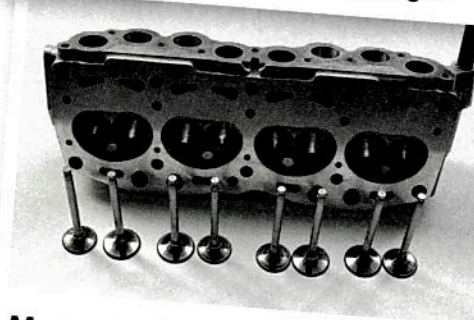
### Gute Substanz

Beim Start der Restaurierung war der Fiat 18 Jahre alt. Bis auf die Achsen wurde alles demontiert. Das Blech war noch gut, eine Folge der wenigen Wintereinsätze



### Neue Auspuffanlage

Um 1997 spürte Karl eine italienische Firma auf, die einst Auspuffanlagen für den Fiat gebaut hatte. Dort ließ er Fächerkrümmer und Sportauspuff nachfertigen



### Motortuning

2003 entschloss sich Karl zu weiteren Motoroptimierungen. Er baute größere Ventile ein, bohrte die Kanäle auf und montierte eine andere Nockenwelle

## RESTAURIERUNG Fiat 128 Berlinetta 3p 1300

**Kaufort/-jahr** Bayreuth/1976

**Kaufzustand** Fahrzeug war im Neuzustand, erstanden bei der Fiat BayWa AG in Bayreuth, es kostete damals 11 300 Mark

**Restaurierungsumfang** Die Restaurierung erfolgte in mehreren Schritten, zunächst wurde der Fiat

sanft für Slalomwettbewerbe hergerichtet, dazu zählte der Einbau eines Bilstein- und später eines Konifahrwerks; 1994 wurde das Auto total zerlegt, es mussten nur wenige Roststellen beseitigt werden, dann erfolgte eine Neulackierung in Originalfarbe, 1997 Einbau einer in Italien nachgefertigten Auspuffanla-

ge samt Fächerkrümmer, 2003 Motor überarbeitet, größere Ventile und Kanäle, Doppelvergaseranlage Weber 36 DCNF, 302-Grad-Nockenwelle, Umrüstung auf G-Kat

**Restaurierungsdauer**

August 1994 bis Juni 1995 und Sommer 2003

**Fachkundige Unterstützung**

Axel Gerstl, 82239 Biburg, Tel. 081 41/53 48 60, Bielstein, 31157 Sarstedt, Tel. 050 66/3074, Stahlgruber GmbH in Bayreuth, Matrix Engineering, 72116 Mössingen, [www.matrix-katalysator.de](http://www.matrix-katalysator.de)

**Kosten** Etwa 12 000 Euro ohne Eigenleistung