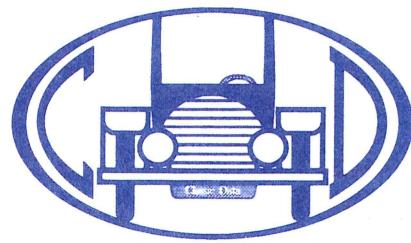




Fiat 124 Spider/Coupe

Berichte der Fachpresse

Fiat 124 Spider/Coupe



Classic Data

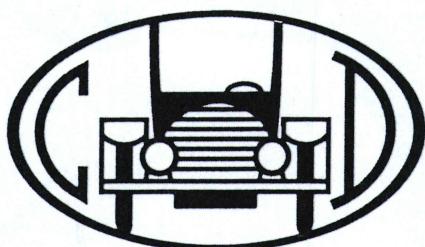


Fiat 124 Spider/Coupe

Sammlung der in der deutschen Fachpresse
veröffentlichten Berichte

Testberichte
Fahrberichte
Chroniken
Kaufberatungen...

3. Teil



Classic Data

Behringhauserstraße 23
4620 Castrop-Rauxel
Tel.: 02305/29011

Gewußt wieviel... 6?



Vielleicht kennen Sie das:

Der von links hat von seinem Urlaub auf Gran Granaria geträumt...und...

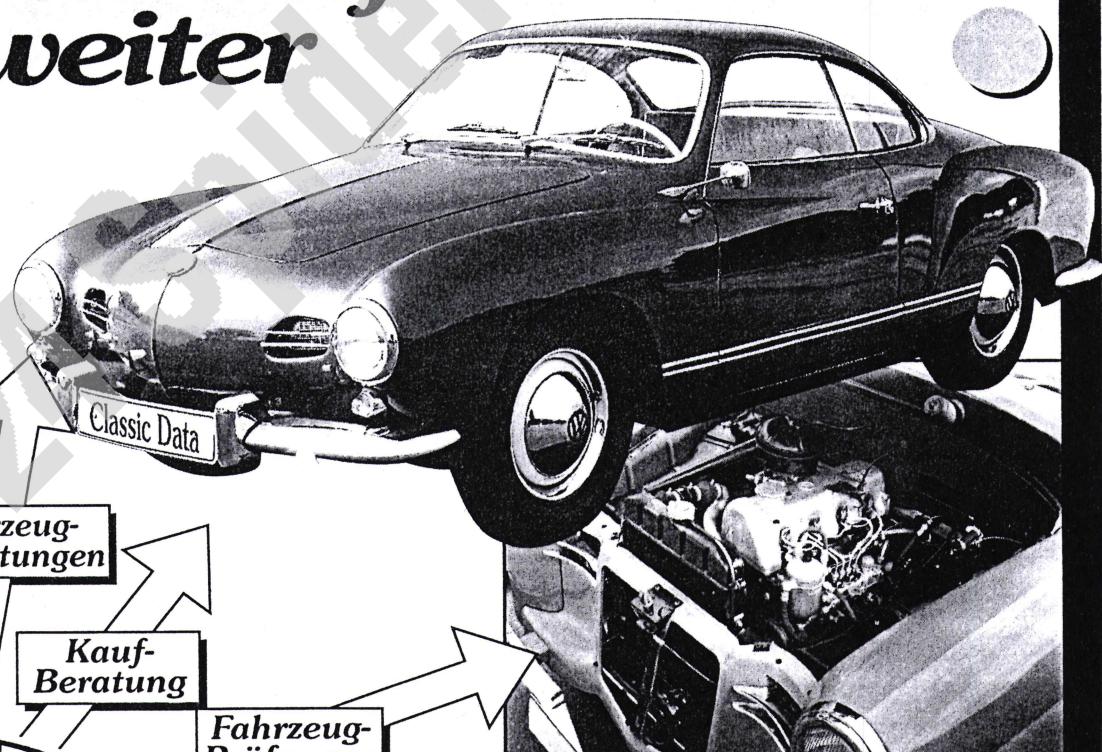
► **Wie hoch** ist der
mir entstandene
Schaden tat-
sächlich?

► **Wo** lasse ich
den Schaden
am besten
qualifiziert
schätzen, ohne daß
mir Nachteile entstehen?

Rufen Sie
uns an:

(02305) 29011

Wir helfen Ihnen weiter



Schadens-
Kalkulation

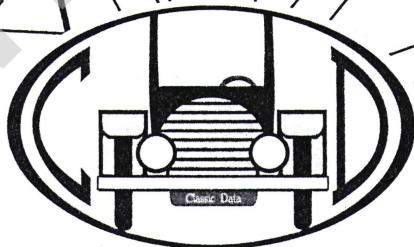
Restaurierungs-
Überwachung

Fahrzeug-
Bewertungen

Kauf-
Beratung

Fahrzeug-
Prüfungen

Versicherungs-
Wert

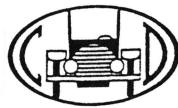


Die Classic Data-Bewertungs-
kette ist ein **bundesweites**
Netz qualifizierter
Oldtimer-Sachverständiger.

Classic Data Bewertungskette

Von den großen Oldtimer-Versicherern
HDI, Nordstern, R+V
begrußt und anerkannt

NEU!



Classic Data Bewertungskette

Die Classic Data ist seit mehreren Jahren auf dem Gebiet der Marktbeobachtung tätig. Die Marktbeobachtung hat einen in der Szene, bei den Versicherern und den Medien anerkannten Stand. Durch diesen Bekanntheitsgrad und die gewachsenen Verbindungen hat die Classic Data nicht nur die Möglichkeit Marktbeobachtung zu liefern, sondern auch spezielle Dienstleistungen anzubieten. Die Classic Data hat daher nach intensiver Vorbereitung auf der Grundlage ihrer Kenntnisse in der Oldtimerszene, den Versicherungsansprüchen und den Bearbeitungsvorschlägen der Sachverständigen, ein Bewertungssystem entwickelt: die **Classic-Data-Bewertungskette**. Es basiert auf einem bundesweiten, flächendeckenden Netz von qualifizierten Sachverständigen, die nach dem Classic-Data-Bewertungssystem tätig sind. Die Classic Data hat für Sie aus der Vielzahl der freien Sachverständigenbüros die herausgesucht, die neben der fachlichen Kompetenz eine positive Einstellung gegenüber Oldtimer- und Liebhaberfahrzeugen aufzeigen. So sind die meisten dieser Sachverständigen selbst in der "Oldtimerei" aktiv und besitzen solche Fahrzeuge.

Diese Sachverständige werden aber nicht nur von der Classic Data unterstützt, sondern auch bei ihrer Tätigkeit beobachtet. Somit wird gewährleistet, daß nur qualifizierte Partner von der Classic Data empfohlen werden. Unsere Partner erweitern ihre Kenntnisse nicht nur durch die Routine, sondern auch über die von uns durchgeführten Seminare.

Die wesentlichen Merkmale der Classic-Data-Bewertungskette:

- 1.) fundierte und daher anerkannte Marktbeobachtung der Classic Data
- 2.) qualifizierte Sachverständige mit positiver Oldtimer-Einstellung und Kompetenz
- 3.) ein sich ständig erweiterndes Erfahrungswissen auf dem Gebiet der Bewertung
- 4.) ein eingeführtes, bekanntes Firmensignet zur klaren Identifizierung des Systems

Unsere Partner können Sie beauftragen zur:

- Bewertung von Oldtimer- und Liebhaberfahrzeugen
- Ermittlung der Schadenshöhe bei Haftpflicht-Unfallschäden
- Reparaturüberwachung bei der Schadensbeseitigung
- Restaurationsdokumentation während der Restaurationszeit
- objektiven Kaufberatung *vor* einem Kauf
- objektiven Fahrzeugprüfung *nach* einem Kauf

Rufen Sie uns an!

Wir nennen Ihnen einen Classic-Data-Bewertungspartner in Ihrer Nähe.
Tel.: 02305/29011



Fiat 124 Sport Coupé in der ersten Version von 1966/67 mit 1438 cm³ und 90 PS.

Als Produzent von Massen-Automobilen hatte Fiat bei den auf Exklusivität und hochkarätige Technik bedachten Sportwagenkäufern bis weit in die 60er Jahre hinein einen schweren Stand. Zu übermächtig war auf diesem schmalen Marktsegment die Konkurrenz, vornehmlich von Alfa Romeo und Lancia. Doch im Herbst 1966 (Deutschland März 1967) änderte sich schlagartig die Situation: Mit dem damals erstmals gezeigten 124 Sport Coupé und dem 124 Spider hatten die Turiner auf einmal zwei wahre Trümpfe in der Hand. Die beiden neuen Modelle hatten nicht nur ein sportives, verhalten aggressives Äußeres, auch technisch hatten sie eine Menge zu bieten.

Für beachtliche Fahrleistungen sorgte der neu entwickelte Doppelnockenwellenmotor, der heute noch Basistriebwerk für zahlreiche Fiat- und Lancia-Modelle ist. Zwar bestand das Kurbelgehäuse, anders als bei den Motoren des Hauptkonkurrenten Alfa Romeo, nicht aus Aluminium, sondern aus Grauguss, doch erlaubte der zahnriemengesteuerte und geräuscharme Ventiltrieb sehr hohe Dauerdrehzahlen. Auch war im Gegensatz zu den Gepflogenheiten bei Alfa-Wagen die Kaltlaufphase sehr kurz. Nur 3,75 Liter

Motoröl (Alfa: 6,9 Liter) waren im Umlauf – schon nach einer Fahrstrecke von zehn Kilometern konnte gefahrlos Vollgas gegeben werden. Der Motor nahm ungewöhnlich rasch Gas an, drehte aufgrund der geringen trügen Massen (Zahnriemensteuerung!) blitzschnell hoch bis auf über 6000 Touren. Der Zylinderkopf war aus Aluminium hergestellt.

Nach den Gesichtspunkten der Großserienfertigung produziert das Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und Querstabilisator vorn, Starrachse mit vier Längslenkern, einer Querstrebe und Schraubenfedern hinten. Anders als bei der blattgefedernten Limousine 125/125 S war das Fahrverhalten fast neutral, in



Bis Anfang 1970 wurde das Coupé in der Urform mit den schmalen Rückleuchten gebaut.

Sammeltip des Monats: Fiat 124 Sport Coupé **TURINER WERTOBJEKT**

Der Fiat 124 Sport Coupé kam in der Bundesrepublik Anfang 1967 auf den Markt – und wurde auf Anhieb ein großer Erfolg. Heute sind guterhaltene Exemplare kaum noch aufzutreiben.

scharf gefahrenen Kurven leicht übersteuernd. Trotz der vom System her veralteten Schnecken-Rollen-Lenkung ließen sich Coupé und Spider sehr exakt steuern. Die straffe Fahrwerksabstimmung sorgte für gute Bodenhaftung und das richtige sportliche Feeling. Auf schlechten Straßen zeigte sich der 124 Sport seiner Natur entsprechend als rauer Bursche. Von Komfort konnte dann keine Rede mehr sein. Die Atmosphäre im reichhaltig bestückten Cockpit (Drehzahlmesser, Holzenkrad serienmäßig)

gefiehl sportlich ambitionierten Fahrern ausgezeichnet. Der rauhe Sound des Vierzylindermotors paßte gut zum kernigen Charakter des neuen Fiat-Sportwagens.

Von 1966 bis Ende 1969 gab es das Sport-Coupé und den Spider nur in einer 1,4-Liter-Version. Das Triebwerk hatte einen Hubraum von exakt 1438 cm³ und war ein ausgesprochener Kurzhuber (Bohrung × Hub 80 × 71,5 mm). Die Höchstleistung von 90 DIN-PS fiel bei 6500 bis 6600

mkg bei 3800 min⁻¹. Äußerst kompliziert und entsprechend störungsanfällig die Vergaseranlage: ein Weber-Doppelvergaser 40 IDF 10 für die Zylinder 1 und 2, ein Weber 40 IDF 11 für die Zylinder drei und vier. Alternativ dazu wurden zwei Solex-Doppelvergaser C 40 PII 6 eingebaut.

Serienmäßig beim Sport 1600 ein Fünfganggetriebe. In den 1400 wurde der fünfte Gang weiterhin nur auf Wunsch eingebaut. Bei einer

Kubik. Die Front bestand jetzt aus drei Elementen: umrandeter, stark hervorspringender Kühlergrill, Halogen-Doppelscheinwerfer mit verchromten Einfassungen, massive Stoßstange mit verstärkten Enden und integrierten Blinkern. Die Motorhaube wies nun eine erhöhte Mittelfeld und eine Kunststoffverkleidung für den Lufteintritt auf. Neu auch Verkleidungen für den Luftauslaß hinter den rückwärtigen Seitenfenstern,

bei 6000 min⁻¹, das höchste Drehmoment von 15,6 mkg stand bei 4000 Touren zur Verfügung. Erzielbare Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h. Weiterhin angeboten wurde auch die 1,6-Liter-Variante. Infolge einer geänderten Vergaserbestückung betrug die Höchstleistung jetzt allerdings nur noch 108 PS bei 6000 min⁻¹. Der 1,4-Liter-Motor wurde ganz aus dem Programm gestrichen. Mit dem Auslaufen des Modelljahres 1976 wurde die Produktion des 124 Sport Coupé eingestellt – ein modellpolitischer Schachzug zugunsten des gleichzeitig vorgestellten, mit dem Fiat-Zweinockenwellenmotor ausgerüsteten Lancia Beta Coupé (Lancia gehört seit 1969 zu Fiat).

Obwohl das letzte 124 Coupé erst vor acht Jahren vom Band rollte, sind guterhaltene Exemplare fast überhaupt nicht mehr auf unseren Straßen anzutreffen. Coupés der Serien 1970 bis 1973 oder gar 1967 bis 1973 gehören inzwischen sogar schon zu den absoluten Raritäten.



Letzte Version 1972 bis 1976: Coupé 1600/1800 mit stark modifizierter Front.

min⁻¹ an, das maximale Drehmoment betrug 11 mkg bei 3600 min⁻¹. Für die Kraftstoffaufbereitung war ein Weber-Doppelvergaser 34 DHS 10 mit unterdrucksteuerter zweiter Stufe, handbetätigter Startvorrichtung und Beschleunigungspumpe zuständig. Die Verdichtung lag bei 8,9:1.

Auf dem Turiner Salon im Herbst 1969 (ab März 1970 in Deutschland) präsentierte sich das Coupé in modifizierter Form: Die außenliegenden Rundscheinwerfer waren durch in den Kühlergrill integrierte Doppelscheinwerfer ersetzt worden, die Motorhaube war jetzt vollkommen flach und schloß bündig mit den Kotflügeln ab. Die schmalen Heckleuchten waren großen, quergeteilten Leuchteinheiten gewichen. Auch unter der Haube hatte sich viel getan. Parallel zum 1,4-Liter-Motor wurde nämlich jetzt ein äußerst leistungsstarkes 1,6-Liter-Triebwerk angeboten: 110 PS bei 6400 min⁻¹ aus 1608 cm³ Hubraum, Bohrung × Hub 80 × 80 mm, maximales Drehmoment 14



Das Coupé von 1972 wirkte bulliger als die zierliche Grundversion aus den 60er Jahren.

Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h und seiner Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,6 Sekunden gehörte das 124 Sport Coupé 1600 zu den leistungsfähigsten Mittelklasse-Sportwagen seiner Zeit. Auch der Preis stimmte: 11 250 Mark (1972) – 4200 Mark weniger, als für den Alfa Romeo 1750 GTV verlangt wurden.

Gründlich überarbeitet präsentierte sich das Coupé im August 1972: stark modifizierte Front- und Heckpartie, neue Motorvariante mit 1800

die seitlichen Schutzleisten und die schwarze Acrylbeschichtung der Schweller. Das Heck war gekennzeichnet durch senkrechte, trapezförmige Leuchteinheiten, eine kräftigere Stoßstange und eine bis zur Stoßstangenkante heruntergezogene Kofferraumklappe.

Im Frühjahr 1973 gelangte das neue, bullig wirkende Coupé auch auf den deutschen Markt. Die auf 1756 cm³ aufgebohrte Motorversion (Bohrung × Hub 84 × 79,2 mm) leistete 118 PS

täten, selbst in Italien. Grund: Der Rost hat sie alle dahingerafft. Es war seinerzeit nicht ungewöhnlich, daß Autos, die erst vier Jahre alt waren, wegen gravierender Durchrostungen an tragenden Teilen nicht mehr vom TÜV abgenommen wurden. Wer heute noch ein restaurierbares 124 Coupé auftreiben will, muß viel Glück haben. Doch die Suche lohnt sich bestimmt – je rarer ein bestimmtes Modell geworden ist, desto interessanter ist es für Sammler. HJS

das Aus – produktionseinstellung des Pininfarina Spider

von Dieter Günther

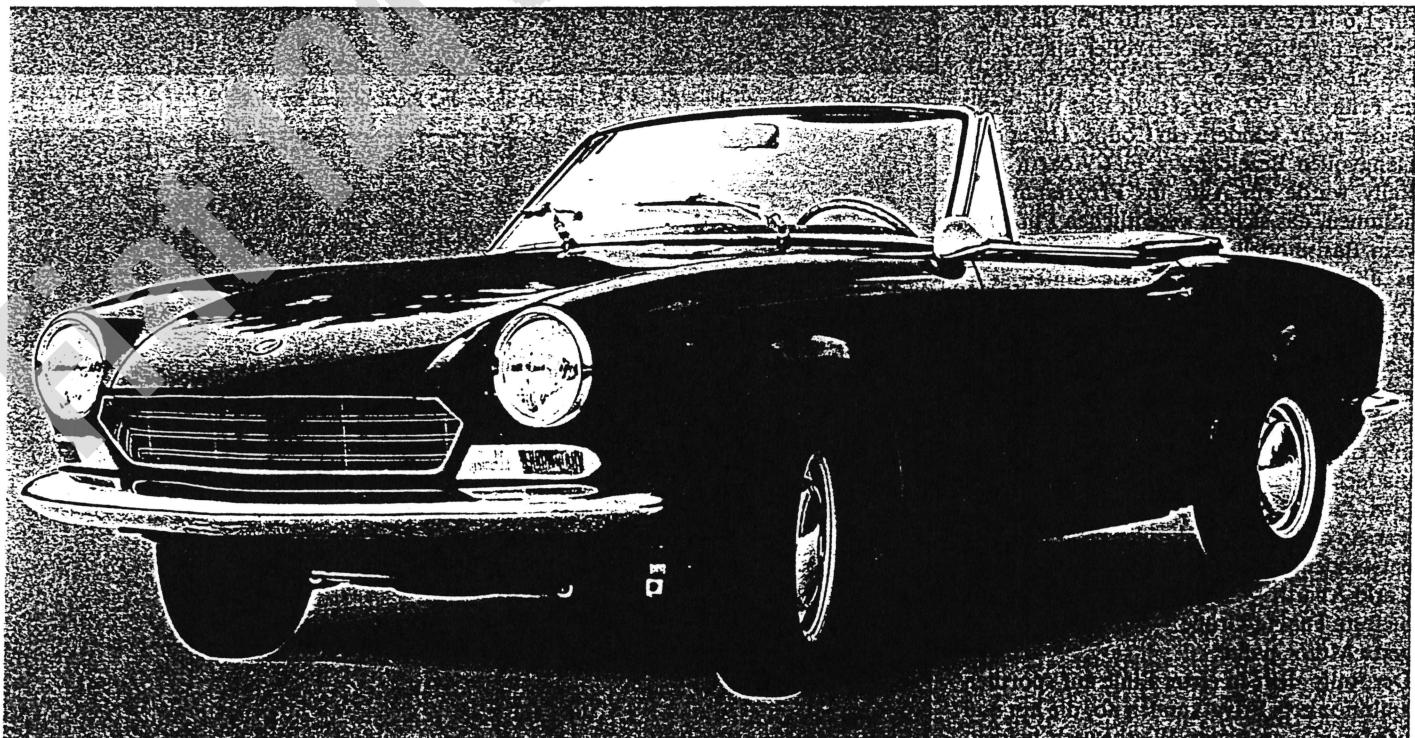
Wir hatten wenig zu lachen in diesem Sommer: das Wetter ließ zu wünschen übrig und die Produktion des Pininfarina Spiders wurde eingestellt. Letzteres mag nur Autoliebhaber im allgemeinen und Cabrio-Fans im besonderen berühren, die aber umso mehr. Denn mit diesem sympathischen Auto verschwand nicht nur eines der dienstältesten offenen Autos überhaupt vom Markt, sondern ein Stück Automobilgeschichte und ein Stück Nostalgie dazu. Seit mehr als 20 Jahren gebaut, verkörperte der Spider beste Cabrio-Tradition, dem seine Schöpfer eine gehörige Portion Komfort und Raffinesse mit auf den Weg gegeben hatten und der sich so von der hemdsärmeligen britischen MG- und Triumph-Konkurrenz unterschied. Obwohl im Laufe seines langen Autolebens oftmals modifiziert und umbenannt, behielt der Spider seine Grundform bei und präsentierte sich 1985 nicht viel anders (vielleicht ein bisschen häßlicher) als Ende 1966, als ihn die Öffentlichkeit zum ersten Mal zu sehen bekam. Auf dem Salon von Turin, wie sich das für einen italienischen Sportwagen gehört. Damals hieß er noch Fiat 124 Spider und eroberte die Herzen der Besucher im Sturm. Sein knackiges Äußeres stammte

vom Altmeister italienischer Karosserie-Kunst, von Pininfarina, seine Technik von der Fiat 124 Limousine. Allerdings hatte der Turiner Auto-Gigant seinem jüngsten Sproß ein paar Leckerbissen spendiert, die für einen Sportwagen dieser Preis- und Leistungsklasse damals die Ausnahme bildeten. So war der 124-Motor auf 1438 Kubikzentimeter aufgebohrt worden und hatte ei-

nen Hochleistungs-Zylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen verpaßt bekommen, was zusammen mit größeren Ventilen und einem Weber-Vergaser 90 PS bei 6600/min ergab. Und da das Triebwerk extrem kurzhubig ausgelegt war, konnten die hohen Drehzahlen bedenkenlos genutzt werden — die Kolbengeschwindigkeiten blieben niedrig.



Spider und Coupe auf der Lingotto Einfahrbahn.



Katalogbild der Ur-Spiders, noch ohne Haubenbuckel und Zierleiste in Höhe Türunterkante.

Gut auf die Straße gebracht wurde die Leistung durch ein 5-Gang-Getriebe, für angemessene Verzögerung sorgten vier servo-unterstützte Scheibenbremsen. Eine geknickte, mit einen Kardangelenk versehene Lenksäule diente der Sicherheit des Fahrers, der sich im übrigen an einem komplett bestückten Holzarmaturenbrett erfreuen durfte. Besondere Aufmerksamkeit hatte man dem Verdeck geschenkt und dabei nicht nur einfachste Bedienung und größtmöglichen Nässeeschutz im Auge gehabt, sondern auch Wert auf gute Rundumsicht gelegt. Alle angestrebten Aufgaben wurden bestens gelöst — und mit seinen beiden hinteren, versenkbaren Seitenscheiben stellte das Verdeck eine bis dahin einmalige Konstruktion dar.

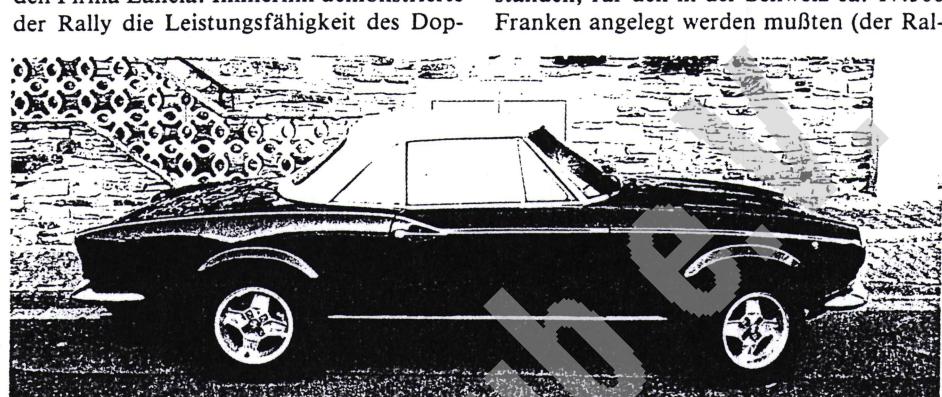
Mit seinen 950 kg war der Spider nicht unbedingt ein Leichtgewicht, aber eine Spitz von 170 km/h, die übrigens im vierten Gang erreicht wurde, war allemal drin. Und gute Noten gab es in den ersten, kurz nach seiner Präsentation erschienenen Testberichten auch: handlich, schnell und ausgewogen, kam der kleine Italiener mit wenig Sprit aus und versprach, trotz hochklassiger Technik, einfache Wartung und günstige Unterhaltskosten dank Großserien-Herstellung. Und da das alles zu einem günstigen Preis angeboten wurde, brauchte man sich in Turin um den Absatz des 2+2-Sitzers nicht zu sorgen.

Noch besser lief der Verkauf seit dem Turiner Salon von 1969, denn von da an gab es ein 1,6-l-Triebwerk mit 110 PS, das den Spider natürlich noch reizvoller machte.

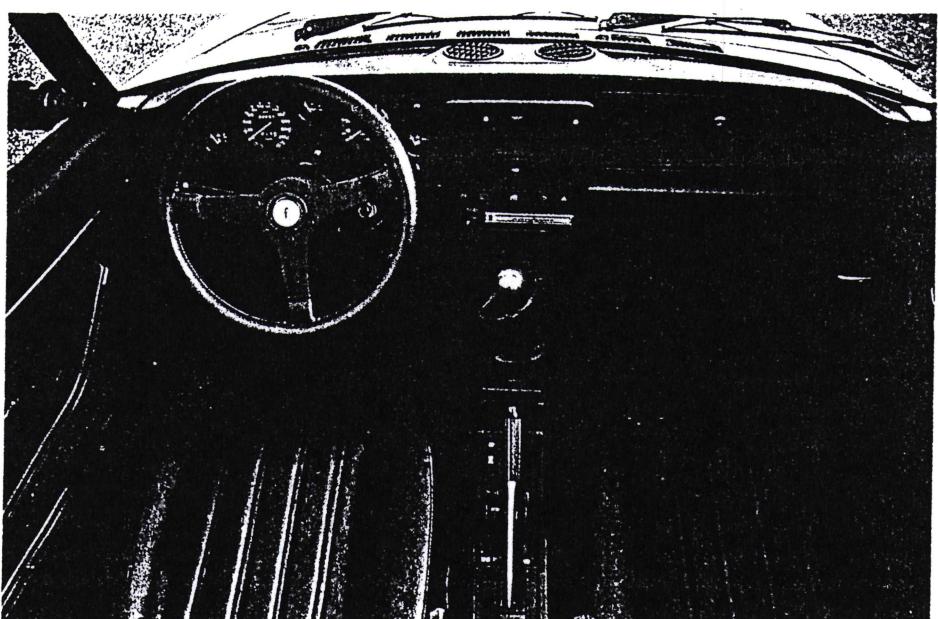
Die heute seltenste Spider-Version wurde im Frühjahr 1972 vorgestellt und war kein Spider mehr, sondern ein Coupé. Unter der klangvollen Bezeichnung Fiat Abarth 124 Rally wurde ein Auto ins Programm genommen, das sich in wesentlichen Punkten vom Basismodell unterschied. So verfügte es über Einzelradaufhängung hinten, ein fest montiertes Hardtop aus Fiberglas sowie eine schwarze Motorhaube aus dem gleichen Material. Abgespeckt hatte man auch die Innenausstattung, dafür aber einen Überroll-Bügel eingebaut. Zusammen mit den fehlenden Stoßstangen und der mattschwarzen Kotflügel-Verbreiterung (das Auto rollte auf 5½-Zoll Alu-Felgen) war ein drohend aussehender kleiner Bolide entstanden, zu dessen Äußerem der von Carlo Abarth — in den sechziger Jahren eine feste Tuning-Größe — auf 128 PS gesteigerte Motor paßte.

Der Rally zielte in erster Linie auf sportlich ambitionierte Privatkunden ab, die hin und wieder mal an einem Wettbewerb teilnehmen wollten. Werksseitig wurde er nur spo-

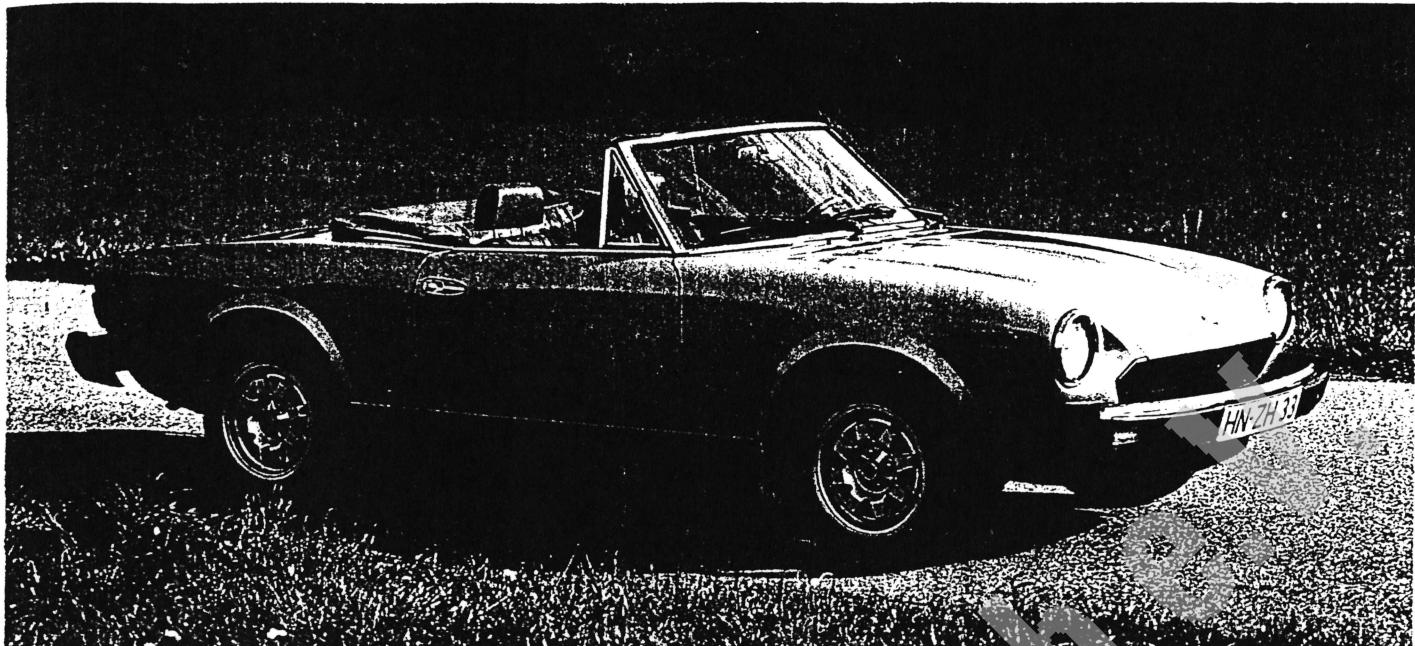
pelnockenwellen-Motors, der hier über exakt 1756 Kubikzentimeter Hubraum verfügte. Als logische Konsequenz wurde dieses 1,8-l-Triebwerk 1973 auch für den Spider lieferbar, in einer etwas entschärften Version mit 118 PS bei 6000/min. Damit war ein echter 185-km/h-Sportwagen entstanden, für den in der Schweiz ca. 17.500 Franken angelegt werden mußten (der Ral-



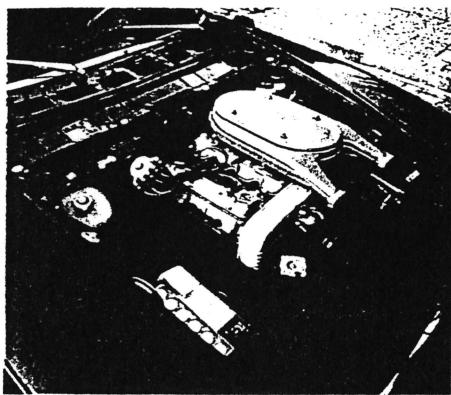
Spider mit Campagnolo Alu-Rädern, Chromstoßstangen und Zusatzlampen im Grill.



Interieur der letzten Pininfarina-Spider mit gestrafftem Styling, inklusive Digitaluhr.



Amerika ließ grüßen: Pininfarina-Spider mit „Autoscooter“-Stoßstangen, sonst aber unverändert.



Ein Meisterstück: der Doppelnockenwellenmotor, dessen Verteiler, Luftfilter und Zahnräderdeckel die Hützen auf der Haube notwendig machen.

ly schlug mit 25.000 Franken zu Buche, ein MG B Roadster mit 13.500 Franken).

Mitte der siebziger Jahre schien man bei Fiat die Lust am offenen 124er zu verlieren. Anders als etwa bei Alfa Romeo, wo man am 1600/2000 Spider festhielt (und dies noch immer tut), fand in Turin offenbar ein Umdenk-Prozeß statt. Vielleicht hing das mit dem X1/9 zusammen, diesem von Bertone gestylten winzigen Faustteil mit Targa-Bügel und Mittelmotor, in dem man das Sportwagen-Konzept der Zukunft sah, vielleicht brauchte man auch nur Produktionskapazitäten — jedenfalls schob man das Auto zu Pininfarina ab, der es seinerzeit entworfen hatte und nun auch baute (die Produktion des 124 Coupé lief ganz aus).

Für die USA baute, um genau zu sein: den europäischen Markt erachtete man als Spider-gesättigt. Um aber die strengen amerikanischen Sicherheitsbestimmungen zu erfüllen, wurde der bis dahin äußerlich so gut wie überhaupt nicht retuschierte Spider gründlich überarbeitet, sowohl optisch wie technisch. Und so präsentierte sich der Spider America, wie er jetzt hieß, mit fetten, hochgelegten Stoßstangen und einem 86 SAE-PS leistenden 1,8-l-Motor! Für die amerikanischen Käufer war er damit immer noch mit die beste Alternative: in einem im Juni 1976 von „Road & Track“ durchge-

	Technische Daten				Volumex
	1,4 l	1,6 l	1,8 l	2,0 l	
Motor	Vierzylinder-Viertakter, wassergekühlt; zwei obenliegende Nockenwellen; fünfachsig gelagerte Kurbelwelle.				
Hubraum, ccm (Bohrung x Hub, mm)	1483 (80 x 71,5)	1592 (80 x 79,2)	1756 (84 x 79,2)	1995 84 x 90)	
PS bei 1/min	90 bei 6600	110 bei 6000	118 bei 6000	105 bei 5500	135 bei 5500
Vorderrad-Aufhängung	Dreiecks-Querlenker mit Schraubenfedern, Stabilisator und Teleskop-Stoßdämpfern				
Hinterrad-Aufhängung	Starrachse mit Längsstreben, Schraubenfedern, Panhardstab und Teleskop-Stoßdämpfern				
Karosserie	selbsttragend				
gebaute Stückzahl (von 1966 bis 1985)	ca. 200.000				

führten Vergleichstest lief der Spider 160 km/h Spitze — verglichen mit den 145 km/h des 62,5 SAE-PS (in dieser Größenordnung zählt jedes halbe PS!) leistenden MG B Roadsters ein Traumwert!

Und plötzlich war der 124 Spider wieder in Europa lieferbar! Als das große Cabrio-Sterben einsetzte, hatte sich Fiat seines verstoßenen Sprosses erinnert und ihn auf der Autoausstellung in Frankfurt 1977 wieder auf seinem Stand ausgestellt. Mit dicken Stoßstangen zwar, aber wenigstens mit einem „europäischen“ 2-l-Motor, der es dank Bosch-Einspritzung auf 105 PS brachte. Da man die Innenausstattung u.a. mit Lederlenkrad und überarbeitetem Armaturenbrett modernisiert hatte und auch der Preis stimmte, fand der neue alte Spider genug Liebhaber.

Zu diesem Zeitpunkt wurde das Auto noch als Fiat verkauft und war mit entsprechenden Emblemen garniert. Das änderte sich erst, als aus dem Spider America der Spider Europa wurde. Da verschwanden sämtliche Fiat-Schriftzüge, und die offizielle Bezeichnung lautete Pininfarina Spidereuropa. Zu beziehen war das umbenannte Auto weiterhin über das Händlernetz von Fiat, wo man natürlich auch Einfluß auf die Produktion

hatte. So wurde am Interieur gefeilt, außerdem profitierte der Spidereuropa von einem eigentlich für Lancia entwickelten Motor: das 1983 ins Programm genommene „Volumex“-Triebwerk konnte auf Wunsch in Pininfarinias Adoptivauto eingebaut werden. Die Besonderheit dieses Motors war sein Roots-Kompressor, der bei einem maximalen Ladedruck von 1,4 bar 135 PS ermöglichte. Auf diese Weise stieg der Spider noch auf seine alten Tage in den Kreis der 200 km/h-Sportwagen auf — und war seit 1.1.1985 sogar in einer Katalysator-Version — dann aber ohne Kompressor — lieferbar!

Eine beachtliche Karriere für ein Auto, dessen Debut fast 20 Jahre zurück lag. Ganz die 20 Jahre voll zu machen, gelang ihm leider nicht: Mit der offiziellen Begründung, daß Fiat bestimmte Spider-Teile nicht mehr fertige und Pininfarina Kapazitäten für das geplante Peugeot 205 Cabrio brauche, lief seine Produktion aus.

Wir hatten wirklich wenig zu lachen in diesem Sommer.

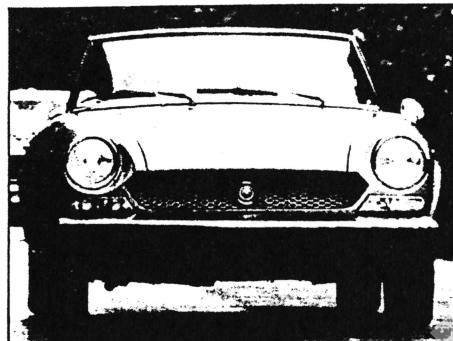
Alte Liebe rostet nicht?

Der Fiat 124 Spider hat das Zeug,
das Gegenteil zu beweisen

Vorgestellt wurde der Fiat 124 Spider im Herbst 1966 auf dem Salon von Turin, wo er bei den Zuschauern Begeisterung und bei der Konkurrenz schlaflose Nächte hervorrief. Sogar die Fachpresse schien beeindruckt. Kein Wunder, bestach der offene Neuling doch gleich in mehreren Punkten.

Da war zunächst seine hochattraktive Karosserie, die Altmeister Pininfarina geformt hatte und die mehr bieten konnte als eine hübsche Schale: Sie war ausgesprochen geräumig — offerierte sogar zwei wirklich brauchbare Notsitze —, gut ausgestattet und praxisgerecht. Vorbildlich auch das Verdeck, das sich kinderleicht bedienen ließ und als besonderem Clou mit kleinen seitlichen Dreiecksfenstern aus Glas aufwartete. Diese Seitenfenster waren mit dem Stoffdach fest verbunden, zauberten sich also in Position, wenn man das Verdeck aus seiner Versenkung hervorholte.

Nicht minder reizvoll präsentierte sich die Technik. Der Turiner Autogiant hatte nicht gekleckert, sondern geklotzt und seinem jüngsten Sproß so ziemlich alles beschert, was gut und teuer war: Ein Doppelnockenwellen-Triebwerk, Fünfgang-Getriebe, Scheibenbremsen rundum und eine Kardangelenk-Sicherheitslenksäule. Ein verlockendes Angebot also, und ein erschwingliches obendrein: Keine DM 11.000,- hatten deutsche 124-Spider-Inter-



Offen, preiswert und robust durch Großserientechnik.
Die ansprechende Karosserie des Italienischen Schönlings ist zugleich seine größte Schwäche.

essenten anzulegen. Dafür gab es weder einen MGB noch einen Alfa Spider — und ein einheimisches Glas 1300 GT Cabrio schon gar nicht!

Möglich geworden war dieser Supermarkt-Preis durch geschickte Kalkulation und den Griff ins Regal. Beim Motor beispielsweise

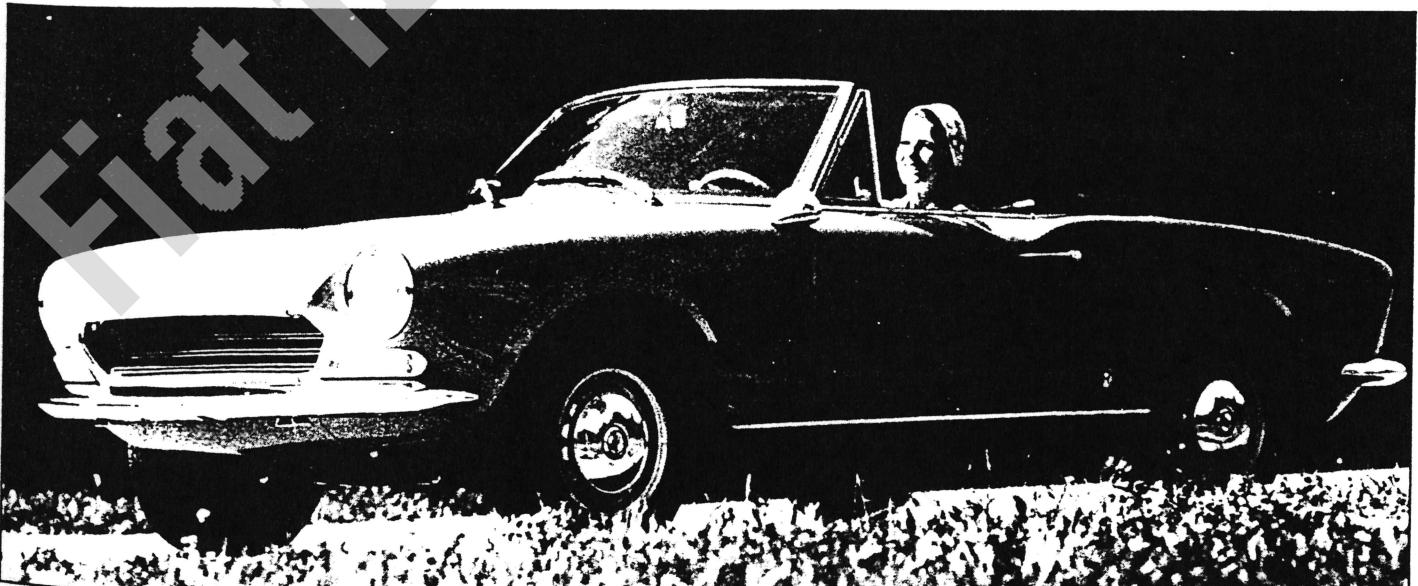
handelte es sich um das Antriebsaggregat der 124-Limousine, dem man — aufgebohrt auf 1438 ccm — dank Hochleistungszylinderkopf mit zwei Nockenwellen, größeren Ventilen und einem Weber-Vergaser 90 PS bei 6600 U/min entlockte. Damit lief der immerhin 950 kg schwere Spider rund 170 km/h.

Fiat gab sich mit dieser Leistungsausbeute freilich nicht zufrieden, sondern stockte nach und nach auf: 1969 auf 110 PS aus 1,6 Litern Hubraum, vier Jahre später waren es sogar 118 PS aus jetzt 1800 Kubik.

Dieser Motor ging auf die heute gesuchteste Version zurück, genannt Fiat Abarth 124 Rally. Im Frühjahr 1972 in Dienst gestellt, wandte sich dieses Modell an Privatfahrer mit Rennsport-Ambitionen und unterschied sich vom normalen Spider natürlich beträchtlich. So verfügte es über Einzelrad-Aufhängung hinten und ein fest montiertes Fiberglas-Hardtop; seine Motorleistung lag bei 128 PS.



Für Sportfahrer gedacht und heute ganz selten: Fiat Abarth 124 Rally. Die meisten wurden sportlich verschlissen.



Erblickte 1966 auf dem Turiner Salon das Licht der Welt: der auf dem Fiat 124 basierende Spider.

Mitte der siebziger Jahre schien man bei Fiat die Lust am offenen 124er zu verlieren, vielleicht brauchte man auch nur neue Produktionskapazitäten — jedenfalls schob man das Auto zu Pininfarina ab, wo es künftig gebaut wurde.

Für die USA gebaut wurde, um genau zu sein: Den europäischen Markt erachtete man als spider-gesättigt. Um die in den USA geltenden strengen Sicherheitsnormen zu erfüllen, verpaßte man dem Spider amerikanisch-fette Stoßstangen und einen auf 86 SAE-PS gedrosselten Motor.

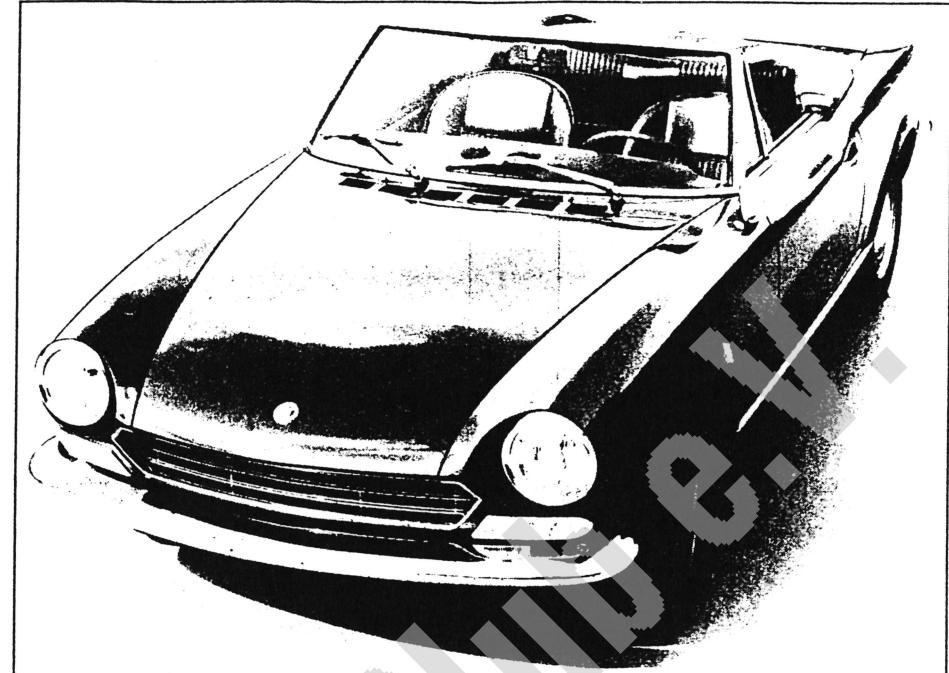
1977, als das große Cabrio-Sterben einsetzte, war das altgediente Cabrio plötzlich auch wieder in Europa zu haben: mit Gummiboot-Stoßstangen zwar, aber immerhin einem Zweiliter-Einspritzer von 105 PS und neuem Armaturenbrett.

Noch besser könnte es jene 1983 ins Programm genommene „Volumex“-Ausführung, die von einem Roots-Kompressor beflügelte 135 PS abgab.

In diesen beiden Versionen blieb der jetzt „Spidereuropa“ genannte Wagen bis Mitte 1985 im Programm, dann lief seine Produktion endgültig aus.

Straßenbild

Hand aufs Herz: Wann haben Sie den letzten 124er Spider im Straßenverkehr gesehen? Vermutlich ist das lange her, denn Fiats Spider sind selten geworden. Ihr Bestand wurde dezimiert. Das liegt am wenigsten an der Mechanik und am häufigsten an der Karosserie: Der Rost ist immer und überall. Und damit Ihnen — wollen Sie sich das italienische Frischluftvergnügen gönnen — die rostigste Überraschung der Welt erspart bleibt, berät MARKT Sie vor dem Kauf.



Von den echten Spider-Fans werden vor allem die frühen Modelle geschätzt.

nen — die rostigste Überraschung der Welt erspart bleibt, berät MARKT Sie vor dem Kauf.

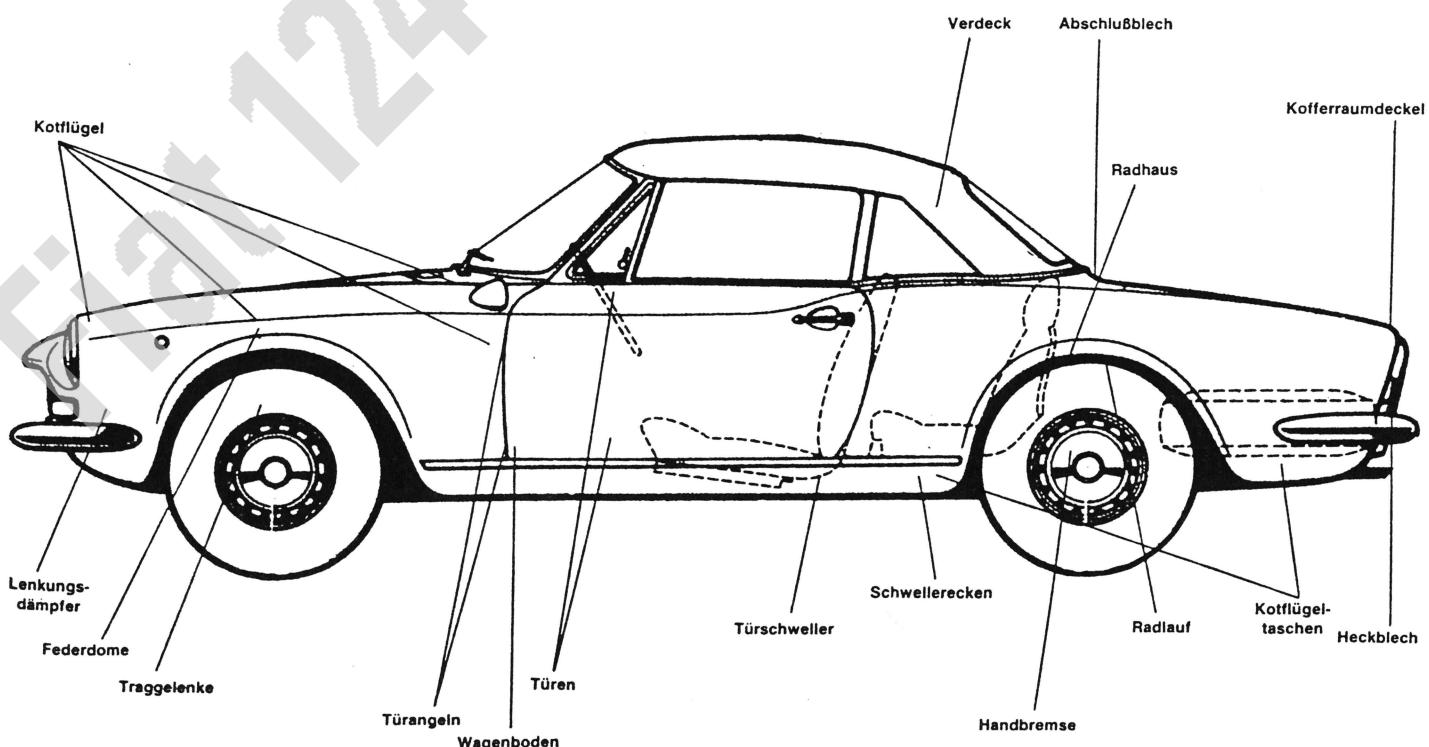
Rostlaube?

Fast alle italienischen Fahrzeuge haben wegen ihrer Rostanfälligkeit einen schlechten Ruf. Beim Fiat 124 Spider behaupten Spötter, er habe schon im Prospekt angefangen zu rosten. Und in der Tat ist das Korrosionsproblem des Spiders ärgstes Übel. Die Gründe dafür sind vielfältig: Das

fängt bei der nicht hundertprozentigen Verarbeitungsqualität im Werk an, geht über schlechtere Tiefziehgüten der Bleche und reicht bis zu unbefriedigendem Korrosionsschutz, da Fiat seine Fahrzeuge eben für andere klimatische Verhältnisse produzierte, als sie bei uns herrschen. Sie müssen daher beim Kauf das Objekt Ihrer Begierde vor allem auf Rost bzw. schlecht reparierte Rostschäden untersuchen.

Beginnen Sie Ihre Inspektion mit den Türschwellern. Auf diesen sind mit Kreuz-

Die typischen Schwachstellen



KAUFBERATUNG

schlitzschrauben Blenden befestigt. Wenn der Verkäufer sein Ja-Wort gibt, sollten sie demontiert werden. Die leichte Lösbarkeit der Schrauben ist schon ein gutes Zeichen. Darunter sollten Lochbleche zum Vorschein kommen. Wenn nicht, wurde hier schon unfachmännisch „restauriert“. Achten Sie vor allem auf die hinteren Schwellecken zwischen „B-Säule“ und Radlauf. Dem hinteren Kotflügel sollten Sie Ihre Aufmerksamkeit gleich an mehreren Stellen schenken: Radlauf, Radhaus und vordere und hintere Unterkanten (die sogenannten „Taschen“).

Von hier führt Sie Ihre Inspektionsrunde zu den Verbindungen zwischen hinteren Kotflügeln und oberem Abschlußblech zwischen Verdeckkasten und Kofferraum (achten Sie beim Deckel auf Kantenrost). Nur allzu gerne quillt der Rost aus den Verbindungsflächen. Sehen Sie sich nun das Heckblech an. Achten Sie auf Rost an den Übergängen zu den Kotflügeln und zum unteren Abschlußblech.

Nun arbeiten Sie sich wieder nach vorn: Da sind zunächst die relativ schweren Türen. Neben dem schon fast obligatorischen Test der Unterkanten und des Türbodens sollte vor allem der Zustand unterhalb des oberen Fensterchromes untersucht werden — und die Türangeln. Deren im Verhältnis zum Gewicht unterdimensionierte Haltebleche sind in die Tür eingeschweißt und neigen durch Bewegungsrisse zum Ausreißen. Als nächstes muß Sie der Wagenboden von innen interessieren; ein Übel fast aller nie wirklich einwandfrei wasserdicht zu bekommenden Cabrios. Die Bodenmatten entfernen Sie am besten, um sich das Bo-

denblech im Bereich des Fußraumes zwischen A-Säule und vorderer Schrägen des Spritzbleches sowie entlang der Verbindung des Innenschwellers mit dem Wagenboden anzusehen.

Bevor Sie sich mit dem gesamten Karosserievorderbau näher beschäftigen, interessieren Sie die Federdome der Vorderachse besonders, da die Radaufhängung hiermit zusammengebaut ist. Reparaturschweißungen daran gestalten sich als besonders aufwendig. Und wenn Sie hier schon unter dem Spider liegen, überprüfen Sie gleich den Zustand der Traggelenke der Vorderachse.

An den vorderen Kotflügeln sind die Schwachstellen um die Scheinwerfer herum und im hinteren Bereich der Verlängerung der A-Säule vor der Tür. An der Oberkante ist es die Verbindung zwischen Kotflügel und Windfangblech vor der Frontscheibe. Hinzu kommt, daß die Kotflügel verschweißt sind. Probleme an der Auflage zu den seitlichen Stehblechen des Motorraumes sind damit vorprogrammiert.

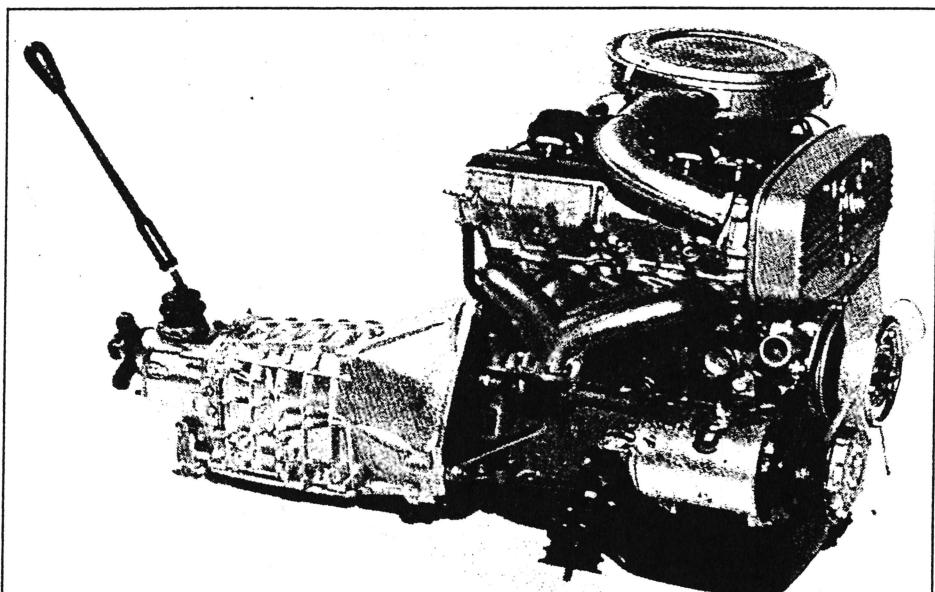
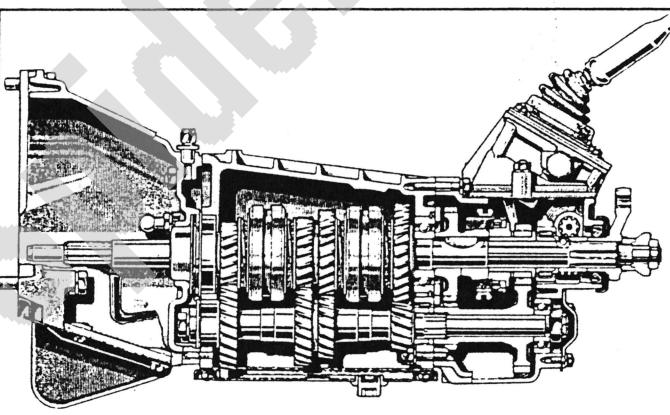
Bei sämtlichen Restaurierungsarbeiten an der Karosserie zeigt sich beim Fiat 124 Spider, daß die Bauweise der kompletten Verschweißung aller Teile von großem Nachteil ist. Reparaturen — sollen sie fachgerecht ausgeführt werden — sind dadurch sehr

arbeits- und mithin lohnaufwendig. Da viele Vorbesitzer den finanziellen Aufwand scheuen, finden sich deshalb oftmals partielle „Ausbesserungen“, die letztlich nur grundsätzliche Fehler kaschieren. Die hohen Preise für Karosserieteile, die nur von Fiat lieferbar sind, sowie z.T. lange Lieferfristen kommen noch erschwerend hinzu. Eine genaue Untersuchung des Blechkleides des offenen Italieners kann Ihnen deshalb gar nicht oft genug ans Herz gelegt werden, gilt doch für den Fiat Spider ganz besonders die Faustregel, daß es viel teurer kommt, ein schlechtes Exemplar neu aufzubauen, als von vornherein ein sehr gutes Fahrzeug zu kaufen. Mit dem Zustand der Karosserie steht und fällt nämlich Ihre Kaufentscheidung, denn über den „Rest“ gibt es fast nur Positives zu berichten.

Die Mechanik

Zu den großen Stärken des Fiat 124 Spider gehört zweifellos seine Motor-Getriebe-Kombination. Vor allem die Doppelnockenwellen-Maschine begeistert ihren Besitzer immer wieder durch ihre Drehfreudigkeit. Bei Versuchen haben diese Aggregate auch schon Drehzahlen weit jenseits der 10.000-U/min-Grenze klaglos verkraftet. Und genauso klaglos vertragen sie harter Alltagsbetrieb — wenn sie vor dem Fah-

Die Motor-Getriebe-Einheit gehört zu den Stärken des Spiders. Getriebe-Probleme tauchten ab Mitte der siebziger Jahre auf, als Fiat die Getriebe von Seat bauen ließ.



Fünfgang-Getriebe mit echtem Schnellgang, da der Fünfte lang übersetzt ist.

Aus dem MARKT- Clubadressen-Verzeichnis*

Fiat Raritäten Club e.V.

Werner Gotzian, Am Teimenort 18
D 4630 Bochum
Tel. 0234/230301

Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.

G. Mühr, Langenbochumer Str. 462
D 4352 Herten 6

Fiat 124 Spider Club e.V.

M. Bischoff, Rombergstr. 18
D 2000 Hamburg 20

Spider 124 Club Rems-Murr

Hagen Bubeck, Im Sämann 75
D 7050 Waiblingen

124 CSA-Register

G. Maccione, Grabenstr. 111
D 4300 Essen 1

Pininfarina Liebhaber Club Deutschland

Hans-Jürgen Gerlach, Im Steg 49
D 6802 Ladenburg
Tel. 06203/15693 ab 18 Uhr

Fiat Cabrio und Coupé Club Schweiz

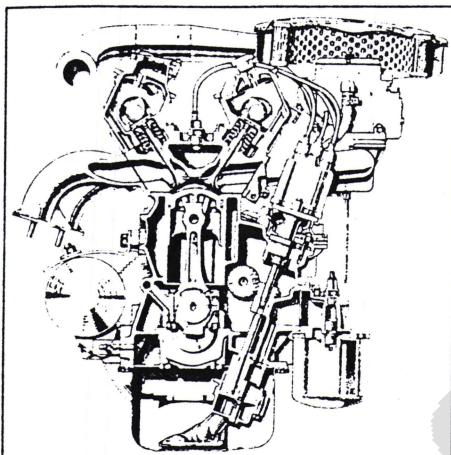
Roger Baumgartner, Reinenstr. 4
CH 8965 Berikon

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 700 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

Technische Daten Fiat 124 / Pininfarina Spider

	1,4 Liter	1,6 Liter	1,8 Liter	2,0 Liter	Volumex
Motor	Vierzylinder-Viertakter; wassergekühlt; zwei obenliegende Nockenwellen; fünffach gelagerte Kurbelwelle				
Hubraum	1483 ccm	1592 ccm	1756 ccm		1995 ccm
Bohrung x Hub	80 x 71,5 mm	80 x 79,2 mm	84 x 79,2 mm		84 x 90 mm
PS bei U/min	90 bei 6600	110 bei 6000	118 bei 6000	105 bei 5500	135 bei 5500
Vorderrad-Aufhängung	Dreiecks-Querlenker mit Schraubenfedern, Stabilisator und Teleskop-Stoßdämpfern				
Hinterrad-Aufhängung	Starrachse mit Längsstreben, Schraubenfedern, Panhardstab und Teleskop-Stoßdämpfern				
Karosserie	Selbsttragend				
Bauzeit	1966 bis 1985				
Stückzahl	ca. 200.000				

ren in höheren Drehzahlbereichen erst richtig warm gefahren wurden. Die Behandlung durch den Vorbesitzer ist deshalb von Wichtigkeit. Probleme können ansonsten höchstens bei den Modellen nach 1975 bis 1978 an den genannten Bauteilen und generell bei den zwei Doppelvergasern mit der



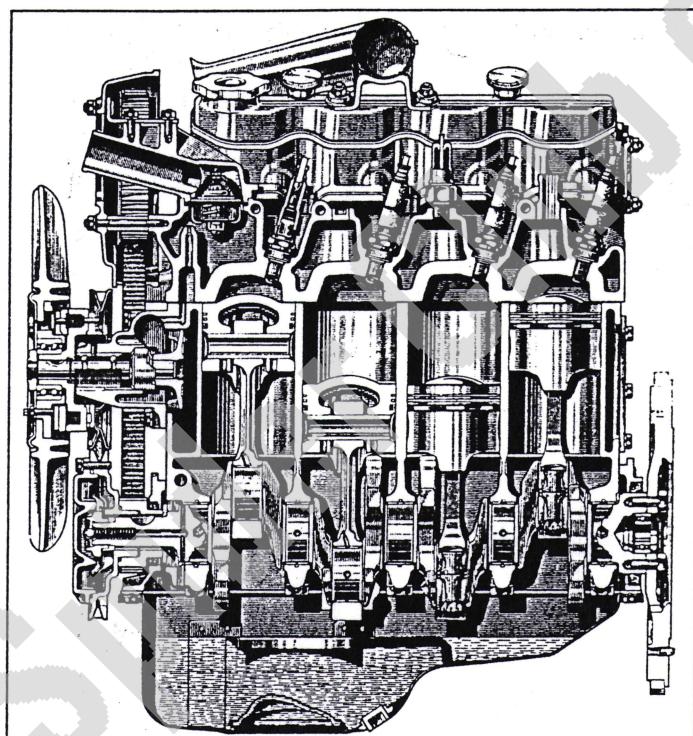
Querschnitt durch das bei richtiger Behandlung sehr langlebige Triebwerk.

Einstellung (Synchronisation) und durch Risse im Krümmer auftreten. Einige Jahrzäume hatten Probleme mit den italienischen Kolben, die im „Kolbenhemd“ rissen. Der Ersatz durch Produkte „Made in Germany“ schafft aber Abhilfe.

Ein — auch TÜV bekannte — Mangel ist die Handbremse. Die Fiat-Ingenieure hatten sich eine eigene Konstruktion ausgedacht, bei der die Feststellbremse Teil der Betriebsbremse und in der Theorie genial ist. Da der Spider rundum Scheibenbremsen hat, wirkt die Handbremse auf einen Kolben des hinteren Sattels — und das funktioniert in der Praxis in den seltensten Fällen auf Dauer.

Oft entstehen Probleme mit festgegangenem Lenkungsdämpfer. Schwergängige Lenkung im Stand deutet darauf hin.

Wie bei jedem Cabrio sollten Sie sich auch beim Fiat 124 Spider den Zustand des Verdeckes genau ansehen. Probleme hieran entstehen fast ausschließlich durch Fehlbedienung. Typisch dafür ist das Einreißen am Drehpunkt des Verdeckgestänges, weil zum Schließen die Klettverschlüsse nicht geöffnet wurden, wodurch das Verdeck



Längsschnitt des gegenüber der Limousine stark modifizierten Vierzylinders in seiner ursprünglichen Version mit 1,4 Liter und 90 PS. Das Triebwerk mit Leichtmetall-Zylinderkopf glänzte durch modernste Technik: doppelte obenliegende Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb, fünffach gelagerte Kurbelwelle und elektrisch zuschaltbarer Ventilator.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt

gemeldet:

1939 Fahrzeuge

vom Typ Fiat 124 Spider

2412 Fahrzeuge

vom Typ Pininfarina Spider

Stichtag: 1. Juli 1987

Diese Zahlen beinhalten alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

zwischen das Gestänge gerät. Zudem reißt das Verdeck seitlich an den Ecken ein und der vordere Verdeckspiegel rostet gern durch.

Preise

Selbst die schlechtesten Exemplare des Fiat 124 Spider sind heute kaum unter DM 2500,- zu bekommen. Je nach Zustand fä-

chert sich die Preisskala bis DM 15.000,-, wobei für wirkliche Zustand-1-Fahrzeuge die Obergrenze bis an die DM-20.000-Schallmauer reicht. Gefragt sind die Modelle vor 1975 und die US-Ausführung in der Katalysator-Version, da man hiermit ein steuerbefreites und umweltfreundliches Liebhaberfahrzeug erwirbt. Schwierig ist die Preissituation beim Volumex-Spider, der ja von vornherein durch seine begrenzte Stückzahl ein Spekulationsobjekt war — und bis heute geblieben ist. Mit einem Zuschlag auf die genannte Preisspanne muß man auf jeden Fall rechnen.

Aufgrund der langen Bauzeit laufen heute noch viele 124 Spider im Alltagsbetrieb — z.B. in Kalifornien, aber auch in Italien. Der Nachschub für die im mitteleuropäischen Klima vom Rost dahingerafften Exemplare ist gesichert und wird auch in Zukunft dafür sorgen, daß die Preise für gute Fahrzeuge auf der Erde bleiben.

dg/ww

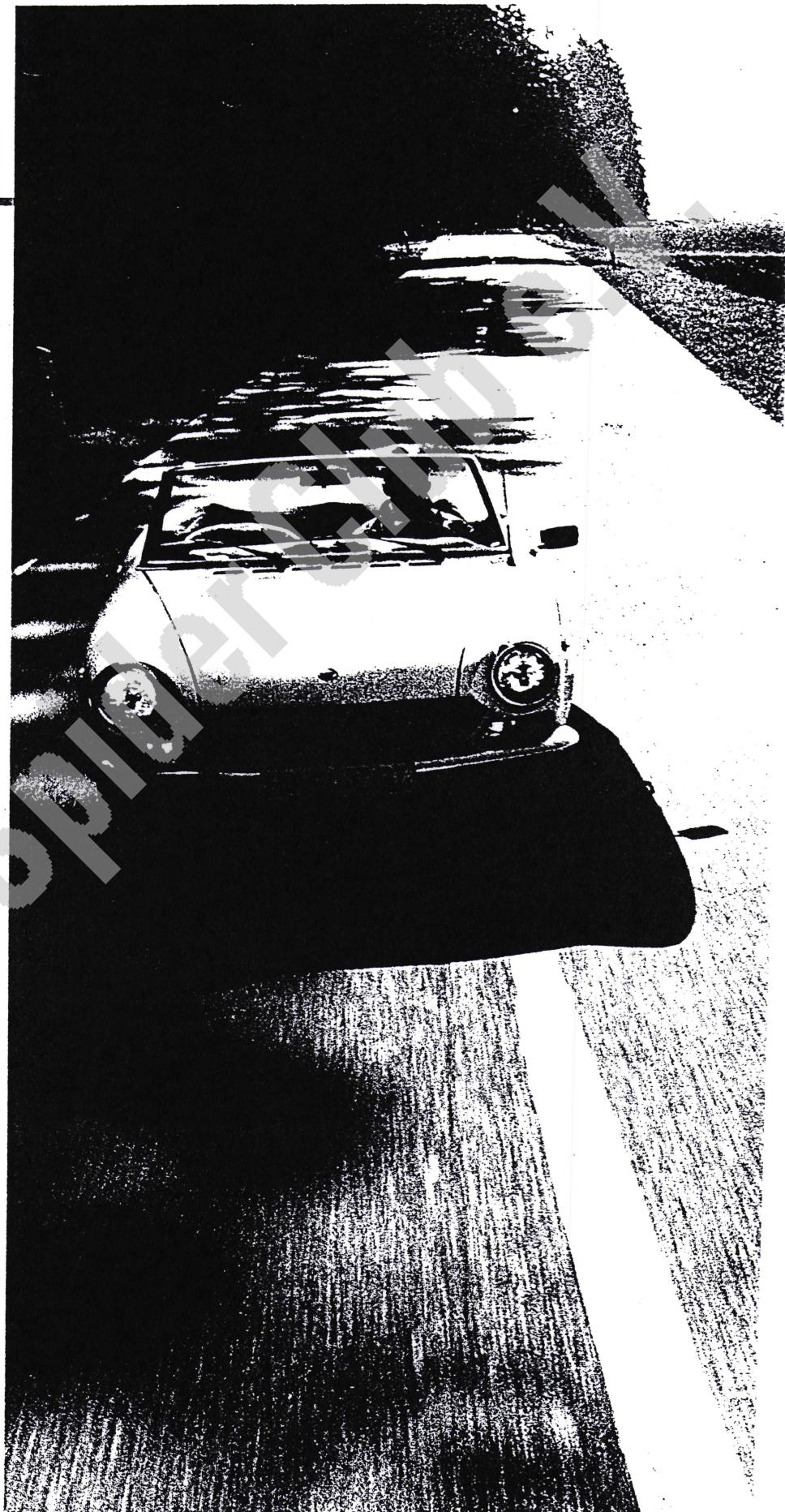
Der offene rote Sportwagen hat einen starken Auftritt. Im Film „Die Reifeprüfung“ jagt Dustin Hoffman am Steuer eines Alfa Romeo Duetto verbissen einer Frau, Katharine Ross, nach, die ins weit entfernte San Franzisko verzogen ist. Musik von Simon & Garfunkel, auch bekannt durch das Stück „Bridge over troubled Water“, spielt dazu.

Der Alfa hält die scharfe Fahrt durch, nur der Sprit geht auf den letzten Metern aus. Der handliche Zweisitzer hat seine Pflicht getan und bleibt zurück. Stundenlang hatte die Zweinockenwellen-Maschine turbinenartig ihre Kraft entfaltet. Das sauber abgestufte Fünfgang-Getriebe, über einen massiven Schalthebel auf der Mittelkonsole betätigt, bereitete dem Fahrer trotz der etwas langen Wege keine Probleme. Der Duetto lässt sich so leicht schalten, wie das sprichwörtliche Messer durch Butter schneidet.

Auch die ausgesprochen leichtgängige und exakte Schneckenlenkung hinderte nicht beim Vorwärtskommen – im Gegen teil: Auf kurvigen Sträßchen ist der Duetto in seinem Element. Selbst wenn man einmal vergessen hat, zum richtigen Zeitpunkt herunterzuschalten, verschluckt sich der feine Doppelnockenwellen-Motor nicht. Auch im fünften Gang zieht er ab 2000/min sauber hoch.

Freude macht natürlich auch der Klang, dieses sonore, leicht heisere Brabbeln – unverkennbar und typisch Alfa. Offen gefahren klingt es noch eine Idee deutlicher im Ohr, doch das leichte Verdeck, das sich ganz einfach mit einer Hand innerhalb von nur zehn Sekunden öffnen und schließen lässt, hält den guten Ton nicht fern.

Der 109 PS starke 1600er-Motor, der diesen fröhlichen Sound entwickelt, wird gut mit den knapp 1000 Kilo des Duetto-Spider fertig – und der Fahrer hat ebenfalls alles im Griff. Vor ihm breiten sich übersichtlich zwei große Rundinstrumente aus, Tacho (bis 220 km/h) und Drehzahlmesser (bis 8000/min), rechts davon über der Mittelkonsole werden Benzinstand, Öldruck und Wassertemperatur durch kleine, leicht zum Fahrer angewinkelte Uhren ausgewiesen. Vor dem Beifahrer ist ein Handschuhfach mit Deckel in das in Wagenfarbe lackierte Instrumentenbord eingelassen. ▶





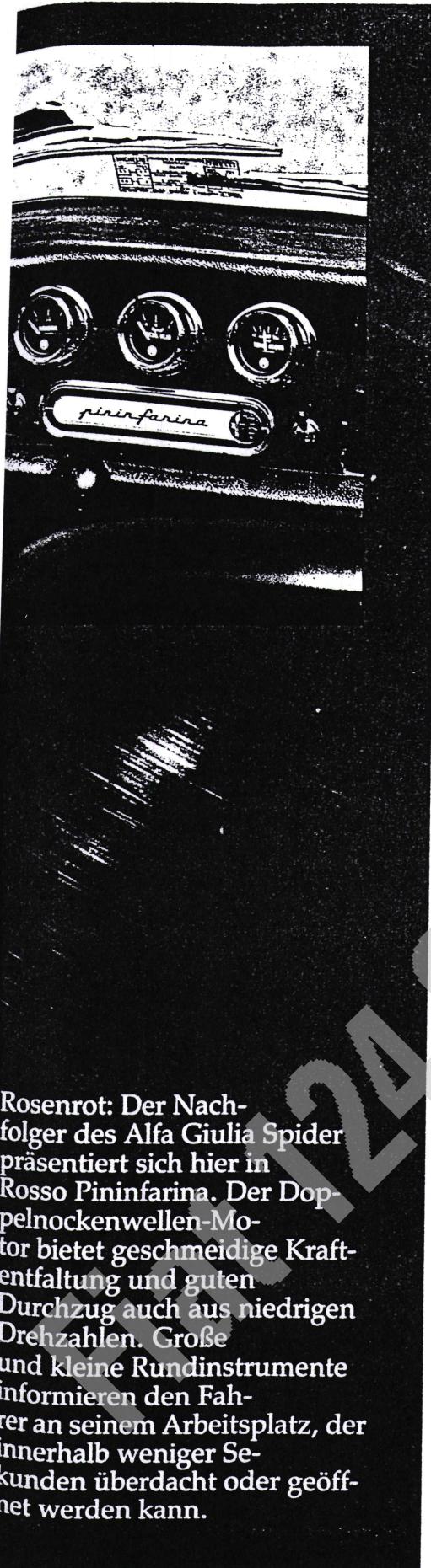
Schneeweißchen und Rosenrot

Präsentation: Alfa Romeo Duetto und Fiat 124 Sport Spider von 1966.

Von Lars Dohmann (Text) und Paul A. Schneider (Fotos).







Rosenrot: Der Nachfolger des Alfa Giulia Spider präsentiert sich hier in Rosso Pininfarina. Der Doppelnockenwellen-Motor bietet geschmeidige Kraftentfaltung und guten Durchzug auch aus niedrigen Drehzahlen. Große und kleine Rundinstrumente informieren den Fahrer an seinem Arbeitsplatz, der innerhalb weniger Sekunden überdacht oder geöffnet werden kann.

Weniger angenehm empfanden viele das dünne Kunststoff-Lenkrad, das 1966 serienmäßig eingebaut wurde. Ab 1968 gab es im 1750er ein schöneres aus Holz, dick und griffig mit drei Speichen. Dafür hinterließ das Gestühl auch auf längeren Strecken einen komfortablen Eindruck, gute Seitenführung paßt harmonisch zu den möglichen hohen Querbeschleunigungs-Kräften. Langbeinige Fahrer hatten die Konstrukteure allerdings weniger im Blick als italienisch-kleinwüchsige.

Doch über den feinfühligen Verstellmechanismus der Rücklehne kann eine akzeptable Position erreicht werden. Fondpassagiere sind ebenfalls nicht einkalkuliert, denn der ungepolsterte Raum hinter den Frontsitzen kann bestenfalls zwei (kleinen) Kindern auf nicht allzu langen Strecken genügen. Besser wird er als zusätzlicher Gepäckraum genutzt. Da das Heck so schmal zuläuft, können nämlich keine sperrigen Sachen dort verstaut werden, auch wenn für weniger kantige Gegenstände reichlich Platz vorhanden ist.

Ein zweisitziger Sportwagen ist eben kein Möbeltransporter – und auch in bezug auf die Fahreigenschaften darf der Duetto natürlich nicht mit einem Lastwagen verglichen werden. Einzig das etwas schwergängige seilzugbetätigtes Kuppelungspedal mit langem Arbeitsweg entspricht nicht dem leicht bedienbaren Rest: Gaspedal und Bremse liegen sehr günstig zueinander zum Zwischengas geben.

Diese Anordnung kommt sportlicher Fahrweise ebenso entgegen wie das Fahrwerk. Kurven umrundet das flotte Cabriolet mit leichtem Untersteuern, besonders bei serienmäßiger Bereifung der Größe 155-15. Selbst bei abruptem Lastwechsel reagiert der Wagen nicht zu heftig; genausowenig wie wellige Kurven das Duetto-Fahrwerk beeindrucken, oder das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit besonderen Einfluß auf den Geradeauslauf hätte – wie an der Schnur gezogen pfeilt er dem Ziel entgegen.

Auf nassen Pisten muß der Gasfuß schon vorsichtiger eingesetzt werden. Schlagartiges Aufreißen des Gashahnes bewirkt dann einen konsequenten Drang des schlanken Hecks zum Kurvenaußenrand. Mit Hilfe der leichtgängigen Lenkung machen aber kleine Korrekturen Spaß und sind ganz einfach auszuführen – der Alfa fährt sich auch im Grenzbereich bemerkenswert unproblematisch.

Dazu gehört auch, daß an allen vier Rädern Scheibenbremsen montiert sind. Selbst nach intensiver Beanspruchung bei zügiger Paßfahrt neigen sie nicht zu Fading, genausowenig wie ihnen Nässe ernsthaft zusetzen kann. Der Handbremshebel zwischen den Sitzen ist griffigünstig plaziert, und die Wirkung läßt nichts zu wünschen übrig.

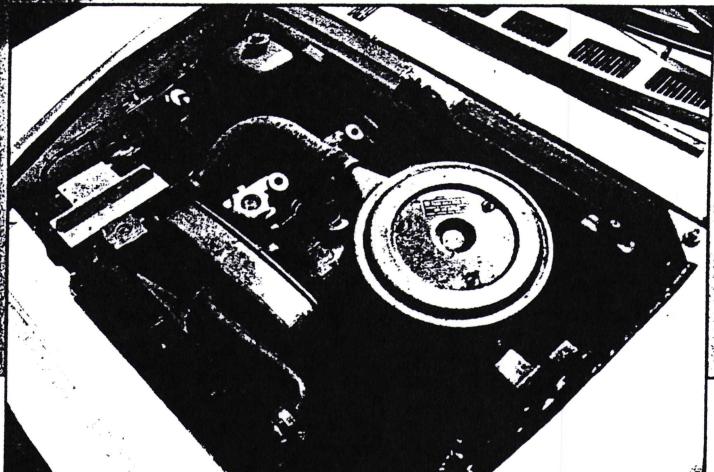
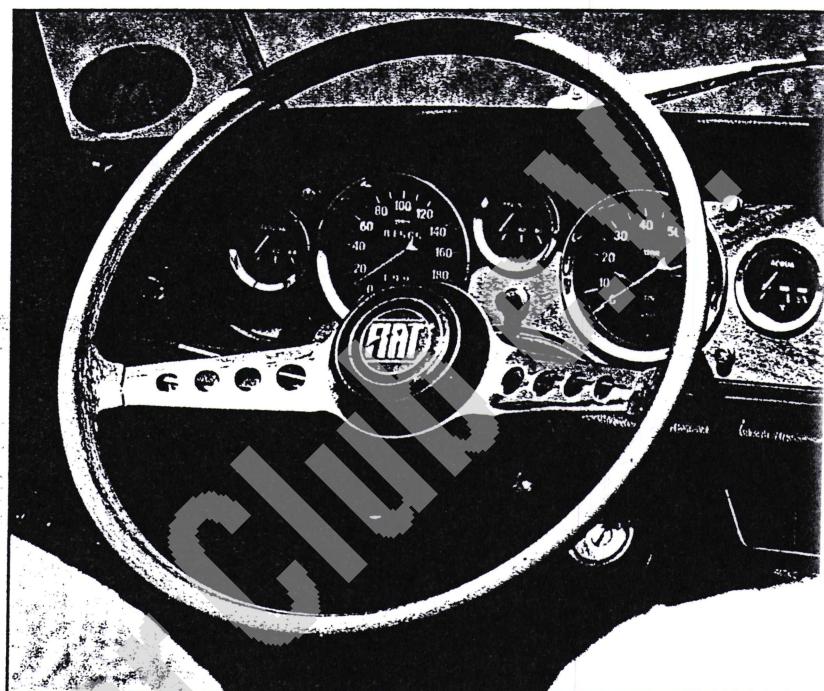
Auf längeren Autobahnfahrten stören dagegen die Windgeräusche bei Geschwindigkeiten über 120 km/h. Dann dringt kaum ein Motorengeräusch mehr ans Ohr. Wem das nicht paßt, kann ja das Hardtop montieren (kostete 1966 1450 Mark) – oder gleich das Bertone-Coupé mit derselben Technik kaufen. Außer den Windgeräuschen kann aber nichts Nachteiliges über das Verdeck gesagt werden: Die Haut sitzt straff und flattert nicht und bei genauer Justierung der Seitenscheiben hält es auch Regen wirkungsvoll vom Innenraum fern.

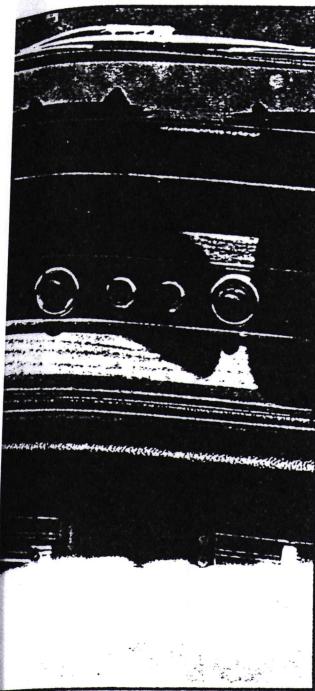
Das gleiche gilt auch für das Fiat 124 Sport Spider-Dach mit Dreiecksfenstern aus Glas – kein Wunder, denn hier war der gleiche Karosserie-Hersteller am Werk: Pininfarina. Auf dem Turiner Automobilsalon 1966 stellte er seine neuen Kreationen vor – und ohne Frage ist der 124 Spider eines der Highlights gewesen, überstrahlt nur vom aggressiv gestylten Fiat Dino.

Als Basis des 124 Spider, dieses formal so gelungenen 2+2-Sitzers, diente das Fahrwerk der 124-Limousine. Der Spider-Unterbau weicht nur in wenigen Punkten von der Familienkutsche ab: Er besitzt eine neukonstruierte Sicherheitslenksäule und servobetätigte Bremsen.

Das Äußere des neuen Spider gefiel den Kritikern auf Anhieb, und im Vergleich zum Duetto, dessen Form immer als zu rund und Boots-ähnlich kritisiert wurde, gewann er damals sogar noch mehr Sympathien. Das glattflächige Design mit dem kleinen Hüftschwung wirkt selbst heute nicht unmodern. Es ist schon erstaunlich, wie unterschiedlich zwei zur gleichen Zeit in der gleichen Firma entworfene Karosserien aussehen können.

Für die 124er-Familie und somit auch den Nachfolger des 1500er Cabriolet entwickelten die Turiner Automobilhersteller eine brandneue, attraktive Maschine. Im Spider (und im Coupé) verbreitete er mit zwei obenliegenden Nockenwellen typisch italienisches Sportwagen-Am-





Schneeweischen: Dank kleiner Dreiecksfenster seitlich im Verdeck ist im Fiat Spider gute Übersicht gewährleistet. Klare Informationen geben die fünf Uhren direkt hinter dem Lochspeichenlenkrad. Zu deutlich niedrigeem Preis bietet der Fiat dem Alfa technisch Paroli: Auch er hat ein Fünfgang-Getriebe und einen 2ohc-Zylinderkopf.

biente: Drehfreudig und agil geht er zur Sache, im Klang allerdings etwas zurückhaltender als der Alfa.

Im kalten Zustand läuft der 1438cm³-Motor mechanisch dafür erheblich ruhiger als der unter diesen Umständen metallisch klappernde Alfa-Antrieb. Das ist auch ein Verdienst des Zahnriemenantriebs der Nockenwellen, der sich in Serie zuerst bei Glas bewährte. Doch läuft die Fiat-Maschine zunächst etwas unwillig, ganz unabhängig von der Choke-Stellung. Der Alfa gibt sich hier harmonischer, wie auch bei der Gasannahme: Fiat gab dem 124 Spider einen Weber-Registersdoppelvergaser mit auf den erfolgreichen Weg, der entweder so gut wie nichts oder alles hereinläßt – besonders wenn die Membran der Unterdruckdose verschlissen ist.

Dann schon lieber alles, zumal das Fiat-Herz von der ausgesprochen drehfreudigen Art ist. Ab 7000/min weist der Drehzahlmesser rote Zahlen aus, doch angeblich sollen auch 8000/min kurzzeitig klaglos überstanden werden können. Für extrem flottes Vorankommen möchte man dieses Überdrehpotential bisweilen sogar gerne nutzen, selbst wenn sich dadurch die Motor-Lebensdauer halbieren kann.

Das Fünfgang-Getriebe des Fiat ist nämlich längst nicht so perfekt ausgelegt wie beim Duetto. Zwischen dem zweiten und dritten Gang sowie dem vierten und fünften klafft ein erhebliches Loch, das ab und zu mit höchsten Drehzahlen überbrückt werden muß. Der fünfte senkt im Vergleich zum vierten Gang die Drehzahl nur um 400/min – zu wenig für den Aufwand. Erst nach Weiterentwicklung gab es einen längeren fünften Gang (0,88:1).

So kann Fiats Großserien-Derivat 124 Spider auch nicht mit dem gleichen Komfort beim Gangwechsel aufwarten, etwas schwergängiger und weniger exakt lassen sich die verschiedenen Fahrstufen einlegen. Minuspunkte im Vergleich zum Alfa muß der Fiat auch bei der Lenkung kassieren: Sie ist nicht so präzise und weniger leichtgängig, wird aber bei zunehmenden Geschwindigkeiten gefühlvoller.

Dafür erleichtert dem Fiat-Piloten eine Servounterstützung die Bremsarbeit. Zeitgenössische Tester, die Klassiker von heute damals hart rannahmen, beklagten allerdings unter gewissen Umständen Bremsfading. Als unabbar erweist sich beim Fiat das Fahrwerk. In Kurven weist

der 124 eine minimale Untersteuer-Neigung auf und bei Höchstgeschwindigkeit – bergab mit Rückenwind können immerhin knapp 200 km/h anstehen – rennt der 124er präzise geradeaus.

In einem Punkt jedoch muß der Fiat deutlich positiver bewertet werden als der Alfa, zumindest unter Gesichtspunkten der Optik. Sein Armaturenbrett darf als solches bezeichnet werden, weil es holzimitatgetäfelt ist. Insgesamt fünf Rundinstrumente informieren hier übersichtlich über die wesentlichen Betriebszustände: ganz links eine kleine Uhr für den Benzinstand, dann groß der Tacho, wieder klein eine Anzeige für Oldruck, rechts davon groß der Drehzahlmesser, und schließlich ganz rechts die Anzeige für die Wassertemperatur.

Doch nicht nur das klar gegliederte Armaturenbrett spiegelt Rationalität wieder. Da im Fiat vier Personen Platz finden können, gibt es auch einen entsprechend großen Kofferraum. So wirkt der Fiat vernünftiger als der Alfa, aber auch braver – und damit nicht ganz so faszinierend. Als Kauf-Argument für den 124er war 1966 ein trifftiger Grund anzuführen: Bei gleichwertiger Ausstattung und fast gleichen Fahrleistungen kostete er 2000 Mark weniger als der Duetto. Heute sind niedrige Technik-Ersatzteil-Preise ein klarer Pluspunkt.

Daher fragten sich manche, welche Begründung der Alfa überhaupt noch am Markt hätte. Doch haben beide ihre Position über Jahre gehalten und ihre Käufer gefunden. Im Test kommt Henry Keller von „auto motor und sport“ 1967 zu diesem Ergebnis: „Daß ich von den beiden Italienern den Alfa höherstelle, dürfte hinreichend klargeworden sein. Er ist der vollkommenere, und er ist ja auch der teurere. Bei ihm ist alles abgerundet: Laufkultur, Leistung, Handlichkeit, Komfort. Der Fiat ist äußerlich beinahe attraktiver und liegt im Preis erheblich günstiger. Er ist hervorragend fahrsicher, und auch konstruktiv hat er (...) gute Voraussetzungen zu bieten. Sie wurden nur nicht voll ausgewertet, und so bleibt der Fiat gegenüber dem Alfa zumindest so viel zurück, wie der Preisunterschied zwischen beiden ausmacht.“

Dem ist auch aus heutiger Sicht bei den heutigen Preisen nichts hinzuzufügen. ▷

Daten · Fakten · Chronik

Alfa Romeo Duetto

Turiner Autosalon 1961: Der Karosserieschneider Pininfarina zeigt einen aerodynamisch geformten Spider auf der Basis des Giulietta Sprint Speciale. Formal eindeutig inspirieren ließ sich Battista Pinin Farina bei seinem Vorschlag vom Prototypen des 6 C 3500 „Super Flow“ und des „Super Flow II“ von 1956, den „osso di seppia“-Wagen.

Wenige Monate später, auf dem Genfer Salon 1962, zeigte der gleiche Hersteller den zum Coupé verwandelten Wagen mit der gleichen typischen Sicke in der Flanke und einem Heck, das im nachhinein deutliche Verwandtschaft zum Duetto zeigt.

Zehn Jahre nach dem ersten „Super Flow“-Entwurf steht dann im März 1966 auf dem 36. Genfer Automobilsalon der neue 1600 Spider Duetto, mit dem 1600er Doppelnockenwellen-Motor des Giulia Sprint GTV bestückt. Zur Namensfindung dieses neuen Kindes schrieb Alfa Romeo einen Wettbewerb aus, den Guidobaldo Trionfi aus Brescia/Italien gegen über 140 000 Mitbewerber aus aller Welt für sich entscheiden konnte. Er gewann einen der ersten „Duetto“.

Laut Definition ist ein Duett ein Musikstück für zwei (Gesangsstimmen oder Musikinstrumente). Der Name paßt also: Zwei Personen finden im Spider Platz, zwei Nockenwellen und zwei Doppelvergaser machen die Maschine zum Musikinstrument. Der Voll-Aluminium-Motor war dabei eine bekannte Größe – er hatte sich bereits seit der Giulietta von 1954 bewährt – eine Konstruktion Dr. Orazio Satta Puligas. Seine Philosophie mit hemisphärischen Brennräumen und zentraler Zündkerze hielt sich bis heute.

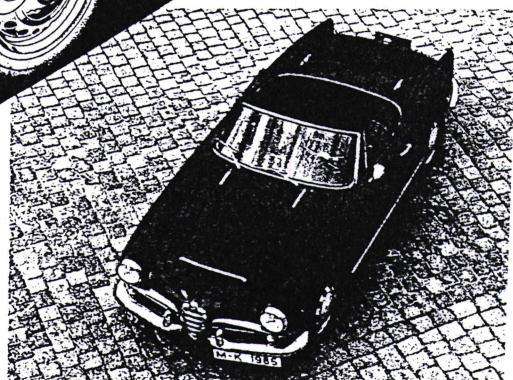
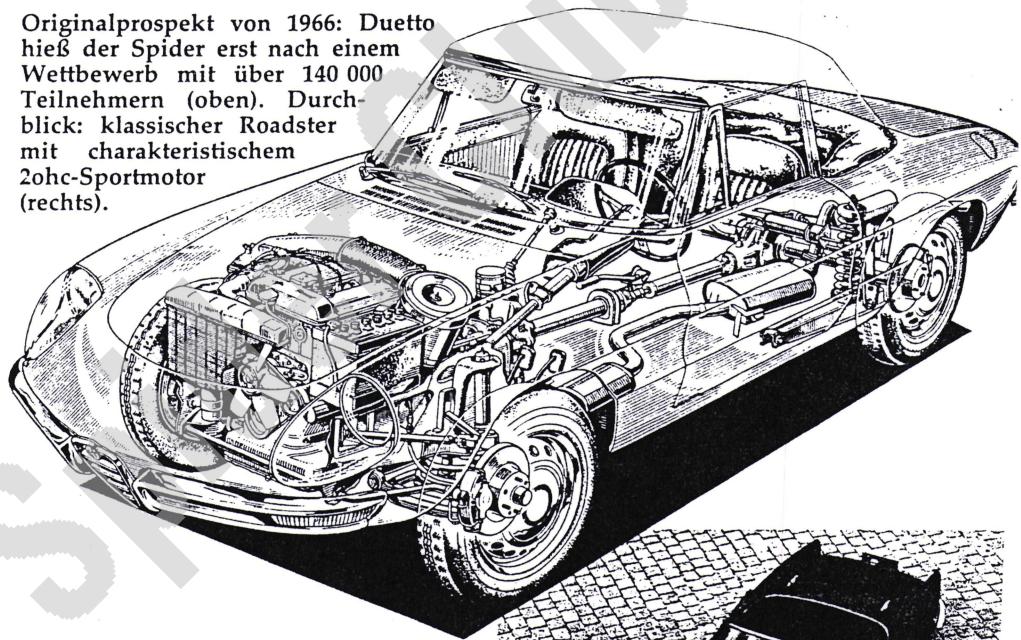
Der Radstand des neuen Spider ist mit dem des alten Giulietta/Giulia-Spiders identisch. Längere Überhänge vorn und hinten lassen den Duetto aber wesentlich gestreckter erscheinen und ergeben Platzvorteile für das Gepäck. Bei allem Zuwachs blieb jedoch das Gewicht fast gleich, wobei es allerdings mehr nach vorn verteilt wurde.

1968 stellten die Mailänder Produzenten anlässlich einer Schau in Brüssel zwei Motorvarianten zusätzlich zur Auswahl. Mit 1300 cm³ hieß der Duetto „Junior“, und mit knapp 1800 cm³ tauchte die Bezeichnung „1750“ auf – das weckte bei Alfisti Erinnerungen an den grandiosen, von Vittorio Jano entworfenen 1750er der 20er Jahre. Der 1300er – vom Hubraum her dem Ur-Triebwerk dieser Reihe entsprechend – wies recht wenig Drehmoment auf, war aber durch eine entsprechend kurzhubige Auslegung (Bohrung ×

Der Schönste unter der Sonne



Originalprospekt von 1966: Duetto hieß der Spider erst nach einem Wettbewerb mit über 140 000 Teilnehmern (oben). Durchblick: klassischer Roadster mit charakteristischem 2ohc-Sportmotor (rechts).



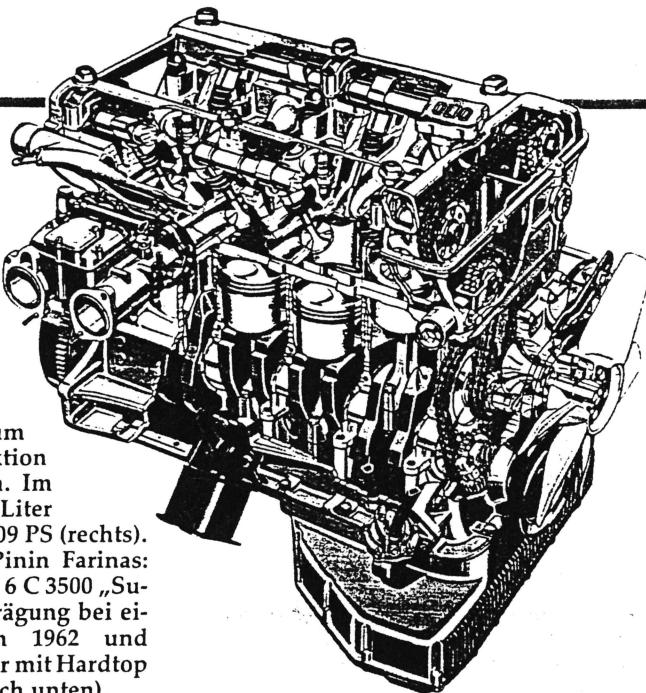
Der Vorgänger: Puristen finden am runden Duetto-Design keinen Gefallen, für sie gilt der Giulia Spider als der einzige echte.

Hub 74 × 75 mm) drehzahlfest und drehfreudig, der Bereich von bis zu 6500/min durfte genutzt werden.

Mit der 1750er-Maschine fährt es sich dagegen viel lässiger. Leistung ist unabhängig von gewählter Fahrstufe und Drehzahl praktisch immer genügend vorhanden. Motorgeräusch und Benzinverbrauch werden durch eine im Vergleich zum 1600er längere Übersetzung positiv beeinflusst. Durch seinen relativ langen Hub (Bohrung × Hub 80 × 88,5 mm) dreht der 1,8-Liter allerdings längst nicht so freudig hoch, begeistert dafür durch Elastizität. Für den amerikanischen Markt

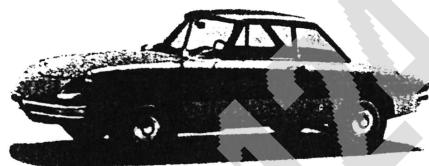
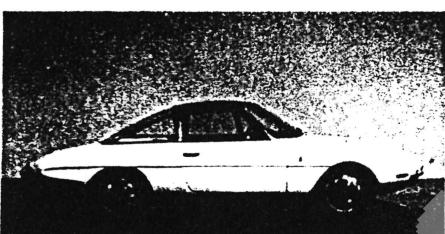
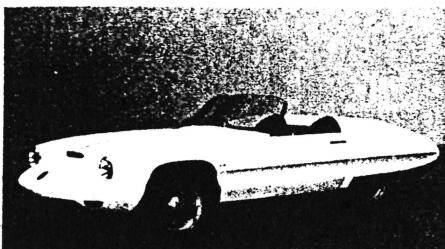
gab es aufgrund der aufkommenden Abgas-Gesetze eine Ausführung mit Spica-Benzineinspritzung.

In der Ausstattung unterschieden sich die drei Ausführungen kaum voneinander. Der 1300er war etwas abgemagert, ihm fehlten beispielsweise die Plexiglashauben vor den Scheinwerfern, seitliche Ausstellfenster und eine Lenkradspeiche. Die 1750er-Variante besaß an beiden Achsen Querstabilisatoren für ausgewogen-



Fiat 124 Sport Spider

Bekannte Größe: Seit 1954 ist der Vollaluminium-Motor aus der Giulietta mit 1,3 Litern Hubraum bekannt – eine Konstruktion von Dottore Orazio Puliga. Im Duetto leistet der auf 1,6 Liter vergrößerte Vierzylinder 109 PS (rechts). Letzter Entwurf Battista Pinin Farinas: erste Styling-Ansätze beim 6 C 3500 „Super Flow“ von 1956, Ausprägung bei einer Giulietta-Studie von 1962 und schließlich der Duetto – hier mit Hardtop statt Verdeck (von oben nach unten).



ste Fahreigenschaften und kleinere 14-Zoll-Räder mit gleichzeitig breiteren Reifen (165er). Mit seiner Markt-Einführung erhielten alle drei Spider ein neues Getriebe mit einteiligem und somit geräuscharfreiem Schalthebel. Die vier Scheibenbremsen konnten jetzt bei allen Ausführungen mit Servounterstützung aktiviert werden.

Bereits 1970 wurde die damals umstrittene Form des Duetto geändert: Das runde Heck schnitt Pininfarina einfach ab und schaffte so ein „Kammheck“: Aus dem Duetto wurde im Prinzip der heute noch erhältliche Fastback.

1966 stellte Fiat eine ganz neue Limousine vor: den 124. Auf seiner leicht verkürzten Basis sollte nach Ankündigung im November des gleichen Jahres eine offene Ausführung folgen, der 124 Sport Spider.

Mit der Formgebung waren die Pininfarina-Studios beauftragt worden. Tatsächlich gab es im November in Turin den 124er Spider zu sehen – auf das Coupé, von Fiat selber gestylt, mußten Interessenten noch bis zum Genfer Automobilsalon im März 1967 warten. Pininfarina bekam von Fiat Fahrgestelle des 124er geliefert und kürzte die um 14 Zentimeter. Zusätzlich eingeschweißte Verstärkungsbleche sollten für nötige Steifheit sorgen.

Formal offenbarte sich Pininfarinias Hand in betont schlichtem Styling. Der Entwurf stammt von 1963, und der Wagen sollte als Chevrolet Corvette Rondine erscheinen. Besonders geglückt erschien den ersten Testern des Fiat das Heck mit seinem geräumigen Gepäckabteil. Der dezenten Hüftschwung bringt Bewegung in die klaren Linien.

Für die neue Modellreihe benötigte Fiat dringend neue Motoren. Daher wurde Aurelio Lampredi damit beauftragt, Maschinen zwischen einem und 1,6 Liter Hubraum neu zu konstruieren. Lampredi verfügte über einen großen Erfahrungsschatz, hatte nicht nur Ferrari V 12-Zylinder sondern auch Vier- und Sechszylinder Fiat-Motoren zum Laufen gebracht.

Im Lastenheft stand vor allem eine beträchtliche Gewichtserspartis gegenüber dem Vorgänger 1100/103. Als Typenummer der neuen Motoren erschien die Zahl 124. Diese Nummer wurde in der Folge auch für den gesamten Wagen übernommen. Die Entwicklung wird Oscar Montabone übertragen, der zuvor vom französischen Hersteller Simca (dort hatte er die Funktion eines technischen Direktors) gekommen war.

Für den Spider erhielt der 1400er Limousinen-Motor einen neuen Zylinderkopf. Lampredi setzte dieses Aluminium-Bauteil auf den gußeisernen Block. Die seitliche Nockenwelle wurde umfunktioniert und trieb nur den Verteiler und die Ölpumpe an. Die beiden obenliegenden Nockenwellen werden über einen damals modernen Zahnriemen bewegt, der Fiat jetzt zuverlässig genug erschien.

Das Ventilspiel ließ sich über „shims“, kleine Plättchen, variieren. Lampredi dachte kostensparend und verwendete dafür die gleiche Art von shims wie bei den Sechszylinder Dino- und 130er-Motoren. Weniger günstig erwies sich bei

Daten & Fakten

Alfa Romeo Duetto

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung × Hub 78 × 82 mm, Hubraum 1570 cm³, Verdichtung 9,2 : 1, Leistung 109 PS bei 6000/min, spezifische Leistung 69,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,3 mkg bei 2800/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 16,4 m/s; fünfachsig gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende, über Kette angetriebene Nockenwellen; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerrahmen rund 7,5 Liter; Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom; zwei Weber Doppelvergaser 40 DCOE 27; 46 Liter-Tank im Heck; Ölinhalt Motor 7 Liter; Batterie 12 Volt 60 Ah, Lichtmaschine 300 Watt. **Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (Gesamtübersetzungen): I. 3,304 (15,049), II. 1,988 (9,055), III. 1,355 (6,172), IV. 1,0 (4,555), V. 0,791 (3,603), R. 3,01 (13,71). Achsantrieb 4,555; Getriebeölinhalt 1,65 Liter, Hinterachse 1,25 Liter. **Fahrwerk:** selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querstabstabilisator hinten, Starrachse an Längslenkern und Reaktionsdreieck, vorn und hinten Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer; Schnecken-Rollenlenkung, hydraulisch betätigtes Scheibenbremssystem rundum, Handbremse auf Hinterräder wirkend, mechanisch betätigt; Felgen 4,5J-15, Reifen 155-15. **Maße und Gewichte:** Radstand 2250 mm, Außenmaße 4250 × 1630 × 1290 mm (Länge × Breite × Höhe), Spur vorne 1310 mm, hinten 1270 mm, Wendekreisdurchmesser 10,3 m links, 10,4 m rechts; Leergewicht vollgetankt 1000 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1300 kg, Zuladung 300 kg, Tankinhalt 46 Liter. **Fahrleistungen**:** Höchstgeschwindigkeit 185 km/h, Beschleunigung 0 bis 60 km/h 5,4 s, 0 bis 80 km/h 8 s, 0 bis 100 km/h 11,9 s, 0 bis 140 km/h 23,7 s, Verbrauch 11,4 Liter/100 km. **Preis:** (1967) 12 990 Mark. **Bauzeit:** 1966 bis 1970 (Duetto 1600). **Stückzahl:** 6325.

**Testwerte nach „auto motor und sport“, Ausgabe 19/1966.

Daten · Fakten · Chronik

Daten & Fakten

Fiat 124 Sport Spider 1,4 Liter

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub $80 \times 71,5$ mm, Hubraum 1438 cm^3 , Verdichtung $8,9 : 1$, Leistung 90 PS bei $6500 / \text{min}$, spezifische Leistung $62,6 \text{ PS/Liter}$, maximales Drehmoment 11 mkg bei $3600 / \text{min}$, mittlere Kurbelgeschwindigkeit bei Nenndrehzahl $15,7 \text{ m/s}$; fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei über einen verzahnten Riemens angetriebene, obenliegenden Nockenwellen, hängende Ventile über Stoßstangen betätigt; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerrinhalt $7,5 \text{ Liter}$; Ölinhalt Motor $3,8 \text{ Liter}$, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom; Weber Doppelvergaser 34 DFH 3, mechanische Kraftstoffpumpe, Batterie $12 \text{ V} 48 \text{ Ah}$, Wechselstromlichtmaschine 770 Watt .

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchrosynkroisiertes Fünfgang-Getriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen) I. $3,75$ ($15,375$), II. $2,30$ ($9,43$), III. $1,49$ ($6,11$), IV. $1,0$ ($4,1$), V. $0,91$ ($3,731$), Achsantrieb 4:1; Getriebedöllinhalt $1,65 \text{ Liter}$, Differential $0,7 \text{ Liter}$.

Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradauflösung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Längsschubstangen und Schraubenfedern, Panhardstab, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer; Schneckenlenkung; Scheibenbremsen rundum, hydraulisch betätigt, Handbremse über Hebel auf Hinterräder wirkend; Felgen $5J \times 13$, Reifen $165 \text{ SR } 13$.

Maße und Gewichte: Radstand 2280 mm , Spur vorn/hinten $1350/1320 \text{ mm}$, Außenmaße $3971 \times 1613 \times 1250 \text{ mm}$ (Länge \times Breite \times Höhe), Wendekreis $10,3$ bis $11,1 \text{ m}$, drei Lenkradumdrehungen; Leergewicht vollgetankt 945 kg , zulässiges Gesamtgewicht 1265 kg , Zuladung 320 kg , 45 Liter-Tank .

Fahrleistungen*: Höchstgeschwindigkeit 171 km/h (bei $6550 / \text{min}$), Beschleunigung von $0-60 \text{ km/h}$ 5 s , $0-80 \text{ km/h}$ $8,2 \text{ s}$, $0-100 \text{ km/h}$ $12,3 \text{ s}$, $0-140 \text{ km/h}$ $27,7 \text{ s}$, Verbrauch $12,1 \text{ Liter/100 km}$.

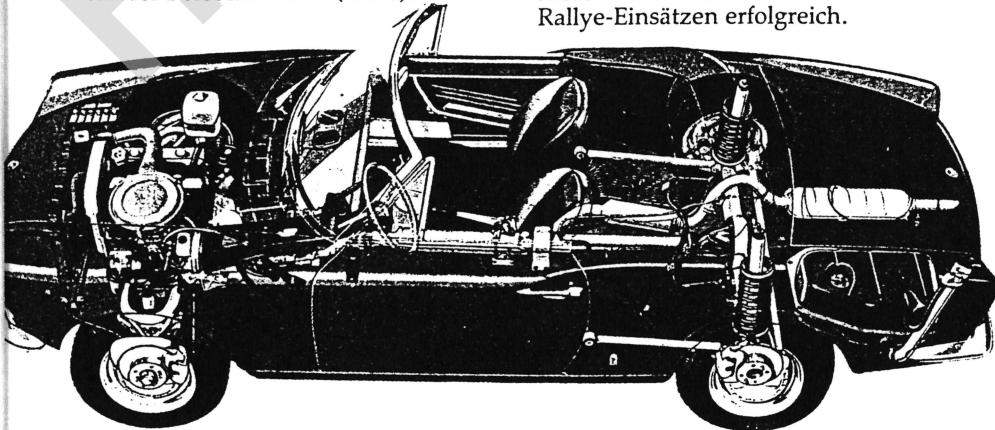
Preis: (1967) $10\,980 \text{ Mark}$.

Bauzeit: 1966 bis 1969 (mit Motor 124 AC.000).

Stückzahl: 60 223 (1,4 und 1,6 Liter-Version).

*Testwerte nach „auto motor und sport“, Ausgabe 25/1966.

Einsicht: Der im Vergleich zum Alfa kürzere Fiat bietet notfalls auch vier Personen Platz (links).



Vorgänger: Eine zeitgenössische Werbeaufnahme zeigt den Fiat 1500 Spider. Darunter: Prospekt des 1966 vorgestellten 124 Sport Spider (hier: 1,8 Liter-Version).

diesem Motorlayout, daß der Hubraum nicht durch eine größere Bohrung erweitert werden konnte. Die 1400er-Maschine wurde mit einer 80 mm Hub-Kurbelwelle versehen und kam so zu 1608 cm^3 . Damit aber waren die Kapazitäten erschöpft, für Hubraumerweiterungen mußte der Motor umkonstruiert werden.

Im Gegensatz zu den Limousinen gab es für die sportlichen 124er (Coupé und Spider) serienmäßig ein Fünfgang-Getriebe, das ursprünglich im 1600 S von 1965 mit Osca-Motor verwendet worden war. Fünf Gänge waren allerdings nicht von Anfang an für alle Märkte erhältlich. Der sportlichste 124er kam ab 1970 von Abarth: Er erreichte mit Zweiliter-Vierventilmotor bis 210 PS und war bei zahlreichen Rallye-Einsätzen erfolgreich.

1968 lieferte Fiat die ersten Spider nach Amerika. Die Nachfrage dort kletterte von Jahr zu Jahr, bis schließlich ab 1975 exklusiv für diesen enormen Markt produziert wurde. Die Fahrleistungen hatten sich trotz der auf 1800 und 2000 cm^3 gewachsenen Hubräumen zumindest für die US-Ausführungen nicht verbessert.

Strenge Abgas- und Sicherheitsbestimmungen schnürten dem US-Motor die Leistung ab (87 PS statt 118 PS beim 1,8-Liter) und ließen das Gewicht steigen. Der 1400er verkam etwas zum Stieffkind, er wurde zwar billiger angeboten, hatte aber auch eine weniger umfassende Ausstattung: serienmäßig nur noch Viergang-Getriebe zum Beispiel. Ende 1972 wurde schließlich diese Motor-Variante nicht mehr angeboten.



Von Carlo Abarth modifiziert siegte der 124er sogar bei der Rallye Monte Carlo (oben die käufliche Basisversion).

Quellen & Informanten

Die Clubs:

- Alfa Classic Club e.V., Dr. Stephan Eppling, Sauerbruchstraße 31, 5657 Haan;
- Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V., H.J. Jaspert, Untere Lichtenplatzstraße 83, 56 Wuppertal 2, Telefon 02 02/ 62 21 21;
- Alfaclub, Hans-Jürgen Döhren, Postfach, Guldental, Telefon 0 67 07/5 31;
- Alfa Romeo Club Freiburg, Bernd Tritschler, Rimsinger Weg 4, 78 Freiburg, Telefon 07 61/4 12 26;
- Alfa Romeo Modell Club, Jürgen Prüfert, Eichenhof 4, 41 Duisburg 1;
- Club Alfa Romeo France, Résidence Le d'Orsay, 4 rue Pasteur, F - 64000 Pau;
- Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V., Manfred Lindner, Sandgasse 117, 84 Regensburg, Telefon 09 41/6 56 89;
- Fiat Raritäten Club, Karl-Heinz Stöcker, Röster Straße 60, 59 Siegen 1, Telefon 02 71/33 51 11;
- Fiat 124 Spider Club e.V. Hubertus Labes, Rothenbaumchaussee 55, 2000 Hamburg 13, Telefon 0 40/4 10 33 92;
- Fiat Cabriolet & Coupé Club Schweiz, Roger Baumgartner, Rinenstraße 4, CH - 8965 Berikon;
- Pininfarina Liebhaber Club Deutschland, Hans-Jürgen Gerlach, Lopodunstraße 12 b, 6802 Ladenburg, Telefon 0 62 03/1 56 93.

Die Spezialisten:

- Manfred Lindner (Fiat), Adresse siehe „Die Clubs“;
- Hardy Niederau, Anschrift Alfa Classic Club.

Die Literatur:

- Alfa Romeo 1910 - 1982, Sergio Puttini/Luigi Fusi, Automobilia, Mailand 1982;
- Alfa Romeo Spider, R.M. Clarke, Brooklands Books, Seven Hills Road, Cobham, Surrey, England;
- Alfa Romeo, Acht Jahrzehnte Automobilbaukunst, Peter Hull, Roy Slater, Hjalmar Schrader, Bleicher Verlag, Berlin 1986;
- Fiat Sports Cars, From 1945 to the X 1/9, Graham Robson, Osprey Publishing Limited, 12-14 Long Acre, London WC2E 9LP, 1984;
- Alle Fiat Automobile, 1899 bis 1981, Wolfgang Schmarbeck, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1982;
- Automobili Fiat, Angelo Tito Anselmi, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Mailand 1986;
- „auto motor und sport“, Vereinigte Motor Verlage Stuttgart, Ausgaben 19, 23 und 25/1966, 14/1967 und 19/1968.

Die Wagen:

- Alfa Romeo Spider 1600 (Duetto), Fahrgestellnummer AR 105.03 663238, Baujahr 1966, Besitzer: Peter Kussmaul, Stuttgart;
- Fiat 124 Sport Spider, Fahrgestellnummer AS 2882, Baujahr 1967, Besitzer: Stefan Peter Heß, Schramberg.

Anmerkung: Ein *Motor Klassik*-Vergleich kann kein direkter Vergleich dieser zufällig für die Fotos rekrutierten Exemplare sein, sondern lediglich ein Vergleich der durch die Foto-Autos repräsentierten Typen. *Motor Klassik* ist bei der Auswahl der Testwagen vielfach auf Zufälle angewiesen, besonders was deren Baujahr und Zustand betrifft.

Alfa Romeo Duetto

Als Nachfolger des Alfa Romeo Giulia Spider kam 1966 der Duetto-Spider mit 1600 cm³ auf den Markt. Ab 1968 gab es zwei weitere Motorvarianten neben dem 1600er: mit 1300 und knapp 1800 cm³. Damals kosteten der 1300 Junior 10 990 Mark, der 1600er 12 990 Mark und der zu Ehren eines legendären Vorkriegs-Alfa Romeo 1750 getaufte Wagen 13 575 Mark. Heute kommt es in erster Linie auf den Erhaltungszustand an.

Der Einstandspreis für einen nahezu neuwertigen, originalen Duetto 1600 im selten erreichten Zustand 1 liegt heute bei mindestens knapp 20 000 Mark - Tendenz steigend, denn es wurden nur relativ wenige produziert (siehe auch „Daten & Fakten“, Seite 11). Den 1300 Junior und 1750 Duetto gibt es etwas günstiger. Im Zustand 2 werden um 18 000 Mark verlangt, ein faires Angebot, verglichen mit dem, was für ein plastifiziertes Cabriolet aus heutiger Produktion verlangt wird.

Für etwa 12 000 Mark lässt sich ein Rundheckspider im Zustand 3 erwerben, wobei einkalkuliert werden muss, daß Ersatzteile teilweise rar und teuer sind. Für rund 7000 Mark werden Duetto im Zustand 4 gehandelt, und eine restaurierungswürdige Basis (Zustand 5) kostet noch um 4000 Mark.

Fiat 124 Sport Spider

Beim Fiat 124 Sport Spider, dem Nachfolger des 1500 Cabriolet, geht das alles noch etwas billiger. Der Einstandspreis für ein ramponiertes Exemplar (Zustand 5) liegt bei etwa 2500

Mark, doch die Teileversorgung bereitet keine Probleme, da viele Teile mit den vielverbreiteten 124-Limousinen identisch sind. So kann aus einem Zustand 4-Fahrzeug, das um 4 000 Mark kosten darf, ohne zu hohen Aufwand recht preiswert mehr gemacht werden, einiges Schweißgeschick vorausgesetzt.

Für rund 9000 Mark kann der Spider aus Turin im Zustand 3 vor der Tür stehen, und für den Preis eines neuen Kleinvwagens – etwa 13 000 Mark – dürfen Liebhaber einen nahezu perfekten (Zustand 2) offenen 124er besitzen. Wer es ganz genau wissen will in Sachen Originalität und Zustand (1) muß mit einem Kaufpreis von über 15 000 Mark rechnen.

Zustandskategorien

Kategorie 5: nicht fahrbereit, nicht komplett, aber restaurierungswürdig, eventuell nur als Teileträger geeignet.

Kategorie 4: nicht fahrbereit, restaurierungsbedürftig, komplett, Durchrostungen, mechanische Schäden, ohne TÜV.

Kategorie 3: fahrbereit mit technischen und/oder optischen Mängeln, TÜV Abnahme ohne Vorarbeiten möglich, vollständig mit Abstrichen bei der Originalität, nicht dringend restaurierungsbedürftig – die meisten als Zustand 2-Fahrzeug angebotenen Autos fallen unter diese Kategorie.

Kategorie 2: sehr guter Zustand, nicht makellos, vor maximal drei Jahren durchgeführte Restaurierung mit Originalteilen oder originalgetreuen Teilen, oder sehr guter Originalzustand (Abstriche sind in diesem Fall zu tolerieren), neuer TÜV, der Zustand dieser Kategorie entspricht einem gepflegten, ein bis zwei Jahre alten modernen Gebrauchtwagen.

Kategorie 1: makellos, in allen Details originalgetreu oder original, potentieller Concours-Gewinner.

(Siehe dazu jedoch auch die Anmerkungen auf Seite 36 dieser Ausgabe.)



Zwei hübsche Rücken: wie entzückend

Glück muß man haben

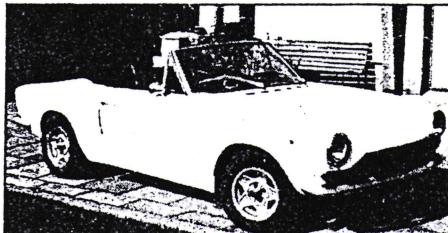
Erlebnisse mit einem
Fiat 124 Spider

Ein Traumwagen? Ich habe mir im Frühjahr 1988 einen Fiat Spider 124 BS-1 einschließlich Hardtop für DM 9000,- gekauft. Angeboten wurde er als Traumcabrio, Zustand 1 bis 2: Nach einer genauerer Prüfung erhielt er von mir jedoch die Note 3. Positiv war, daß ich dieses Auto in strömendem Regen probefuhr und so eventuelle Undichtigkeiten sofort hätte feststellen können.

Einen Tag später stand er dann bei mir in der Garage und wartete darauf, mit seinem neuen Besitzer Bekanntschaft zu machen. Das heißt, ganz so eilig hatte es der Spider wohl doch nicht. Als ich 24 Stunden später den Motor anlassen wollte, hatte die Batterie ihren Geist aufgegeben. Ein Batteriepol war angebrochen, was bei zu festem Anziehen der Batterieklemmen passieren kann. Also: Eine neue Batterie her, und ab ins Wochenende.

Bestes Wetter lud zu einer Spazierfahrt ein. Das weiße Verdeck verschwand im Stauraum. Auffallend war schon nach kurzer Fahrt der beißende Geruch und der stark qualmende Auspuff. Wenn man den Ölverbrauch von ca. 2 Litern auf 1000 km dazu nahm, lag der Schluß nahe, daß zumindest die Ventilschaft-Dichtungen ihrer Arbeit nicht mehr in vollem Umfang nachkamen. Nun ja, erst mal sollte Ende September eine Woche lang die Tschechoslowakei befahren werden, dann konnte der Fiat abgemeldet einer Restaurierung zum Opfer fallen. Da man ein Auto am besten beim Reinigen kennenlernt, wurde auch dies erledigt: Größere Schwachpunkte kamen nicht zum Vorschein. Ein nicht mehr funktionierendes Zündschloß wurde mittels eines Druckschalters umgangen, welcher den Motor bei eingeschalteter Zündung anspringen ließ. Zwei Scheibenwischer auf einmal liefen nicht, was aber durch einfaches Abziehen des einen — die Wischer sind nicht geschraubt, sondern nur aufgesteckt — vorerst behoben werden konnte.

Das nächste Wochenende kam. Neue Chromspiegel ersetzten überlackierte Kunststoffspiegel, eine Stereoanlage wurde eingebaut. Es sollte ins „Bergische“ gehen, auf einen Kaffee. Wir fuhren eine sehr schöne Strecke von Köln-Porz über Heiligenhaus, ließen den Spider über kleine Straßen laufen und waren bester Laune: Plötzlich, in einer weit ausholenden Rechtskurve, in die von links eine Straße mündete, krachte es. Der Wagen knickte vorn



Seine Schwachstellen verbirgt der Fiat 124 Spider unter einem sehr gefälligen Äußeren. Auch hier gilt: Die inneren Werte zählen!

links ein. Zum Glück waren wir sehr langsam, trotzdem ließ sich das Fahrzeug nicht mehr lenken. Es fuhr statt nach rechts geradeaus! Glücklich 3 Meter vor einem Graben zum Stehen gekommen, war mein erster Gedanke, das Vorderrad habe sich gelöst. So schaute ich mich zuerst danach um. Aber: Das linke Rad war schräg weggeknickt, der Kotflügel hing auf dem Reifen, was jeden Bewegungsversuch blockierte. Also mußte ein Abschleppwagen hierher, ans Ende der Welt, 28 Kilometer von zu Hause entfernt! 200 Meter weiter lag ein kleines Dorf, bestehend aus vier bis fünf Häusern. Ein freundlicher Bauer erklärte dem ADAC sogar, wie man am besten hinfindet.

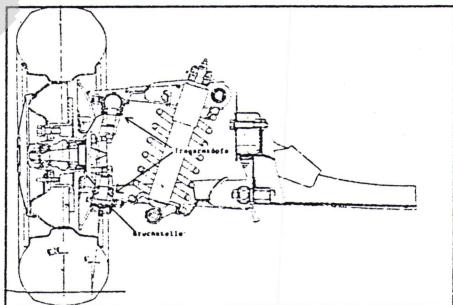
Ein Hoch den deutschen Autofahrern: Von 30 Fahrzeugen, die während unserer Standzeit vorbeifuhren, erkundigten sich 20, ob wir Hilfe bräuchten. Auch der vom ADAC herbeizitierte Abschleppwagen benötigte gerade 40 Minuten!

Nun begann das nächste Abenteuer: Der Fiat wurde aufgeladen, und wir stiegen zum Fahrer in das Führerhaus. Ab ging die Fahrt mit einem höllischen Tempo. Die engen Straßen wurden noch enger, oft fehlten nur wenige Zentimeter zwischen uns und entgegenkommenden Fahrzeugen. Endlich zu Hause angekommen und um DM 146,- Abschleppkosten ärmer, landete der Spider wieder in einer Garage.

Im Laufe der nächsten Woche machte ich mich an die Reparatur und sah nun die Bescherung. Der linke untere Tragarmkopf war aus seiner Gelenkbüchse gerissen. So mit war das Vorderrad nur noch oben befestigt, und die Spurstange konnte ein Wegknicken nicht verhindern. So langsam wurde mir klar, was alles hätte passieren können, wenn diese Panne in der Stadt, in einer schneller genommenen Kurve oder bei Tempo 180 auf der Autobahn passiert wäre.

Es ist mir unverständlich, daß ein solcher technischer Mangel nicht vom TÜV, der den Wagen vor gerade einem Jahr unter-

suchte, festgestellt wurde. Die eben beschriebene Situation hätte unser Leben kosten können. Darum mein Rat an alle, die sich einen älteren Fiat Spider zulegen wollen: Lieber DM 110,- in einen Satz neuer Tragarmköpfe investieren, die man mit etwas handwerklichem Geschick selbst einbauen kann. Der Hauptgrund des Bruches lag übrigens in der mangelhaften Wartung. Aber auch der Hersteller hat seinen Teil dazu beigetragen, indem die Tragarmköpfe zwar mit Schrauben in der Mitte versehen sind, anstelle dieser aber Schmiernippel nötig wären. Das rausgebrochene Kugelgelenk wies nämlich kein Bröckchen Fett mehr auf.



Querschnitt durch die Vorderrad-Aufhängung. Besondere Sorgfalt verdienen die Tragarmköpfe.

Für den nächsten Schock sorgte der Fiat-Händler, der mir mitteilte, daß die Schwingarme nur paarweise zu einem Preis von DM 300,- pro Stück zu beziehen seien. Zum Glück gibt es viele Ersatzteillieferanten, die dieselbe Schwinge für DM 120,- anbieten, die Tragarmköpfe einzeln oder im Satz zu eben beschriebenem Preis. Fünf Tage später stand das Auto wieder auf „vier Beinen“.

Mehrere Löcher in der Gegend beider Kotflügel wurden gleich mitbeseitigt, wobei mich wieder verwunderte, daß diese Löcher, auch im Rahmen, vor einem Jahr noch nicht dagewesen sein sollten, zumal mir der Vorbesitzer versicherte, den Wagen nur im Sommer gefahren zu haben.

Die Fahrt in die CSSR liegt nun hinter mir. Ob der Fiat es ahnte, daß ihm bei erneutem Versagen der Verkauf oder Schlimmeres gedroht hätte? Er verhielt sich phänomenal. Ein einziger kleiner Ausrutscher geschah in Prag, wo er das Kopfsteinpflaster nicht ganz verdaute und daraus resultierend eine Verdeckklammern-Befestigung abfiel. Man kann nur jedem Autokäufer raten, die CSSR zu besuchen: Ein Wagen, der diese Straßen übersteht, muß einfach gut sein!

Frank Peereboom

Zeitlos chic

Der Fiat 124 und seine sportlichen Ableger

Die Typenpolitik von Fiat hatte nicht ihresgleichen: „Jede Größe, jede Leistung“, bescheinigten sich die Turiner. Völlig zu Recht! Ein gutes Beispiel dafür war die 124er-Familie, mit der die preiswerte Mittelklasse voll abgedeckt wurde. Besondere Leckerbissen waren die sportlichen Versionen Spider und Coupé.

Pünktlich zum 100. Geburtstag Giovanni Agnelli's, des Firmenmitbegründers der „Fabbrica Italiana Automobili Torino“ und Großvater des heutigen Konzernchefs, als Fiats Jahresproduktion erstmals die Millionengrenze überschritten hatte, kam der Nachfolger des legendären Millecento heraus. So phantasievoll und ingenös manche Turiner Kreationen waren — die Typenbezeichnungen entbehren jeglicher Originalität. Das im Frühjahr 1966 vorgestellte neue Modell trug den schlichten, vernunftheischenden Namen 124. Genaugenommen belegte der ursprünglich als „Europeo“ avisierte Wagen die Lücke zwischen besagtem 1100 und dem größeren

FIAT

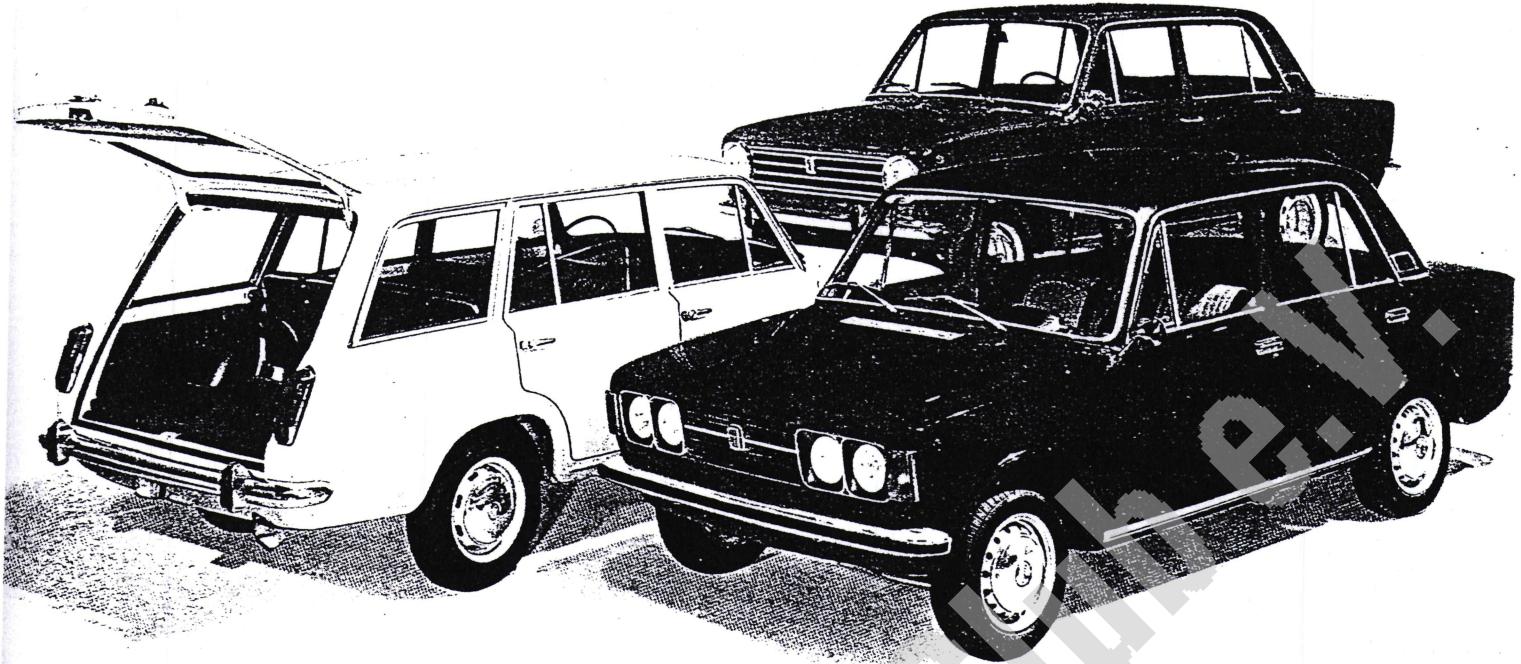
1500. Es handelte sich um ein völlig neu entwickeltes Auto konventioneller Machart: Eine nüchtern-moderne, streng kubisch gestaltete, selbsttragende Pontonkarosserie mit sehr viel Innenraum, eine durch Schraubenfedern aufgewertete, an Längslenkern geführte hintere Starrachse, ringsum Scheibenbremsen nach Bendix-Lizenz, ein neuer Motor — lediglich das Getriebe stammte vom alten 1500. Vor allem die Wartungsfreiheit (keine Schmierstellen mehr!) und die Geräuscharmut des Neuen waren beispielgebend.

10 Zentimeter kürzer und 8 Zentimeter niedriger als der 1500, aber mit Zuwachs in der Breite und der Spur, brachte der Kompaktling gerade 855 Kilogramm auf die Waage. Tester bescheinigten ihm Temperament und dennoch Zweckmäßigkeit — gute Chancen also für den 124. Im Ausland gab's die zum „Auto des Jahres“ gekürte

viersitzige Limousine erst ab Herbst 1966 — nachdem via Binnenmarkt erste Kinderkrankheiten ausgeheilt waren. In Deutschland — wo Fiat eh die meisten Importwagen verkaufte — trat sie mit einem Kampfpreis von 6290,- DM erfolgreich gegen Opel Kadett, Ford 12 M und VW 1500 an. Den drehfreudigen 124-Motor hatte der 1955 zu Fiat gewechselte Ferrari-Konstrukteur Aurelio Lampredi erdacht, die Realisierung war dann Sache von Simca-Mann Oscar Montabone. Da war zum einen die Gewichtersparnis des nur 122 kg schweren Vierzylinders gegenüber dem 1100er-Triebwerk. Doch hatten die Konstrukteure dem neuen 1,2-Liter-Motor noch keine obenliegende Nockenwelle spendiert: Die Limousinen-Basisversionen mußten mit einer untenliegenden Nockenwelle, Stoßstangen und Kippehebeln zur Steuerung der hängenden Ventile auskommen. Bei zügiger Fahrweise ließen sich aber die Gänge bis 6000 U/min voll ausfahren, auch „bei 7000 Touren geht noch nichts kaputt“, verriet ein Collandatore (Einfahrer) der *auto, motor und sport*. So viel Temperament



Nüchtern, sachlich, zukunftsweisend: der Ur-124 neben dem Fiat 124 Special mit rund eingefärbten Doppelscheinwerfern. Der Innenraum der Mittelklässler war erstaunlich groß geraten, serienmäßig wurden sogar Liegesitze angeboten. Irgendwelchen Zierat suchte man in den Spaghetti-und-Formaggio-Limousinen jedoch vergeblich.



Neben der Limousine und dem fünftürigen Familiare, beide mit 1,2-Liter-ohv-Motor, wurde als besonderer Leckerbissen der Special T mit dohc-Maschine angeboten. Ähnlich wie beim Fiat 125 prägen quadratisch eingefärbte Doppelscheinwerfer und hochgesetzte Blinker die Frontpartie.

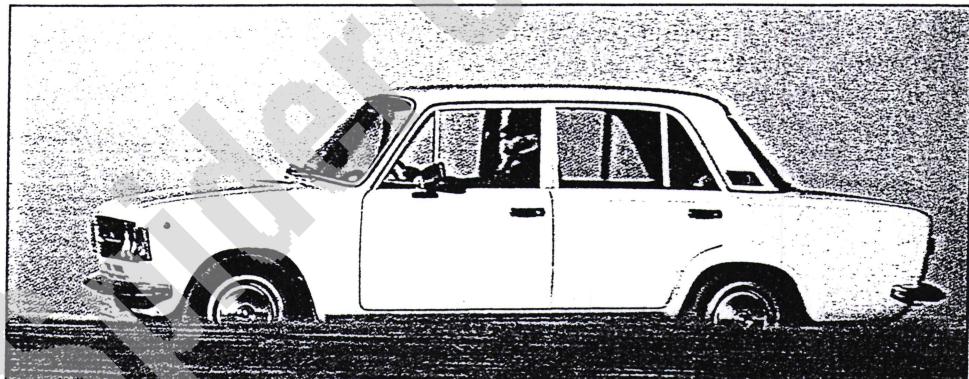
bei relativ wenig Hubraum hatte auch Nachteile: Die Elastizität ließ zu wünschen übrig, das Motorengeräusch war nicht zu überhören. Wenngleich die Maschine rund und vibrationsarm lief — dank der fünf-fach gelagerten Kurbelwelle. Kritik erntete das antiquierte Getriebe, weil dessen untere



Heute sind nur noch knapp 1600 Limousinen und Kombis der 124er-Reihe in Deutschland zugelassen.

drei Gänge zu dicht beieinanderlagen. Was natürlich später geändert wurde.

Wieder einmal waren die Fiat-Manager ihrer Maxime treu geblieben, Normalverdienner nicht mit extravaganten Modellen vor den Kopf zu stoßen. Aber: Genau wie schon beim kleineren 850 legte man, basierend auf den am Massengeschmack und Durchschnittsgeldbeutel zugeschnittenen Limousinen, sportliche Versionen auf — die wegen ihrer Großseriennähe nie zu teuer gerieten. Immerhin wagte Fiat bereits ein Jahr nach der Präsentation vom 850 Coupé und Spider die Auflage eines offenen 124. Gezeigt wurde der von Sergio Pininfarina ursprünglich für General Motors gezeichnete Sport Spider auf dem Turiner Salon im November 1966. Allerdings tat sich dieses Auto schwer neben dem wahren, wenn auch bedeutend teureren Fiat-Star: dem ebenfalls von Pininfarina gestalteten Dino Spider mit Ferrari-V6.



Fiat 124 Special in voller Fahrt: Die zwei Jahre nach dem Ur-Modell präsentierte Limousine hatte bereits den größeren 1,4-Liter-Motor, mußte aber mit einer untenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle auskommen.



Der Fiat 124 Special wurde mittels deutlich verbesselter Hinterachse aufgewertet.

Der offene Fiat 124 mit den gewölbten Kotflügeln und dem dezentem Hüftschwung ähnelte so gar nicht der Limousine, deren verkürztes Chassis als Aufbaubasis Verwendung fand. Pininfarina hatte nämlich auf eigene Entwürfe zurückgreifen können: Vorn entdeckte man frappante Ähnlichkeiten zum Ferrari 275 Spider, das Heck stammte von einer Studie für Peugeot! Die von der Limousine stammenden Radaufhängungen und die härtere Federung reichten völlig aus, auch wenn die nur wenig belastete Hinterachse gelegentlich zum Springen neigte.

Ein Leckerbissen war der Motor des Spider mit seinem Leichtmetallzylinderkopf: Die Bohrung wuchs von 73 auf 80 mm, die V-förmig hängenden Ventile des so entstandenen 1,4-Liter-Motors wurden von zwei obenliegenden, über Zahnriemen betätigten Nockenwellen gesteuert. Eine Weber-Doppelvergaseranlage machte mobil — muntere 90 Pferdchen standen nun zur Verfügung! Und hohe Drehzahlen waren wirklich kein Problem für die kurzhubig ausgelegte Maschine: Sie beschleunigte den 950 Kilogramm leichten Sport Spider in gerade elf Sekunden von Null auf Hundert und schaffte im vorletzten der fünf Gänge mehr als 170 km/h!

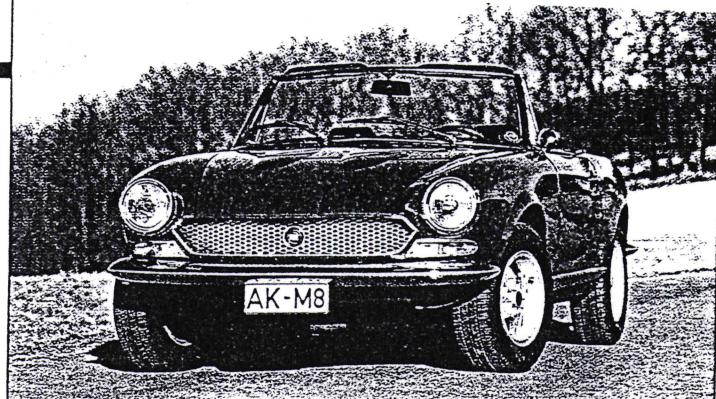
Den gleichen Treibsatz, wenn auch mit reduzierter Leistung und einigen konstruktiven Abänderungen, erhielten später die Limousinen 124 Special und Special T, die als noble Ergänzung der 1,2-Liter-Limousine für 600,- bzw. 1600,- DM Aufpreis dazukamen. Der ab Herbst 1968 gebotene Spe-



cial bekam die durch Doppelscheinwerfer aufgewertete 124-Karosserie, Rundinstrumente und eine weiter verbesserte Hinterachse. Sein Motor wurde zwar von dem des Sport Spider abgeleitet, jedoch mußte er mit einer untenliegenden Nockenwelle auskommen. Diese Motorversion verbarg sich übrigens — um 5 PS leistungsgesteigert — im Autobianchi Primula Coupé. Erst der eine (Preis-)Klasse höher agierende Special T hatte das dohc-Triebwerk.

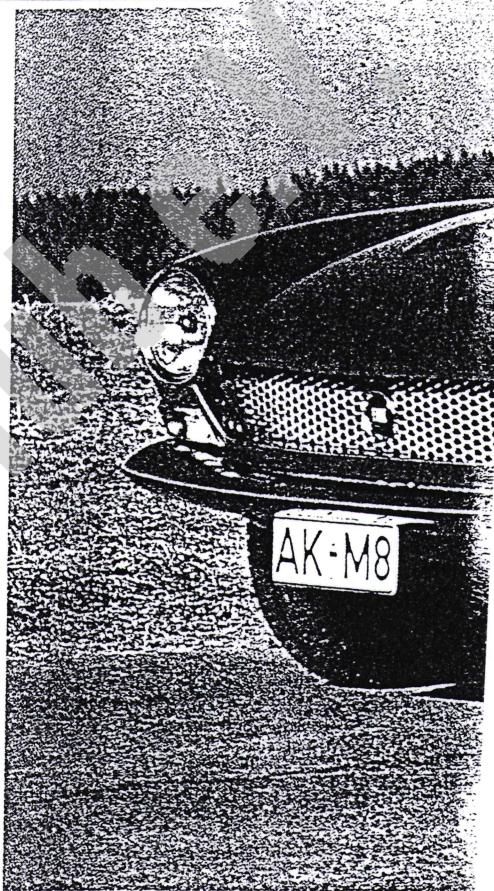
Von Anfang an spendierte man dem auf 165er-Reifen und 5-Zoll-Felgen (der Limousine reichten 155er-Räder) rollenden, sportlichen 2+2-Sitzer ringsum servounterstützte Scheibenbremsen und eine aus Sicherheitsgründen mittels Kardangelenk geknickte Lenksäule. Über den Mittelschaltknüppel wurde das Fünfganggetriebe betätigt; die Limousine gab's serienmäßig nur mit vier Gängen. Allerdings war die Abstufung alles andere als optimal für ein Sportmobil: Der fünfte Gang war ein drehzahlreduzierender Schongang!

Im Innenraum sorgte — im Gegensatz zum kunststoffbezogenen Interieur der Limousine — eine „lederähnliche“ Ausstattung für sportliches Flair, das aus dem 850 stammende, kleine Zweispeichenlenkrad war geradezu ein sportives Muß. Fünf übersichtlich angeordnete Rundinstrumente (Benzin-

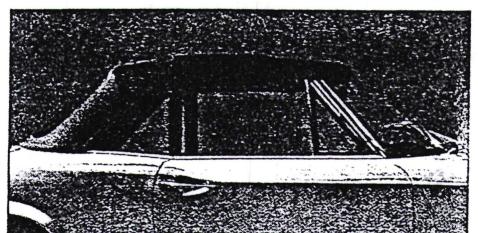


uhr, Tacho, Öldruck- und Wassertemperaturanzeige, Drehzahlmesser) saßen in einem Armaturenbrett, das diesen Namen verdiente: Es war tatsächlich hölzern.

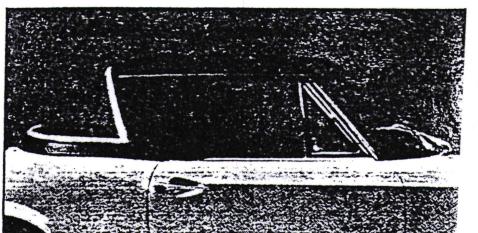
In Deutschland gab's den als Nachfolger des 1500er-Cabrio geltenden Sport Spider erst ab Mitte 1967, für knapp unter 11.000 Mark. Und dieser Preis für den 1400er blieb über Jahre annähernd stabil! Dafür bekam man weder einen MG B, noch einen Alfa Duetto — möglich wurde dieser konkurrenzlose Preis freilich nur wegen des gut sortierten Fiat-Teileregals. Als Clou hatte der Spider zwei fest mit dem Faltverdeck verbundene, gläserne Dreieckscheiben, die sich kinderleicht mit versenken ließen. Wer wollte, konnte ein dezentes Hardtop mit Panoramrückfenster dazukaufen. Ebenfalls 1967, zusammen mit dem Spider, kam der 124 Familiare neu auf den Markt: Ein fünftüriger, geräumiger Kombi, der in



Für die gelungene Gestaltung hatte Sergio Pininfarina verantwortlich gezeichnet. Mit dem neuen Motor erfuhr der sogenannte B-Spider optisch diverse Veränderungen.

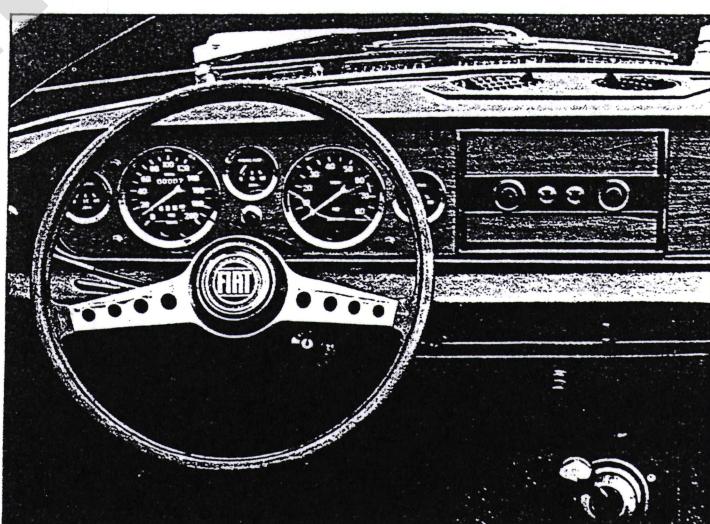


Kinderleicht zu handhabendes Verdeck: Die hinteren Glaseitenscheiben ließen sich mit versenken.

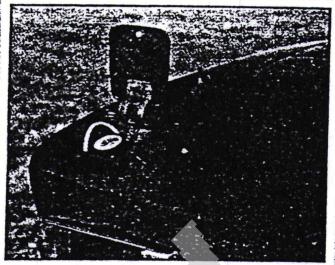


Offerte für die Regenzeit: Hardtop mit Panoramrückfenster aus Kunststoff.

Deutschland 600 Mark teurer als die Limousine war. Es war jenes Jahr, in dem gleichfalls der 1300/1500-Nachfolger Fiat 125 erschien — ganz offensichtlich mit Selementen des 124 versehen.



Sportliches Flair im Cockpit des A-Spider: fünf übersichtlich angeordnete Rundinstrumente im hölzernen Armaturenbrett.



Die meisten Spider-Fahrer rüsteten ihre Autos nach 124-Rally-Vorbild mit Abarth-CD 30-Felgen aus.

Der gelungene Spider entstand außer Haus. Karrossiers wie Vignale, Lombardi, Moretti und Scioneri hatten sich ebenfalls an die Arbeit gemacht und zeigten Coupéversio-nen auf 124-Basis. Und Touring hatte be-reits auf dem Turiner Salon von 1966 ein ei-genes Cabrio präsentiert! Aber das hausei-gene „Centro Stile Fiat“ in Turin war nicht untätig geblieben und hatte binnen Jahres-frist ein 124-Stufenheckcoupé geschniedert, das zum Genfer Automobilsalon im März 1967 vorgestellt wurde. Es handelte sich um

einen sachlich gezeichnetes Viersitzer auf 124-Chassis. Wie bei der Limousine fanden sich vorn eine Querlenkerachse und hinten die an Schubstreben geführte Starrachse. Natürlich gab's eine härter abgestimmte Federung — aber alles in allem war das Sport Coupé ein „forgiving car“, ein Auto, das Fahrfehler nicht übelnahm.

Charakteristisch waren die tief nach unten gezogene Motorhaube mit zwei großen Rundscheinwerfern und das kurze, ange-schnittene Heck. Diese Konzeption brachte

erstaunlich viel Innen- und Kofferraum. Für die Hinterbänker hatte man Dino-like zwei tiefgepolsterte Einzelsitze vorgesehen, die fünf Rundinstrumente im hölzernen Ar-maturenbrett waren etwas anders angeord-net als im Spider.

Übrigens gab's das Coupé anfangs nur mit einem sauber abgestuften Vierganggetrie-be, das Tester jener Zeit der Fünfgangbox des Spider allemal vorzogen. Und sie be-scheinigten dem Coupé, innen mit weniger Lärm als in der 124-Limousine zu nerven, auch wenn die Laufruhe noch nicht an den 1300er Alfa heranreichte. Ab Juli 1967 stand das komplett ausgestattete 1,4-Liter-Coupé jedenfalls für nicht einmal 10.000,- DM in den Preislisten — ein günstiges An-gebot gegenüber Konurrenten vom Schla-



ge des Alfa GT Junior, Glas 1300 GT und Simca 1200 S. Und genau wie der Sport Spider sollte das Coupé künftig getreulich alle Evolutionsschritte mitvollziehen. Ende 1968 — in jenem Jahr war speziell für die bislang im Fiat-Werk Lingotto produzierten, sportlichen Ableger des 850 und 124 in Rivalta nahe Turin ein hochmodernes Fertigungswerk in Betrieb genommen worden — bekam das Coupé (nicht aber der Spider) die nochmals verbesserte Hinterachse des 124 Special. Gleichzeitig gab's auf Sonderwunsch die „Idraconvert-Selektivautomatik“, eine von Fichtel & Sachs stammende Wandler-Kupplung.

Im neuen Fiat 125 tat ein Motor Dienst, der ab 1969 auch für Spider und Coupé zur Verfügung stand — und wahlweise neben dem bekannten 1,4-Liter-Aggregat zu haben war. Mit 9,8:1 höher verdichtet und mit vergrößertem Hub auf 1608 ccm gebracht, leistete das von zwei Weber-Doppelvergasern versorgte Triebwerk 110 PS bei 6400 Touren. Womit bis zu 180 km/h möglich wurden! Doch nicht nur Leistung und Höchstgeschwindigkeit stiegen, sondern auch der Preis: Der in Deutschland ab Februar 1970 erhältliche Spider mit dem 1600er-Motor kostete 11.400 Mark, am Ende der Produktionszeit mußte noch ein Tausender mehr investiert werden.

Äußerlich hatte sich bei der sogenannten B-Serie einiges getan. Das Coupé bekam wegen des höher bauenden 1600er-Motors zwei unauffällige Ausbuchtungen auf die Motorhaube und eine völlig neue Front verpaßt: Stark geglättet, statt runden Einfachnunmehr Doppelscheinwerfer, die direkt am wabengemusterten Lufteinlaßgitter anschlossen. Rundliche Blechpassagen wirkten gefälliger, auch wenn das Heck sachlich-kantig blieb. Im Inneren dominierte nunmehr Kunststoff, das Armaturenbrett präsentierte sich modisch silbern.

Dem Spider spendierte man seitliche Chromzierleisten und — notgedrungen — zwei auffällige Buckel auf der Motorhaube. Insgesamt wirkte die Spider-Front jetzt harmonischer; Kritiker hatten die Buggestaltung des bisherigen A-Modells immer als „Interimslösung“ bespöttelt. Eine ganz wichtige Verbesserung war das für beide Sport-Typen überarbeitete Fünfganggetriebe: Endlich war der höchste Gang kein Spar-, sondern ein echter Fahrgang. Weitere Faceliftings kamen mit der bei uns ab Januar 1973 ausgelieferten, dritten Ausführung (C-Serie) und dem nagelneuen 1,8-

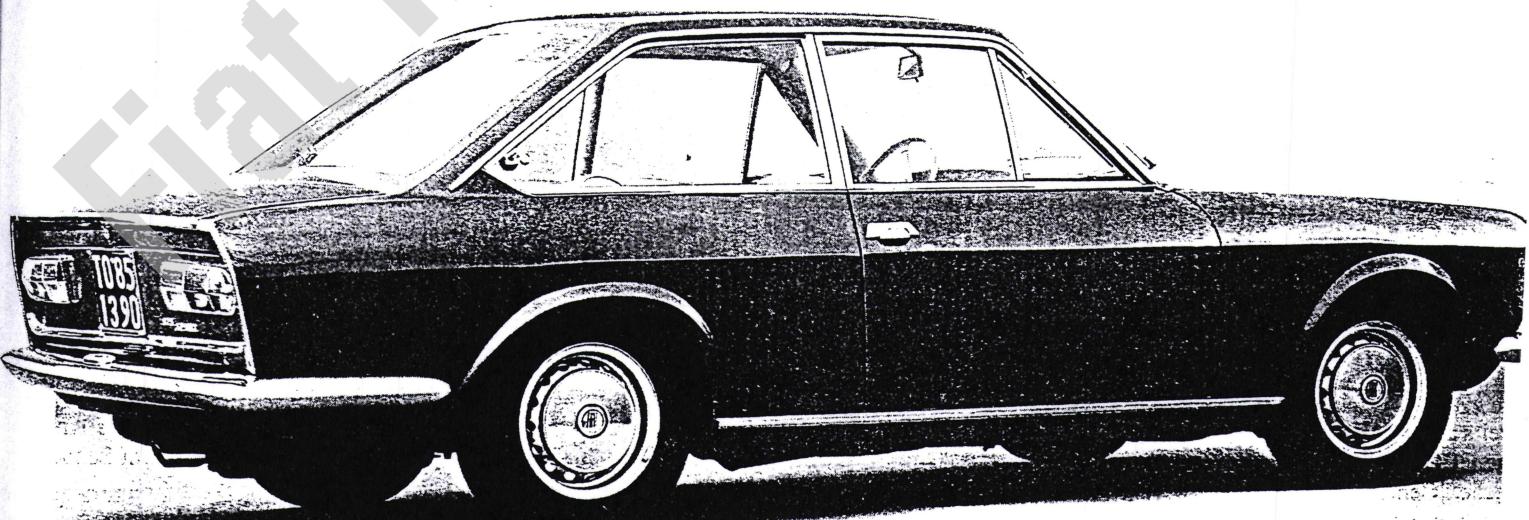
Liter-Triebwerk — dessen sportive Herkunft gleich näher beleuchtet werden soll. Der neue Spider war 1000 Mark teurer als der Oben-ohne-Star mit 1600er-Maschine. Für das „optisch pfeilschnelle Coupé, von außen ein sportliches Vollblut, von innen vollwertiger Viersitzer“ (wie ein Prospekt versprach), kam der zerklüftete Kühlergrill mit Halogen-Doppelleuchten. Dafür reichte die Gepäckraumklappe bis zur Stoßstange herunter, die seitlichen Zierleisten waren modisches Beiwerk. Größere Rückleuchten wurden installiert und die Stoßstangenhörner weit herumgezogen. Auch der Preis



Fiat Dino? Nein, ein Moretti-Entwurf auf Fiat-124-Basis, für den sogar ein Prospekt gedruckt wurde!



Die in Turin ansässige Firma Moretti stellte ihre Coupé-Studie 1966 in Turin vor — lange bevor das von Fiat selbst gestylte Coupé erschien.



124-Coupé der ersten Serie: ausstellbare Seitenfenster, kurze Kofferraumklappe, horizontal angeordnete Rückleuchten. Hinten gab's tiefgepolsterte Einzelsitze. Bis 1969 das B-Modell herauskam, prägten zwei große Rundscheinwerfer das Gesicht des sachlich gezeichneten Coupés.



Stärkerer 1,8-Liter-Motor und zerklüfteter Kühlergrill mit lichtstarken Halogen-Doppelleuchten beim Coupé der dritten Serie.



C-Coupé-Heck: senkrechtstehende Rückleuchten, bis zur Stoßstange reichende Gepäckraumklappe.

stieg steil an: In Deutschland kostete das C-Coupé zuletzt stolze 13.000 Mark! Für soviel Geld bekam man damals von Ford den 140 PS starken Capri GT 3000 mit V6-Motor. Gegenüber dem Alfa-Coupé GT 1600 hatte der Fiat aber immer noch einen Preisvorteil von 2000 Mark.



Die dritte Coupé-Serie war zugleich die letzte, während der Spider noch zehn Jahre lang weiterproduziert wurde.

Höhepunkt für Leistungsfetischisten — und Lieferant des zivilen 1,8-Liter-Triebwerks für die C-Modelle — war der aggressiv gestylte Fiat 124 Abarth Rally. Mit motorsportlichen Versionen des 124 hatten seinerzeit die Fiat-Leute nicht viel am Hut, dafür gab's innerhalb des Konzerns beispielsweise den erfolgreichen Lancia Fulvia. Privatfahrer waren es, die schon mit dem 1400er Spider an Rallyes teilnahmen. Unvergessen bleibt Hakan Lindbergs „Fetzenradbomber“, dessen Erfolge Fiat zum

Umdenken bewegten. Nach der Unterstützung von Privatfahrern folgte 1970 die Homologation des Spider für die Gruppe 3 (Serien-GT); ein Werksteam wurde gebildet. Letztendlich beflogtete dies die Entstehung des Abarth Rally.

Zunächst verpaßten die Fiat-Leute dem Werks-Spider ein Colotti-Renngesetz, ein Sperrdifferential und eine Leistungskur, die 155 PS bei 7000 Umdrehungen mobisierte. 1972 war der Ur-Rally in Genf zu sehen, schon im September dieses Jahres

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeföhrten Computer-Recherchen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 18,40 bei Classic Data GmbH, Kloßkamp 1, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 29011.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell			Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Spider 1400	1966 bis 1972	↗	DM 23.000	DM 18.100	DM 12.900	DM 7.500	DM 4.600
Sport Spider 1600	1969 bis 1974	↗	DM 22.100	DM 17.300	DM 12.500	DM 7.100	DM 4.400
Sport Spider 1800	1972 bis 1976	↗	DM 21.400	DM 16.800	DM 12.300	DM 7.200	DM 4.300
Spider 2000	1979 bis 1981	↗	DM 19.700	DM 16.000	DM 10.800	DM 6.200	DM 3.600
Sport Coupé 1400	1967 bis 1972	↗	DM 10.800	DM 7.500	DM 5.000	DM 2.500	DM 1.500
Sport Coupé 1600	1969 bis 1974	↗	DM 10.900	DM 7.700	DM 5.100	DM 2.600	DM 1.500
Sport Coupé 1800	1972 bis 1976	↗	DM 11.400	DM 8.100	DM 5.300	DM 2.700	DM 1.600
Abarth Rally	1973 bis 1975	↗	DM 38.000	DM 29.000	DM 22.800	DM 14.000	DM 9.500

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

wurde er in der Gruppe 4 (Spezial-GT) homologisiert. Hochgezüchtete Versionen übertrafen die serienmäßigen 128 Pferdestärken weit und erreichten bis 200 PS! Die Pininfarina-Rohkarosse gingen an Carlo Abarth (dessen Firma ab 1971 zu Fiat gehörte), wo nachgeschweißt, verstärkt und abgespeckt wurde. Heraus kam ein sehr leichter Spider, dessen feststehendes Hardtop und die Motorhaube aus Fiberglas bestanden. Gelochte Heckabschlußblenden, Gummipuffer statt Stoßstangen sowie die reichliche Verwendung von Aluminium für Türaußenhäute, Armaturenbrett, Schwellerverkleidungen und untere Kotflügeldecken halfen beim Abspecken.

Optimiert wurde vor allem das Fahrwerk: Dem auf 5½-Zoll-Magnesiumfelgen drehrollenden Abarth hatte man hinten eine Einzelradaufhängung verpaßt. Zwei kräftig dimensionierte Querlenker und verlängerte Dämpfer in größeren Stoßdämpferdomen unterstützten die Antriebsräder beim Bewältigen von Bodenunebenheiten. Colotti steuerte das Sperr differential und das robuste Fünfganggetriebe zu.

Gedacht war das Auto freilich eher für Privatkunden. Insgesamt wurden zwischen 1970 und 1974 genau 1013 Exemplare gebaut. In Deutschland kosteten sie zum Schluß 20.950,- DM. Sportliche Erfolge konnte der 124 übrigens jede Menge einfah-

Unter dem Pininfarina-Label erschienen, technisch und optisch weitestgehend identisch, der primär für den US-Markt gebaute Spider 2000 und dann der Spidereuropa.



Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Fiat-Raritäten Club e.V.

Werner Gotzian, Am Teimenort 18
D-4630 Bochum 7
Tel.: 0234/230301

124 CSA-Register

G. Maccione, Grabenstraße 111
D-4300 Essen 1

Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.

G. Mühr, Langenbochumer Straße 462
D-4352 Herten 6

Fiat 124 Spider Club e.V.

M. Bischoff, Warnkesweg 36
D-2000 Hamburg 61
Tel.: 040/5537090

Pininfarina Liebhaber Club Deutschland e.V.

Hans-Jürgen Gerlach, Hirschberger Allee 39
D-6802 Ladenburg
Tel.: 06203/17119

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

ren. 1972 gewannen Pinto/Macaluso die Europäische Fahrermeisterschaft und belegten den zweiten Platz der internationalen Markenwertung. Und 1978 errang ein Abarth Rally die Rallye-Marken-WM!

Aber in Europa kamen offene Autos in jener Zeit, Mitte der siebziger Jahre, aus der Mode. Während Alfa auch bei uns an sei-

nem Spider festhielt, ließ Fiat — nach exakt 22.549 produzierten Offenversionen — ab Juli 1974 seinen Spider nur noch für den seit sieben Jahren beschickten US-Markt bauen. Wo er, mit 86 PS schwachem 1,8-Liter-Motor, zum Verkaufsschlager avancierte. In den letzten zwei Produktionsjahren unter dem umkränzten Fiat-Label tauchte der zum reinen Zweisitzer mutierte



Spidereuropa Volumex: Von Anfang an ein Sammlerstück, das nur in 500 Exemplaren nach Deutschland kam.

Wagen da und dort plötzlich wieder in Europa auf, jedoch in einer den strengen US-Vorschriften entsprechenden, leistungsgeminderten Zweiliter-Ausführung (für die Fiat übrigens keine Typenzulassung erwirkte): Mit einem Einspritzmotor versehen, brachte sie gerade 105 PS — und kostete fast 20.000 Mark. Mehr Hubraum bedeutete nun eher weniger als mehr Leistung. Aber am Ende war der Spider noch lange nicht, genau wie der Ur-124. Die in acht Jahren in 1,9 Millionen Einheiten gebauten Limousinen- und Familiare-Versionen wurden nämlich weiterhin in 16 Fertigungsstätten in aller Welt produziert. Die größten Stückzahlen kommen von Lada aus der Sowjetunion, ein Grund dafür, daß kaum jemand seine 124-Limousine für restaurierungswürdig erachtet.

Während die Herstellung des immer unter Imageproblemen leidenden Coupés tatsächlich 1976 endete — weniger als 400 existieren noch (82 mit 1,4-, 144 mit 1,6- und

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

1557 Fahrzeuge

vom Typ 124 Limousine und Familiare

1645 Fahrzeuge

vom Typ 124 Spider

376 Fahrzeuge

vom Typ 124 Coupé

45 Fahrzeuge

vom Typ 124 Abarth Rally

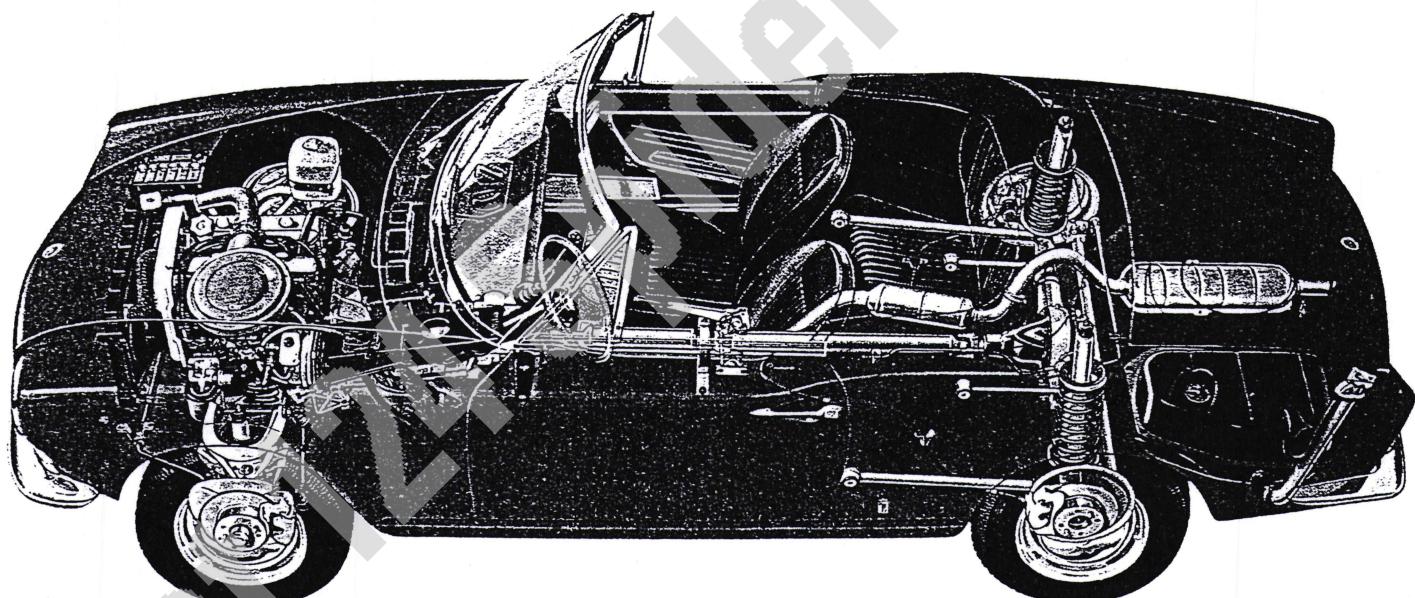
Stichtag: 1. Juli 1990

Diese Zahlen beinhalten alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

Abarth Rally: Motorhaube und Hardtop aus geschwärztem Kunststoff, CD30-Felgen, Gummipuffer statt Stoßstangen. Unter dem feststehenden Dach gab's einen Überrollbügel.

Technische Daten: Fiat 124

	124	124 Special	124 Special T	Spider 1400, Coupé 1400	Spider 1600, Coupé 1600	Spider 1800, Coupé 1800	Abarth Rally	Spider 2000 Spidereuropa
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von zwei obenliegenden, zahnriemengetriebenen Nockenwellen betätigt (124, 124 Special: eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle); ein Solex-Doppelvergaser (Coupé/Spider 1400/1600/1800: ein bzw. zwei Weber-Doppelvergaser; Spider 2000: Bosch-Einspritzanlage); fünffach gelagerte Kurbelwelle							
Hubraum	1197 ccm		1438 ccm		1608 ccm		1756 ccm	1995 ccm
Bohrung x Hub	73 x 71,5 mm		80 x 71,5 mm		80 x 80 mm		84 x 79,2 mm	84 x 90 mm
PS bei U/min	60 bei 5600	70 bei 5400	80 bei 5600	90 bei 6500	110 bei 6400	118 bei 6000	128 bei 6200	105 bei 5500
mkg bei U/min	8,9 bei 3400	11,2 bei 3200	11,4 bei 4000	11 bei 4500	14 bei 4200	15,2 bei 4000	16,2 bei 5200	15,3 bei 3300
Getriebe	Viergang (Special a. W. Automatik, Special T: a. W. Automatik oder Fünfgang)				Fünfgang (Coupé 1400 a. W. Viergang)			
Karosserie						Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung						Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Stabilisator		
Hinterradaufhängung						Starrachse; Schraubenfedern; Längsstreben; Teleskopstoßdämpfer; Panhardstab (Abarth Rally: Einzelradaufhängung)		
Radstand			2420 mm			2280 mm (Spider); 2420 mm (Coupé)		
Länge x Breite x Höhe			4030 x 1611 x 1420 mm (Special: 4053 mm; Special T: 4059 mm lang)			4000 x 1615 x 1250 mm (Spider); 4115 x 1670 x 1340 mm (Coupé); Spider 1800: 4176 mm lang; 3914 x 1630 x 1240 mm (Abarth Rally); 4141 x 1613 x 1250 mm (Spider 2000)		
Gewicht	855 kg	920 kg	950 kg	925/960 kg	915/960 kg	960/1000 kg	938 kg	1065 kg
Höchstgeschwindigkeit	147 km/h	157 km/h	169 km/h	174/170 km/h	180 km/h	185 km/h	193 km/h	176 km/h
Bauzeit	1966 bis 1974	1968 bis 1974	1970 bis 1974	1966 bis 1972 1967 bis 1972	1969 bis 1974	1972 bis 1976	1972 bis 1974	1979 bis 1981



Pininfarina hatte das 124-Chassis um 14 Zentimeter verkürzt und einige Verstärkungen in die Bodengruppe eingeschweißt. Der nagelneue dohc-Motor war ein Ausbund an Temperament.

147 mit 1,8-Liter-Motor) —, blieb der Spider auch nach dem offiziellen Produktionsende von Fiat im Programm. Pininfarina nämlich fertigte bis 1985 rund 7500 „Spidereuropa“ mit dem 105-PS-Zweilitermotor. Die zuletzt für fast 30.000 Mark angebotene Kat-Version mußte mit zwei Pferdestärken weniger auskommen. Von Ausnahmen abgesehen, entsprach der Spidereuropa dem klassischen Fiat-Spider. Anders als bei Alfa war das Facelifting, z. B. die stärkeren Stoßfänger gemäß den US-Bestimmungen, erträglich, heute Grund für viele, den Pininfarina-Spider dem Gummilippen-Alfa vorzuziehen. In Deutschland sind derzeit noch 1960 dieser Wagen zugelassen.

In einer limitierten Serie, von der 500 Stück nach Deutschland kamen, gab's von 1983 bis 1985 den mit Roots-Kompressor bestückten „Spidereuropa Volumex“, dessen Maschine eigentlich von Lancia stammte. Die Kompressorversion erreichte gut 135 PS und über 190 km/h und ist heute ein rares Sammlerstück — 426 Volumex sind noch gemeldet. Das Auto war (offiziell) für zuletzt 32.500,- DM zu haben. Dann stoppte Pininfarina die Spider-Produktion zugunsten des Henkel-Cabrios Peugeot 205. 170.000 der insgesamt rund 200.000 offenen 124er gingen in die USA — und werden heute von Liebhabern des Autos reimportiert. Deshalb existieren heute neben den

1645 „klassischen Spidern“ der Baujahre bis 1974 mehrere tausend Spider späterer Jahre, die unter Pininfarina- und Lancia-Regie exportiert wurden.

Es gibt eben Autos, die von Anfang an als Klassiker konzipiert waren. Daß dies nicht nur sündhaft teure Exoten, sondern auch Produkte eines Massenherstellers sein können, zeigen die Ableger des 124.

Eberhard Kittler



ZWEI! sind nicht zu schlagen!



Alle 14 Tage im Wechsel
neueste Informationen
zum Oldiegeschehen!



Alle 14 Tage im Wechsel
aktuelle Termine!

Alle 14 Tage im Wechsel
Lektüre, die Spaß macht!

Das ist Classic Data

Classic Data bedeutet: elektronische Informations-Datenbank für klassische Automobile

Classic Data verwaltet, verarbeitet und verwertet alle Daten für diesen Bereich.

Classic Data wurde 1984 als Einzelfirma gegründet und nach entsprechender Entwicklungszeit im März 1986 in eine Datenverarbeitungs- und Verlagsgesellschaft m.b.H gewandelt.

Classic Data beruht auf dem Gedanken, mit Hilfe neuester Technologie alle Daten und Informationen über Oldtimer zu sammeln.

Zu diesen Daten zählen im einzelnen:

- Marktnotierungen
- Fahrzeugspezifische Kenndaten
- Fahrzeugspezifische Besonderheiten
- Reparatur- und Arbeitszeiten
- Ersatzteilpreise und Lieferanten
- Daten aus Messe- und Veranstaltungsbesuchen
- Bilder und Zeitschriften
- Adressen zu allen Bereichen

Classic Data verarbeitet die Daten zu folgenden Dienstleistungen:

- Marktnotierungslisten
- Markt- und Trendanalysen
- Checkliste für Zustandsbewertungen
- Bewertungssysteme und Kaufberatung
- Technische Leitlinien
- Typologielisten einzelner Modelle
- Reparaturkalkulation
- Bild-, Literatur- und Adressendienst

Der Daten bedienen kann sich:

Jeder Oldtimer-Liebhaber, alle Marken-Clubs, Werkstätten, Verlage, Journalisten, Kfz.-Sachverständige, Versicherungen, Fahrzeug-Händler, Banken, Käufer und Verkäufer von Oldtimern.

in Buchform erschienen: das OLDTIMER - STICHWORT - REGISTER
in Serie erscheint: CLASSIC - DATA - MARKTSPIEGEL in zwei Versionen

NEU! Classic-Data-Bewertungskette

ein bundesweites Netz qualifizierter Kfz.-Sachverständiger erstellt Bewertungen, Schadenskalkulationen und prüft Fahrzeuge vor und nach dem Kauf.
Rufen Sie uns an, wir nennen Ihnen einen Bewertungspartner in Ihrer Nähe.
Tel: 02305/29011