

60 JAHRE FIAT 124 SPORT SPIDER



→ Fakten

*Bei Pininfarina erfolgte zunächst die Produktion der Karosserien (anschließend komplettierte sie Fiat im Werk Turin-Mirafiori) und ab 1982 die komplette Fertigung

*Lief stolze 19 Jahre lang in sieben Modellgenerationen vom Band

*Insgesamt wurden von 1966 bis 1985 rund 198.000 Fahrzeuge hergestellt, von denen mehr als 80 Prozent in den USA abgesetzt worden sind

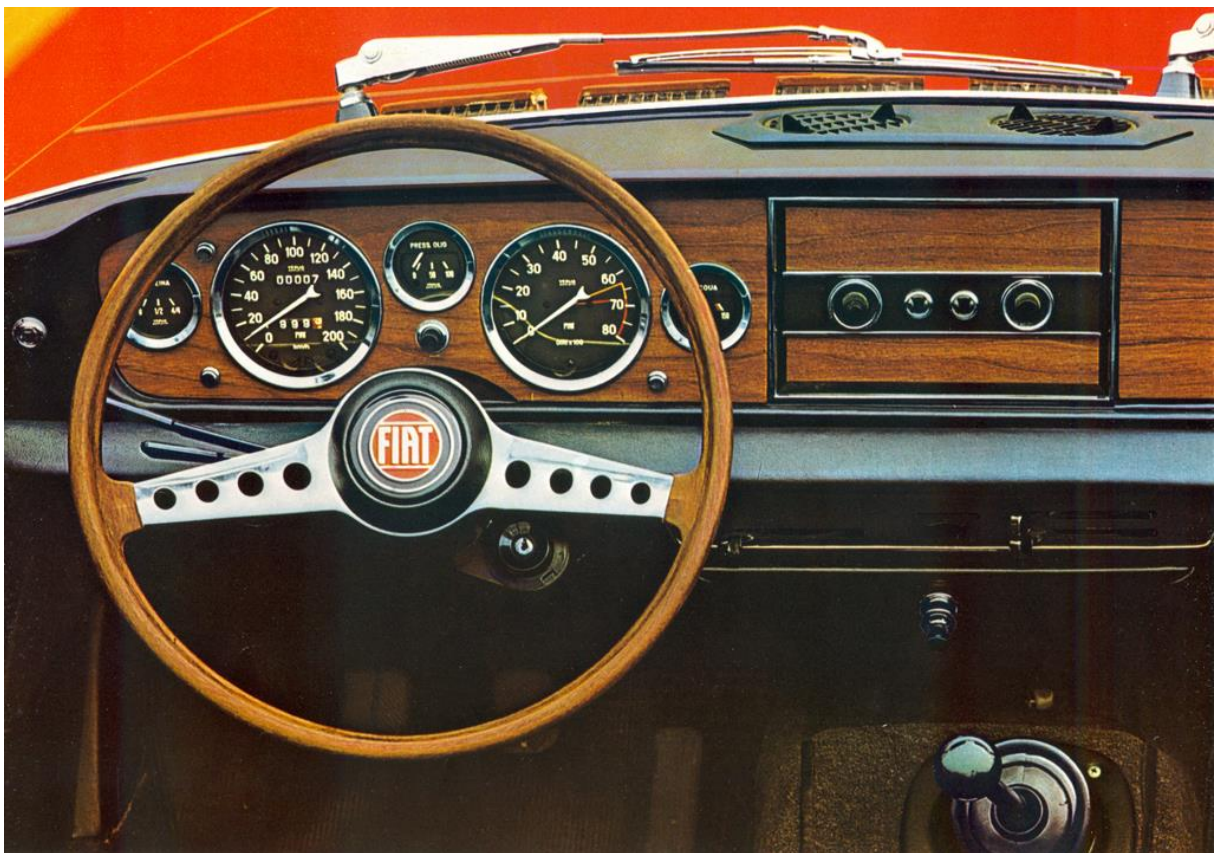
*War auch im Rallyesport erfolgreich unterwegs – zunächst mit geschlossenem Verdeck und ab 1971 mit einem Hardtop aus Kunststoff



→ Favoriten

TOP 1

Der Geschmack der Haupt-Zielgruppe – amerikanische Kunden – stand beim **DESIGN** des 124 im Vordergrund. Geschaffen wurde es vom Großmeister Pininfarina unter der Leitung von Tom Tjaarda. Während die Front von runden Scheinwerfern, dem markanten Kühlergrill und der flach auslaufenden Motorhaube geprägt wird, fallen am Heck der elegante Hüftschwung sowie der Knick zur Kofferraumkante ins Auge. Im Innenraum ziehen die fünf Rundinstrumente sowie das Lenkrad mit zwei sportlich gelochten Metallspeichen die Blicke an. Hervorzuheben ist auch das Stoffverdeck, das sich mit wenigen Handgriffen innerhalb von Sekunden öffnen lässt.



TOP 2

Die **TECHNIK** basiert auf der Fiat 124 Limousine, allerdings wurde das Chassis um 14 Zentimeter gekürzt. So fuhr der Spider mit Einzelradaufhängung vorne und hinterer Starrachse vor. Für den Motor zeichnete Ex-Ferrari-Techniker Aurelio Lampredi verantwortlich: Wesentliche Merkmale des 1,4-Liter-Vierzylinders waren der Zylinderkopf aus Leichtmetall sowie die beiden obenliegenden Nockenwellen, die von einem innovativen Zahnriemen aus Kunststoff angetrieben wurden. Das Ergebnis waren flotte 90 PS, die in Kombination mit dem serienmäßigen Fünfganggetriebe, Scheibenbremsen an allen vier Rädern und lediglich 930 Kilogramm Gewicht nicht nur für eine stolze Spitze von 170 km/h, sondern auch für ein sportliches Fahrerlebnis sorgten.

TOP 3

Mit dem **PININFARINA SPIDEREUROPA VOLUMEX** kam 1982 das 124-Top-Modell auf den Markt, das dank eines mechanischen Roots-Kompressors 135 PS stark und 190 km/h schnell war. Zu seinen Erkennungszeichen gehörten das Sportfahrwerk, Breitreifen auf speziellen Leichtmetallfelgen, Kotflügelverbreiterungen, eine mit Leder bezogene Innenausstattung, das Abarth-Lederlenkrad und die Ladedruckanzeige in der Mittelkonsole. Rund 500 Exemplare liefen ausschließlich in Rot oder Schwarz vom Band. Sie gingen im Wesentlichen nach Deutschland – zum selbstbewussten Preis von 29.600 D-Mark.

→ Fazit

In nicht allzu ferner Zukunft werden wir auf Oldtimer-Ausstellungen zuallererst die präsentierten Roadster ansteuern und unseren Kindern vorschwärmen, „was das für tolle Zeiten waren, als diese Modelle massenhaft auf den Straßen unterwegs waren“. Und wir werden von den britischen Roadstern von MG und Triumph oder dem Alfa Spider erzählen. Ergänzt von den rund um die Jahrtausendwende stark nachgefragten Modellen wie dem BMW Z3, dem Mercedes SLK oder dem Mazda MX-5. (Nicht nur) Italophile werden natürlich auch den Fiat Barchetta und den 124 Sport Spider ansprechen. Und man ertappt sich dabei, wie man seufzt, „was baute Fiat früher für tolle Autos“. Worauf die Kinder fragen, warum ist das heute nicht mehr so? Und überhaupt – weshalb gibt es kaum noch Roadster? Was werden wir darauf antworten? „Genießt erstmal den ausgestellten Fiat 124 Sport Spider und schaut Euch anschließend auf der Straße die rundgelutschten Elektriker sowie die klobigen SUV's an – dann versteht ihr, dass die Automobilhersteller irgendwann mal falsch abgebogen sind“. Was auch für die Geschmäcker der Auto-Käufer nicht von der Hand zu weisen ist ...



(Alle Bilder: Fiat)