Jungbrunnen

Daß dieser Flitzer fast 20 Jahre lang im Programm bleiben und trotzdem stattliches Standbein Pininfarinas werden sollte, konnte 1966 noch keiner ahnen. Im November jenen Jahres debütierte er auf dem Turiner Salon, jung und knackig anzusehen und vollgestopft mit technischen Leckerbissen bis hin zum dreifrequenzigen Doppelnockenwellen-Motor.

Glückwunsch zum dreißigsten Geburtstag des Fiat 124 Spider!

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

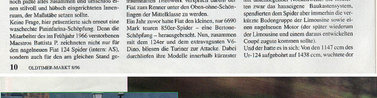
Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

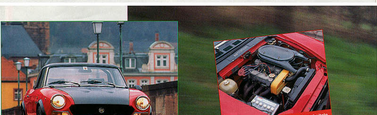
Ein echter Knaller, jener hellblaue 2+2-Spitzer, der da im November 1966 auf dem 48. Turiner Automobilsalon debütierte! Die Front wirkte seltsam vertraut, der Hinterteil war zumindest für Kenner ein echtes *Déjavu-Erlebnis*: Ferrari-Freunde fühlten sich vom an den 250 GT oder den 275 Spider erinnert, das Heimatrecht gleich dagegen verteidigend dem den Chevrolet-Roadster-Prototypen von 1963. Dennoch paßte alles zusammen und entschied sich nun stilvoll und hübsch eingerichtetes Innenleben, das Maßstäbe setzen sollte.

Keine Frage, hier präsentierte sich erneut eine waschechte Pininfarina-Schöpfung: Denn die Mitarbeiter des im Feldgrün 1966 renommierten Maestros Battista P. reduzierten nicht nur auf den ungeliebten Fiat 124 Spider (interne: AS), sondern auch für den am gleichen Stand gezeigten Fiat Dino Spider verantwortlich. Mehr noch: Fiat ging wieder einmal bedächtig der gerade aus heißen Jahre junge Alfa Duetto um die Gunst des Publikums. Mit nur zwei Sitzen, aber zu einem Preis von 12.980 Mark war dieser 109-PS-Flitzer jedoch kaum etwas für normalverdienende Italo-Freaks in unseren Breiten. Zwei Tuerender dasteiner ungeauscht, aber mit einem überaus angenehmen Ostlit und einem wunderbaren Trotzwerk versah darum der Fiat rares Kenner unter den Oben-ohne-Schoßlingen der Mittelklasse zu werden.

Im Jahr zuvor hatte Fiat den kleinen, nur 6690 Mark teuren 850er-Spider – eine Bertone-Schöpfung – herausgebracht. Nun, zusammen mit dem 124er und dem extravaganten Dino, bliesen die Turiner zur Attacke. Dabei durchdrehten ihre Modelle innerhalb kürzester Zeit eine ungeheuchelte Evolution, deren Erfolg garantiert war: Fiat wurde bei uns zum Importeur Nummer Eins. Basis des Mittelklasse-Spitzers war das *Auto des Jahres 1966*, die kantig-gutes Fünfsitzer-Limousine. Chef-Designer Dante Giacosa und Motorenpapst Aurelio Lampredi hatten diese hochgelobten Mittelklasse-Limousinen dichtmodigen 60-PS-Vierzylinder angeglichen, allerdings noch ohne obenliegender Nockenwelle. Sie forcierten zwar das hausgemachte Reinkarnationsverspendierten dem Spider aber immerhin die vierlitrom Bioksegruppe der Limousine sowie einen nagelneuen Motor (der später wiederum der Limousine und einem darum entwickelten Coupé zugute kommen sollte).

Und der hatte es in sich. Von den 1147 ccm des US-124 aufgeboht auf 1438 ccm, wuchtete der


Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders


Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

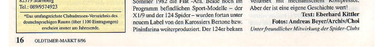
Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.

Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Sportlichkeit und Stoßen so einem: Kraft bei den 125-Quertreibern, wenn sie ihn Pininfarina in den Sicherwerfer.


Der Vergleich des 4,5 Meter so flot, daß die Motorhaube ohne Bücken! Auch Sitzen war wichtiger noch anders

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Vi Hoch und Front im Ferrari-Look: Das Styling des Evergreens war 20 Jahre lang topaktuell.

Kurzlecker kosten 95 PS auf die flinkflach gelegerte Kurbelwelle. Hauptgrund für das Leistungsplus waren die gleich zwei obenliegenden Nockenwellen, denen Antrieb überbies ein großdochtiaren und hiebfaulendes Antriebsgetriebe zur Zahnriemen besorgte. Damit offerierte Fiat eine modernere Lösung, als sie Alfa mit dem Duplexkettenmotorik aus dem *doho 1,6 Liter* zuhrot. Zur Serienausstattung des 124er Spider gehörte von Anfang an ein vollsynchronisiertes Hochgeschwindigkeits, daneben war eine Zerstörung der Vierganghebel zu haben. Sie galt als Hammerlos der deutschen Fahrer, die wollten, daß die Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h eh nur im vierten Gang zu erreichen war.

Ein weiteres Argument für den offenen Flat wurden seine vier Sitze. Und natürlich das obenaus einfach zu bettätigende Verdeck mit den

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Ein echter Knaller, jener hellblaue 2+2-Spitzer, der da im November 1966 auf dem 48. Turiner Automobilsalon debütierte! Die Front wirkte seltsam vertraut, der Hinterteil war zumindest für Kenner ein echtes *Déjavu-Erlebnis*: Ferrari-Freunde fühlten sich vom an den 250 GT oder den 275 Spider erinnert, das Heimatrecht gleich dagegen verteidigend dem den Chevrolet-Roadster-Prototypen von 1963. Dennoch paßte alles zusammen und entschied sich nun stilvoll und hübsch eingerichtetes Innenleben, das Maßstäbe setzen sollte.

Keine Frage, hier präsentierte sich erneut eine waschechte Pininfarina-Schöpfung: Denn die Mitarbeiter des im Feldgrün 1966 renommierten Maestros Battista P. reduzierten nicht nur auf den ungeliebten Fiat 124 Spider (interne: AS), sondern auch für den am gleichen Stand gezeigten Fiat Dino Spider verantwortlich. Mehr noch: Fiat ging wieder einmal bedächtig der gerade aus heißen Jahre junge Alfa Duetto um die Gunst des Publikums. Mit nur zwei Sitzen, aber zu einem Preis von 12.980 Mark war dieser 109-PS-Flitzer jedoch kaum etwas für normalverdienende Italo-Freaks in unseren Breiten. Zwei Tuerender dasteiner ungeauscht, aber mit einem überaus angenehmen Ostlit und einem wunderbaren Trotzwerk versah darum der Fiat rares Kenner unter den Oben-ohne-Schoßlingen der Mittelklasse zu werden.

Im Jahr zuvor hatte Fiat den kleinen, nur 6690 Mark teuren 850er-Spider – eine Bertone-Schöpfung – herausgebracht. Nun, zusammen mit dem 124er und dem extravaganten Dino, bliesen die Turiner zur Attacke. Dabei durchdrehten ihre Modelle innerhalb kürzester Zeit eine ungeheuchelte Evolution, deren Erfolg garantiert war: Fiat wurde bei uns zum Importeur Nummer Eins. Basis des Mittelklasse-Spitzers war das *Auto des Jahres 1966*, die kantig-gutes Fünfsitzer-Limousine. Chef-Designer Dante Giacosa und Motorenpapst Aurelio Lampredi hatten diese hochgelobten Mittelklasse-Limousinen dichtmodigen 60-PS-Vierzylinder angeglichen, allerdings noch ohne obenliegender Nockenwelle. Sie forcierten zwar das hausgemachte Reinkarnationsverspendierten dem Spider aber immerhin die vierlitrom Bioksegruppe der Limousine sowie einen nagelneuen Motor (der später wiederum der Limousine und einem darum entwickelten Coupé zugute kommen sollte).

Und der hatte es in sich. Von den 1147 ccm des US-124 aufgeboht auf 1438 ccm, wuchtete der

Kurzlecker kosten 95 PS auf die flinkflach gelegerte Kurbelwelle. Hauptgrund für das Leistungsplus waren die gleich zwei obenliegenden Nockenwellen, denen Antrieb überbies ein großdochtiaren und hiebfaulendes Antriebsgetriebe zur Zahnriemen besorgte. Damit offerierte Fiat eine modernere Lösung, als sie Alfa mit dem Duplexkettenmotorik aus dem *doho 1,6 Liter* zuhrot. Zur Serienausstattung des 124er Spider gehörte von Anfang an ein vollsynchronisiertes Hochgeschwindigkeits, daneben war eine Zerstörung der Vierganghebel zu haben. Sie galt als Hammerlos der deutschen Fahrer, die wollten, daß die Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h eh nur im vierten Gang zu erreichen war.

Ein weiteres Argument für den offenen Flat wurden seine vier Sitze. Und natürlich das obenaus einfach zu bettätigende Verdeck mit den

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.

Gena Profe AS kreiert keine Modschmonte, Lenkrad- Chromspeichen! Lenkrad- Aufn! Nur Kind ohne.