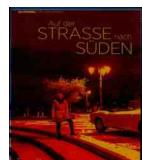


AUTOMOBIL FIAT 1200 SPYDER

Auf der
STRASSE nach
SÜDEN

36 OLDTIMER MARKT 5/2018



Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es auch in Italien erst mal Wichtigeres, als kleine sportliche Cabrios zu bauen. Fiat überließ das Feld zunächst den kleinen Blechkünstlern im Lande. 1955 knüpfte der Turiner Riese schließlich wieder an die Tradition des Balilla Spider aus Vorkriegstagen an





PAGINE :36-42

SUPERFICIE :1 %



Nach Monaten winterlicher Dunkelheit meldet sich das Fernweh mit Macht zurück und drängt Richtung Süden. Die Hektik des Alltags lässt sich nirgendwo leichter abstreifen als in mediterranen Gefilden. Wir sind unterwegs mit einem Fiat 1200 Spyder, Baujahr 1958. Ein kleines offenes Auto, dessen Flair den grenzenlosen Optimismus jener Jahre verströmt. Und mit seinem zeitgenössisch verspielten Chrom-Applikationen auch eine Menge italienische *grandezza*. Was gibt's Schöneres, als am deutschen Sehnsuchtsziel der fünfziger Jahre ein wenig die Seele baumeln zu lassen. Am Ende des Tages stehen wir hier am südöstlichen Ufer des Gardasees und schauen der Sonne zu, wie sie gemächlich drüber auf der lombardischen Seite hinter den südlichen Ausläufern der Alpen verschwindet und dabei aussieht wie eine Pizza Margherita.

Das Auto für den Ausflug hat uns das Museo Nicolis zur Verfügung gestellt, beheimatet im nahen Villafranca di Verona (die Sammlung haben wir in Heft 3/2018 porträtiert). Museumsmitarbeiterin Sara Cordioli ist so freundlich, Model für unseren Fotografen zu spielen. Während der See

seine Wellen sanft an die Uferpromenade von Lazise plätschern lässt,

STYLING-VERWANDTE

ÄUSSERE EINFLÜSSE



Der US-italienische Stilmix bei Fiats Spyder-Modell ist unverkennbar: Die senkrechte Chromleiste am Heck ist beeinflusst vom 1953er Cadillac Eldorado, damals das wohl luxuriöseste Cabrio der Welt.



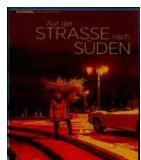
Rassiger ging es beim Ende 1954 herausgekommenen Lancia Aurelia Spider zu, der dem etwas kleineren Fiat zumindest in der Leichtigkeit der Proportionen zum Vorbild gereichte.



Auch der Chrysler 300 – so benannt nach der Anzahl seiner Pferdestärken – hat mit seinem geteilten Grill im Kühlergesicht Einfluss auf Rapis Sportcabrio-Design genommen.



Das Stilelement des geteilten Grills ist beim Nachfolger, dem ab 1959 angebotenen Fiat 1200 Cabriolet von Karossier Pinin Farina, noch eine Zeit lang beibehalten worden.



FIAT 1200 SPYDER



macht Andreas seine Bilder – das kann dauern. Derweil können wir uns also näher mit dem Auto befassen, denn der offene Zweisitzer blieb in unseren Breiten seinerzeit so gut wie unbekannt. Kein Wunder: Damals hatten ins Land kommende, Eisbein-mit-Sauerkraut-geechte Touristen von nördlich der Alpen ganz andere Sorgen und haderten unter anderem noch mit der Problematik, Spaghetti ohne Schere zu essen. Vom Geldscheinzähltrick und anderen Urlaubern fallen ganz zu schweigen.

Fiat begann nach dem Zweiten Weltkrieg wie die meisten anderen auch mit der Produktion von bewährten Modellen aus Vorkriegstagen. In Turin versuchten sie, das Unterneh-

men in diesen unruhigen Zeiten über die Runden zu bringen. Es galt zuvorderst, die Werksanlagen Mirafiori und Lingotto trotz der allgegenwärtigen Materialengpässe für kommende Aufgaben fit zu machen. Pkw-Neukonstruktionen verzögerten sich in jenen Tagen immer wieder, weil unter anderem zunächst der Bedarf an Nutzfahrzeugen gedeckt werden musste.

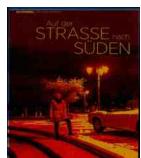
Mutige Kleinhersteller hatten jetzt ihre große Zeit, Karosserieklempner und „Etceterini“ – oft kaum mehr als Einmannbetriebe, die vorhandenes Vorkriegsmaterial aufpepten. Als erster neuer Fiat-Personenwagen erschien 1950 der Typ 1400, eine Limousine der gehobenen Mittelklasse in moderner Pontonform. Ihr waren

auch Dante Giacosas Erfahrungen zugetekommen, die Fiats Chefkonstrukteur während eines Aufenthalts in den Vereinigten Staaten gemacht hatte, wo er unter anderem zu Besuch bei Chrysler war. Der Einfluss dieser Amerika-Reise sollte auch später noch eine Rolle spielen.

1953 folgte der Nuova 1100, intern Typ 103 genannt, der bei den Käufern sehr gut ankam. Sein 1089-ccm-ohV-Vierzylinder leistete 36 PS und war gegenüber dem Triebwerk des Vorgängers gründlich überarbeitet worden. Wie der größere Bruder 1400 hatte er eine selbsttragende Karosserie und war konventionell ausgelegt: Motor vorn, Antrieb hinten. Bald gab es auch den stärkeren 1100 TV – das

TV stand für „Turismo Veloce“ und wies die 50-PS-Version somit als schnellen Reisewagen aus. 1954 folgten noch die Kombiausführung 1100 Familiare sowie ein von Pininfarina gestaltetes Coupé. Was fehlte, war ein schickes Werkscabrio. Hier kam nun Fabio Luigi Rapi ins Spiel, der zuvor bereits den sündteuren Sportwagen 8V für Fiat gestaltet hatte. Rapi leitete in Turin seit kurzem die Abteilung *Carrozzerie Speciali*, Fiats hauseigene Dependance für Sonderaufbauten. Auf der technischen Grundlage des 1100 TV arbeitete der Designer den Entwurf für die „Trasformabile“ genannte Offenversion aus.

Schon beim „Otto Vu“ hatte Rapi



den ihm von Konstruktionschef Giacosa großzügig gewährten gestalterischen Spielraum genutzt und für das Achtzylinder-Coupé eine rassige, aber auch sehr eigenwillige Linie geschaffen. Viele Fiat 8V wurden daher nicht in der werkseigenen Spezialaufbau-Abteilung eingekleidet, sondern erhielten Karosserien von Zagato, Ghia und anderen. Beim Entwurf für den offenen 1100er orientierte sich

55

SAE-PS

holte der ohv-Vierzylinder aus 1221 ccm. Bei uns war er nach DIN-Norm mit 52 PS angegeben

Luigi Rapi hingegen erkennbar am US-Design jener Jahre, das mit reichlich Chrom ins Raketenzeitalter wies. Damals machte sich nicht nur bei italienischen Autos der amerikanische Einfluss in der Gestaltung bemerkbar – ein Verhältnis, das sich nebenbei bemerk auch gerne mal umkehrte. In Turin gingen sie insofern eigene Wege, als dass sie das Design selbst schufen: Fiat bediente sich, wie sonst auch im Unternehmen üblich, beim Trasformabile-Design lieber hauseigener Bordmittel, als Geld für teure externe Formgestalter auszugeben. Die buchhalterische Grundeinstellung dazu beschrieb Dante Giacosa in seiner Biografie so: „Wenn es sich um Geldfragen handelte, nahm man den technischen Mitarbeitern gegenüber die Haltung eines Jagdhundes an, der auf ein Stachelschwein trifft.“

YP	KAR.	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
			73.000 €	51.000 €	34.500 €	14.000 €	7.800 €	
Fiat 1200 Spyder	Cab	1957-1959						10.240 DM

CLASSIC-DATA-MARKTWERT

Der 1,2-Liter unter der Haube schnorchelt dank Weber-Doppelvergaser ambitioniert nach Verbrennungsluft

TECHNISCHE DATEN

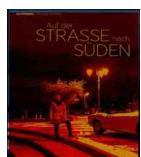
Fiat 1200 Spyder

MOTOR
BAUART ohv-Reihenvierzylinder, Wassergekühlt, Nockenwellenantrieb per Kette; 1 Weber-Doppelvergaser
BOHRUNG x HUB 72 x 75 mm
HUBRAUM 1221 ccm
LEISTUNG 55 SAE-PS bei 5300 U/min
DREHMOMENT 8,3 mkg bei 3000 U/min
ANTRIEB Vierganggetriebe; Hinterradantrieb

KAROSERIE
L x B x H 3920 x 1470 x 1300 mm
LEERGEWICHT 900 kg

FAHRWERK
VORDERACHSE Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator; Schneckenrollenlenkung
HINTERACHSE Starrachse mit Halbelliptikfedern, Stabilisator
BREMSEN vorne und hinten Trommeln
REIFEN 2340 mm

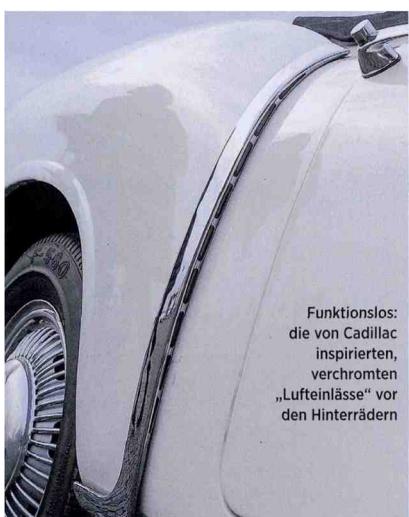
DATEN & MESSWERTE
VMAX über 140 km/h
BAUZEIT 1957 bis 1959



► 26 aprile 2018



Frühe Versionen des Fiat Spyder tragen die raketenförmigen Zusatzblinker noch auf Stelzenfüßen oben auf den Kotflügeln



Funktionslos:
die von Cadillac
inspirierten,
verchromten
„Luftteinlässe“ vor
den Hinterrädern

Rapis 1100 TV Trasformabile debütierte 1955 auf dem Genfer Salon - wo ihm der ebenfalls vorgestellte, preiswerte Fiat 600 zunächst einmal die Schau stahl und den Azzurri den Umstieg von der Vespa schmackhaft mache. Mit seiner Panoramatische und dem so auffällig verchromten wie funktionslosen vertikalen Lufteinlass vor dem Hinterrad sah der Trasformabile aus wie ein geschrumpftes Cadillac-Cabrio, das sich in einer rauschhaften Sommernacht mit einem Lancia Aurelia Spider gepaart hatte. Nicht, dass der offene Fiat mit seinem geteilten Kühlergrill - ein am leistungsstarken Chrysler 300 angelehntes Stilelement - besonders unansehnlich war, insbesondere die geschmackvolle Innenraum mit seinen kontrastreichen Farben galt als modisch-schick. Die Formgebung konnte durchaus als original bezeichnet werden. Als herausragend hübsch wurde das Auto aber nicht unbedingt empfunden, wie zeitgenössischen Presseberichten zu entnehmen ist. Und die Speichenrad-Attrappen mochten einem US-Straßenkreuzer vielleicht noch nachgesehen werden, beim Fiat stießen sie seinerzeit auf deutliche Kritik.

Dazu trug auch die von der Limousine übernommene Lenkradschaltung bei, allerdings lag hier auch eindeutig ein Missverständnis vor: Der offene 1100 TV war wie sein Nachfolger, der 1957 erschienene 1200 Spyder (mit dem Motor aus der „Granluce“-Limousine mit lichterem Dachaufbau), gar nicht zum Kurvenräubern oder zum Kilome-

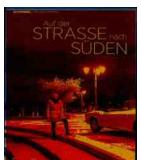
terfressen gedacht, sondern mehr zum Flanieren. Auch wenn der ambitionierte Wohlklang aus dem Schnorcheln des Weber-Doppelvergasers sowie der Auspuffsound des 55-PS-Triebwerks etwas anderes suggerierten. Der 1100-TV-Viertürer spielte das Lied der Straße dank geringerer Überhänge jedoch besser und war in Kurven agiler, das offene Modell auf der gleichen Basis wandte sich eher an eine betuchtere und verwöhntere Klientel. Dem Spyder kam immerhin zugute, dass Fiat die Bodengruppe der Typenreihe 103 sehr stabil ausgelegt hatte. Aber für etwas mehr Rasanz beim Fahren griffen sportliche Italiener - und dafür hielten sie sich eigentlich alle - lieber auf Alfa Romeos schnelle Giulietta zurück. Wenn sie sie sich denn leisten konnten...

Luigi Rapi
Leitete Fias
Abteilung für
Spezialaufbauten.
1959 wurde sie
mit dem hauseige-
nen Centro Stile
zusammengelegt

Mit dem Spyder hingegen ist so eine Spazierfahrt am Gardasee entlang ein Genuss, auch wenn die Temperaturen etwas frischer sind. Für die Heizung musste man beim Vorgänger noch 250 Mark drauflegen. Der 1,2-Liter unter der Haube klingt dabei etwas geschmeidiger als der für seinen rustikalen Lauf bekannte 1100er. Überall grüßen die Leute freundlich und erfreuen sich am Anblick des seltenen Spyder. Ob wir etwas weiter südlich nach Peschiera fahren oder nach Sirmione auf die kleine Landzunge? Oder doch etwas abseits der Uferstraße die kleinen Bergstraßen entlangkurven? Eine weitere Alternative wäre der Südwestzipfel des Sees, wo nach dem Krieg ein paar Jahre lang das - erstmals 1921 ausgerichtete - Gardasee-Rundrennen stattfand.

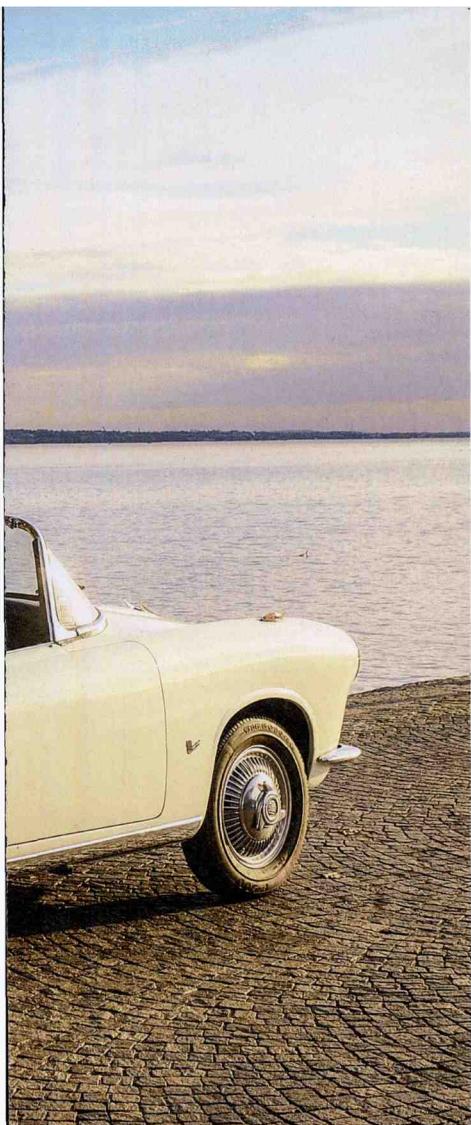
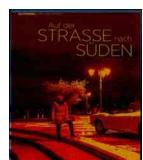
Doch sachte. Für das Fiat-Sportcabrio ging die Weiterentwicklung in den Fünzigern eher gemächlich voran: 1956 gab es parallel zur TV-Limousine beim Trasformabile eine Leistungssteigerung um drei PS sowie anders positionierte Blinkleuchten. Im Jahr darauf gestalteten sich die Änderungen etwas umfangreicher: Mit der Hubraumerhöhung des nunmehrigen 1200 Spyder auf 1221 ccm ging mehr Drehmoment einher, die Lenkradschaltung wichen einem Schalthebel auf dem Kardantunnel. Zudem erhielt das Auto neu gestaltete Stoßfänger





► 26 aprile 2018





Luigi Rapi – der Designer fürs Besondere



Im Gegensatz zu Fiat-Chefkonstrukteur Dante Giacosa, der diesen Posten nach dem Krieg ein Vierteljahrhundert innehatte, ist Fabio Luigi Rapi (1902 bis 1977) heute fast in Vergessenheit geraten. Dabei gingen einige bemerkenswerte Entwürfe auf den Konstrukteur zurück. Der aus Florenz

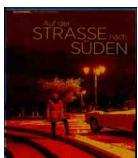
stammende Rapi entwickelte für Luxuswagenbauer Isotta Fraschini das Nachkriegsmodell 8C Monterosa (oben Rapi ganz links neben Direktor Antonio Alessio und Ugo Zagato, der den Limousinen-Prototyp einkleidete), aus dem letztlich aber nichts wurde. Anschließend ging Rapi zu Fiat und leitete dort ab 1952 die Abteilung für Spezialkarossserien. Der Fiat 8V stammt von ihm. Der Stil seines Fiat-Sportcabrios ist unter anderem noch am Autobianchi Bianchina zu erkennen.



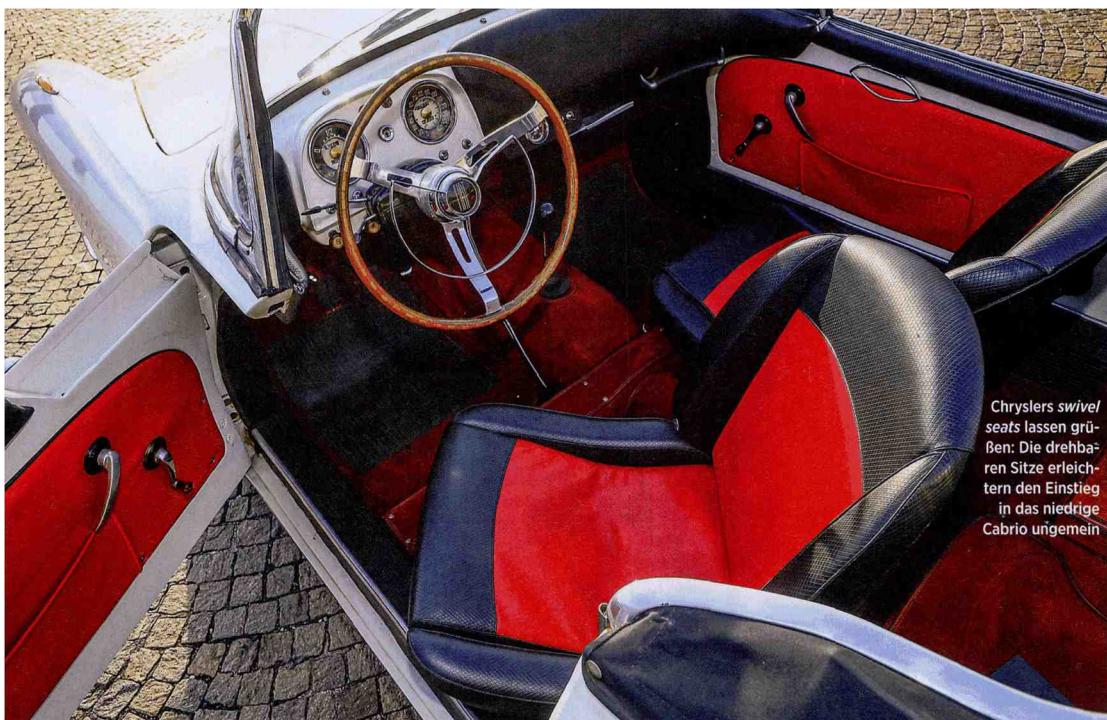
Nach der eigenwilligen Karosserie für den Fiat 8V schuf Rapi den 1100 TV Trasformabile (hinten), dessen zweite Version von 1956 hier zu sehen ist

Der 1957 präsentierte Autobianchi Bianchina, die Luxusversion des knuffigen Fiat 500, zeigt noch deutlich den beim Sportcabrio eingeführten Stil von Luigi Rapi





► 26 aprile 2018



Chryslers swivel seats lassen grüßen: Die drehbaren Sitze erleichtern den Einstieg in das niedrige Cabrio ungemein

und weitere Detailverbesserungen. 1958 wurden dann noch die beiden großen Rundinstrumente im Armaturenbrett durch einen modischen Bandtacho ersetzt.

Der Clou beim 1200er aber waren drehbare Schwenksitze zum bequemen Ein- und Aussteigen. Chrysler bot so etwas damals auch gegen Aufpreis als *swivel seats* an. Ein Synergieeffekt von Giacosas Detroit-Visite ein paar Jahre zuvor? Fast könnte man meinen, die Fiat-Chrysler-Liaison, die 2014 zur FCA-Fusion führte, warf ihre Schatten mehr als ein halbes Jahrhundert voraus. Wie auch immer – Fiat hatte eindeutig den US-Markt im Auge. Das wurde spätestens mit dem von Pininfarina gestylten Nachfolger klar, der 1959 erschien. Das Auto sah zwar gefälliger aus, sein Design hatte aber deutlich an Originalität eingebüßt. Der nach wie vor vorhandene Steg im Kühlergrill war das letzte Element, das an den Vorgänger erinnerte. Erst 1963 wurde die Frontpartie optisch geglättet.

Rapis Spyder war kein großer kommerzieller Erfolg vergönnt, was bei einem Preis von über 10.000 Mark auch wenig verwunderte – das war fast doppelt so viel, wie die normale 1100er Limousine kostete und nicht weit entfernt vom Porsche 1600

Speedster. Wie dem auch sei: Der Fiat 1200 Spyder kam bis 1959 immerhin auf gut zweieinhalbtausend Exemplare. Allerdings ist die bescheidene Anzahl auch der geringeren Kapazität der Abteilung Carrozzerie Speciale geschuldet. Der Pininfarina-Nachfolger, im Programm von 1959 bis 1966, erreichte deutlich höhere Stückzahlen.

Der Tag neigt sich dem Ende. Fürs Vittoriale in Gardone Riviera ist es für heute zu spät. Früher gehörte das Museumsanwesen dem Nationaldichter Gabriele D'Annunzio – der Mann, der Tazio Nuvolari einst die Schildkrö-

schließlich auch noch ein Tag. Hatte vorhin nicht jemand was von Pizza gesagt? Oder wie wär's mit frischem Fisch, etwa eine Carpione vom Grill, und dazu ein Gläschen Lugana. O dolce vita!

TEXT Michael Hundt

FOTOS Andreas Beyer, Werk, Archiv

m.hundt@oldtimer-markt.de

Auf dem Heimweg: Der 1200 Spyder ist bald wieder im Museo Nicolis im nahen Villafranca di Verona zu bewundern

»ein sehr
lebendiges
kleines Sport-
wägelchen...«

H. U. Wiesemann

in *ams* 6/1955 zum
1100 TV Trasformabile
ten-Brosche geschenkt hatte, die die
Rennlegende fortan als Glücksbringer
an seinem gelben Pullover trug. Mal
schauen, wie's weitergeht. Wir sind
immerhin in Italien – morgen ist

