



4,20 €  
Deutschland  
Österreich 4,85 €  
Belgien 4,95 €  
Luxemburg 4,95 €  
Griechenland 6,25 €  
Spanien 5,60 €  
Finnland 6,50 €  
Italien 5,40 €  
Schweiz 8,20 SFr  
www.autoclassic.de



# AutoClassic

**VORSICHT FÄLSCHUNG!** Seite 98  
Jahrgestellnummer, Technik, Ausstattung



**Vernünftig Ford 20M**

**Touristisch Wartburg 353**

**Großartig BMW 2800**



**Sportlich Opel GT**



**Kultiviert Mercedes 200**

## Einstieg ab 10.000 Euro

# 68er-Revolution

Biedermänner und Brandstifter

### SERVICE & WERKSTATT

Restaurierung  
Update für die Spiegel



Seite 106

D-Modelling  
stellen Sie ein Digitalmodell ihres Klassikers

Schöner reisen  
klappt der Innenaus- beim Land Rover



Opel Olympia Rekord Seite 54



Seite 44  
**120 Jahre Renault**  
Meilensteine der Historie

### Traumklassiker



Seite 116



BMW 5er (E12)  
Portrait des ersten Münchner Fünfers

### Kaufberatung

"Baby Benz" im Check



Seite 64

**PORSCHE RS 2.7**  
911er mit Entenbürzel



Fiat Dino Spider



vs. Fiat 124 Spider

Seite 32

## Sechsmal so teuer, sechsmal so gut?

**AUS: Röntgenbild BMW Isetta | Ausflug in die malerische Oberlausitz**

*Ist teuer besser als gut?*

# Die ungleichen Geschwister



Der Dino Spider verströmt lässige italienische Noblesse, während der 124 Spider eine Spur eckiger, angriffslustiger daherkommt

Im November 1966 ließ Fiat es auf dem Turiner Autosalon richtig krachen und präsentierte parallel Fiat 124 Spider und Fiat Dino Spider. Beides 2+2-sitzige Cabrios mit typisch italienischen Formen, aber ganz anderen Charakteren ...



**D**er Fiat 124 Spider war als Konkurrent der damals so beliebten Cabrio-Mittelklasse à la MGB, Alfa Spider und TR4 konzipiert und zielte auf den Massenmarkt. Dafür sprachen der Preis von anfangs günstigen 11.000 DM, die Fahrzeuggröße und die Leistung von 90 PS, was seinerzeit als kräftig motorisiert galt. Doch schon beim ersten Blick auf die Technik war klar: Das ist kein Billigheimer!

Der Fiat war technisch viel moderner als die Briten: ein drehfreudiger, kurzhubiger Vierzylinder mit zwei oben liegenden, Zahnriemenge-

triebenen Nockenwellen statt langhubiger Stoßstangenmotoren; vier Scheibenbremsen; ein damals auch bei teureren Sportwagen nicht selbstverständliches, butterweich zu schaltendes, voll synchronisiertes Fünfganggetriebe (beim MGB war der erste Gang noch unsynchronisiert!) sowie eine sauber an Schubstreben und einem Panhardstab geführte starre Hinterachse mit Teleskopdämpfern und Schraubenfedern wiesen in die Zukunft des Sportwagenbaus. Dazu kam ein Stoffdach, dass mit einer Hand im Sitzen geöffnet und geschlossen werden konnte.

Leicht eingezogene Kotflügel, gradliniger Abschluss – ein Langschild würde besser aussehen als das Kuchenblech, das die US-Lücke füllt



Auch der komfortable und geräumige Innenraum mit hübschem Holzarmaturenbrett, klassischen Rundinstrumenten und bequemen Kunstledersitzen überzeugt. Man hat viel Platz und sitzt gut, vorausgesetzt, man hat kurze Beine und lange Arme. Wer eher normal proportioniert und über 1,75 Meter groß ist, nimmt mit gespreizten Beinen vor dem sehr flach stehenden Lenkrad Platz, das nur mit ausgestreckten Armen erreichbar ist. Der Fiat überzeugte damals die Presse-Experten und heimste viel Lob ob seiner modernen Konzeption und des Preises ein.

#### Sport Spider A-B-C

Der Urtyp „AS“ wurde bis 1970 gebaut. Sein 1,4 Liter großer Vierzylinder mit 90 PS macht den Wagen etwa 170 Kilometer schnell und erlaubt

den Sprint auf 100 Kilometer in 11,5 Sekunden. Erkennungsmerkmale sind die glatte Motorhaube, der Kühlergrill mit drei Doppelquer- und vier Einzelhorizontalstreben sowie das Armaturenbrett mit fünf Rundinstrumenten.

Den Typ „BS“ gab es nur von November 1969 bis Juli 1970. Vom AS unterschied er sich durch den charakteristischen Waben-Kühlergrill, größere Rückleuchten mit integriertem Rückfahrcheinwerfer, ein Armaturenbrett mit sechs statt fünf Rundinstrumenten (Zeituhr) sowie die auffällige Doppelhutze auf der Motorhaube. Beim von 1970 bis 1972 gebauten BS1 wurde der Motor auf 1,6 Liter vergrößert und lieferte nun 110 PS bei niedrigerer Drehzahl von 6.200 U/min und einem Top-Speed von etwa 180 km/h.

Nach „B“ folgte „C“ und zwar gleich mehrfach. Die Modelle CS und CS1 wurden zwischen

September 1972 und Juli 1978 (CS bis Juli 1973) gebaut. Beim CS leistete die 1,6-Liter-Maschine nun 108 PS, mit dem auf Wunsch erhältlichen Vierganggetriebe (!) waren es 104 Pferdchen. Der CS1 erhielt eine auf 1,8 Liter vergrößerte Maschine mit 118 PS.

Die optischen Unterschiede zum BS waren nur marginal, der CS1 war vor allem am Tacho zu erkennen, dessen Skalierung nun bis 220 Kilometer reichte, außerdem war am Heck die Hubraumbezeichnung ablesbar. Der von September 1972 bis September 1974 gebaute CSA war die von Abarth optimierte Sportversion: Der 1,8-Liter-Motor pumpte dank zweier Weber-Doppelvergaser knackige 128 PS an die Hinterräder, die den nur 900 Kilo leichten Sportler auf gute 190 Stundenkilometer treiben konnten. Nur 1.013 Exemplare dieser Geschosse



Schon nicht schlecht mit Rundinstrumenten und Holzimitat, aber eben doch nicht Oberklasse, sondern Großserie



Konkaves  
Abschluss-  
blech, runde  
Leuchten –  
alles richtig  
gemacht

wurden gebaut, viele von ihnen im Rallyesport  
bis zu 210 PS sehr erfolgreich bewegt.

Weiter geht's mit dem CS2, der bis Ende 1979  
gebaut und offiziell nur für den US-Markt be-  
stimmte war, sowie dem ebenfalls für die Staaten  
entwickelten CS0, der bis August 1982 produ-  
ziert und ab 1981 in Europa angeboten wurde.  
Für auf zwei Liter vergrößerte Motor leistete  
aufgrund der Abgasvorschriften in den USA  
das CS2 nur noch magere 75–81 PS, beim CS0  
waren es dank der verwendeten L-Jetronik im-  
merhin bis zu 105 PS. Optisch sind beide am  
speziellen Lenkrad und den nun in die Tür-  
eingeintegrierten Griffen erkennbar.

Ab 1975 wurde der Spider aufgrund der sin-  
kenden Nachfrage in Europa offiziell nur noch  
in die USA exportiert und erhielt dafür massive  
Verstärkungen mit integrierten Dämpfern, die

dem zierlichen Auto nicht wirklich gut standen.  
Pininfarina baute nach dem Produktionsende  
bei Fiat den Spider unter eigenem Namen als  
Spider DS oder Spidereuropa von März 1982  
bis November 1984. Technisch fast identisch  
mit dem DS, besaß er elektrische Fensterheber  
und von innen verstellbare Außenspiegel. Fiat-

### Höhepunkt und Finale des 124ers war der auf 500 Exemplare limitierte Spider Volumex

Embleme suchte man an diesem Modell ver-  
geblich, dafür prangten an mehreren Stellen Pi-  
ninfarina-Logos. Als Finale erschien im Juli  
1983 der auf 500 Exemplare limitierte Spider  
„Volumex“ mit einem 135 PS starken Kompres-  
sormotor, der bis November 1985 vom Band

lief. Insgesamt entstanden in 19 Produktions-  
jahren knapp 200.000 Exemplare. Der Spider-  
Spaß beginnt heute bei gut 10.000 Euro für ein  
brauchbares Zustand-3-Auto, ein wirklich guter  
124 Spider im Zustand 2+ kostet ab 20.000  
Euro und verspricht viel Gegenwert fürs Geld.

### Grüße von Ferrari

Direkt neben dem künftigen  
Verkaufsschlager stand der Fiat  
Dino, der in seiner Entste-  
hungsgeschichte aber wesent-  
lich exklusiver ist. Eigentlich entstand der Wa-  
gen nur, weil ab 1967 eine neue Motorenformel  
für die Formel 2 galt: Rennwagen mussten 1,6-  
Liter-Motoren einsetzen, deren Motorblock aus  
einem Serienfahrzeug stammt, von dem min-  
destens 500 Exemplare pro Jahr verkauft wur-

Für den deutlichen Preiszu-  
schlag gibt es das schönere  
Interieur mit breiter Mittel-  
konsole und aufgeräumter  
Uhrensammlung



Wollen wir mal typisieren? Im 124 Spider fährt der Medizinstudent zur Vorlesung, ...



den. Zu viel für den damaligen Kleinserienhersteller Ferrari. Also ließ Enzo bei den Fiat-Bossen Agnelli und Valetta vorfühlen, ob die sich vorstellen konnten, einen Sportwagen um den bei Ferrari vorhandenen V6-Motor herum zu bauen. Die waren einverstanden, wohl weil sie auf diesem Wege ohne eigene, teure Motorenentwicklung einen Oberklasse-Sportwagen entwickeln konnten.

Der bereits Mitte der 50er-Jahre von Vittorio Jano und Ferraris Sohn Dino entwickelte kompakte Aluminium-V6 begann seine Karriere 1957 in der Formel 2 mit 1,5 Litern Hubraum und 175 PS und sorgte in einer späteren Entwicklungsstufe in den Jahren 1958 und 1961 sogar für Weltmeistertitel in der Formel 1. Für die Formel-2-Saison 1967 erschien dieser Motor als Basis sehr geeignet und mit dem Projekt „Fiat Dino“ – so benannt nach dem Kosenamen des 1956 gestorbenen Ferrari-Sohnes – auch durchaus realisierbar.

Während Pininfarina für den Spider eine hinreißend schöne 2+2-sitzige Karosserie schnitt, machte Aurelio Lampredi bei Fiat sich daran, den hochkomplexen Rennmotor für den Straßeneinsatz zu zähmen. Dazu wurde der ursprünglich 1,5 Liter große Block durch größere

### **Der hochkomplexe Ferrari-Rennmotor musste für den Straßeneinsatz gezähmt werden**

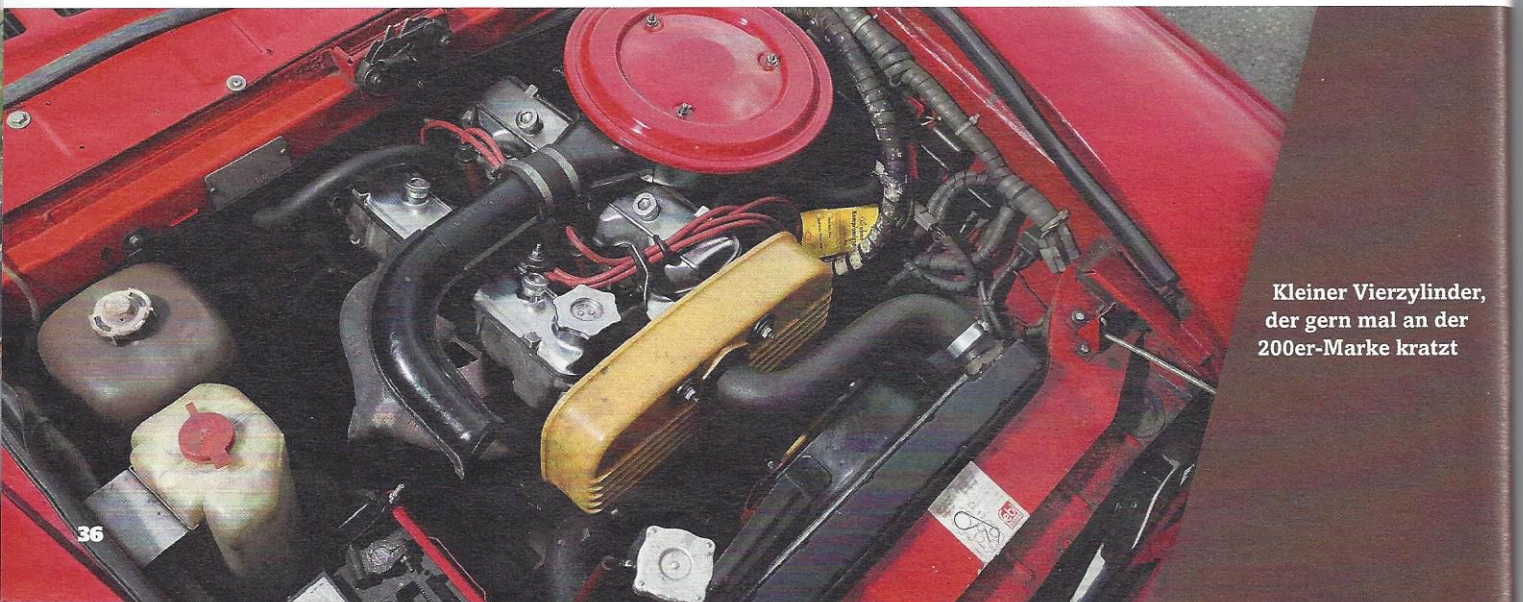
Bohrungen auf zwei Liter Hubraum aufgestockt, die Zylinderköpfe erhielten zwei statt zuvor drei Ventile pro Brennraum, die von zwei Nockenwellen pro Zylinderbank gesteuert wurden. Für zündfähiges Gemisch sorgten drei Weber-Fallstromvergaser. Motorblock und Zylinderköpfe wurden aus Aluminium hergestellt. Das Ergebnis war ein drehfreudiger und standfester Sportmotor, der klangvolle 160 PS bei 7.200 U/min an das Fünfganggetriebe lieferte

und 210 Stundenkilometer ermöglichte. Das Fahrwerk des Fiat Dino geriet im Vergleich zum Triebwerk eher hausbacken: Die vorderen Räder wurden mit Querlenkern, Schraubenfedern und Teleskopdämpfern sowie einem Querstabstabilisator gebändigt, die starre Hinterachse hing

an profanen Blattfedern, die aber immerhin mit Längsschubstreben sauber geführt wurde. Scheiben an allen vier Enden sorgten für adäquate

Verzögerung. Die Leistung wurde über eine Fünfgangbox und ein Sperrdifferential sowie hübsche Cromodora-Aluminiumfelgen auf die Straße gebracht.

Der Innenraum erinnert mit dem holzbeplankten Armaturenbrett, dem Instrumententräger mit sechs Rundinstrumenten hinter dem Holzvolant sowie den Bedienelementen auf der Mittelkonsole sehr an damalige Ferrari-Innenausstattungen. Die Sitze waren ursprünglich



Kleiner Vierzylinder, der gern mal an der 200er-Marke kratzt



... während im  
Dino der Herr  
Professor zur  
Visite ins Kran-  
kenhaus kommt

kunstlederbezogen, unser Fotomodell wurde mit einer cremefarbenen Lederausstattung aufgewertet. Man sitzt komfortabel und typisch italienisch, also am besten, wenn man lange Arme und kurze Füße hat.

Der Zweiliter-Dino kostete seinerzeit etwa 23.000 DM und damit 1.000 DM weniger als der gleich starke Porsche 911 S, der allerdings als Coupé eine andere Zielgruppe ansprach – das von Bertone gezeichnete, technisch identische Dino-Coupé erschien erst 1967.

#### Zweimal V6 im Dino

Anders als beim 124 Spider, ist die Modell-Evolution beim Dino übersichtlicher, denn es gab nur eine Modellpflege 1969: Der Zweiliter-Alumotor wurde durch einen 2,4 Liter großen, technisch identischen V6 abgelöst, der komplett aus Grauguss gefertigt war. Die Leistung stieg damit unwesentlich auf 180 PS, wichtiger war das spürbar höhere Drehmoment von 215 Nm, das

bereits bei 4.600/min anlag. Der Zweiliter lieferte sein maximales Drehmoment von 171 Nm erst bei 6.000/min! Die Folge war ein alltags-tauglicheres Fahrverhalten und wesentlich mehr Elastizität. Außerdem wich die starre Hinterachse einer Einzelradaufhängung mit Schräg- und Längslenkern.

Beides zusammen änderte den Charakter des Dino: Aus der nervösen Drehorgel wurde ein spürbar zivilisierterer Sportwagen, der immer noch sehr schnell war für seine Zeit, sich aber problemloser und entspannter fahren ließ. Anders als das Massenprodukt 124 Spider, blieb der Fiat Dino exklusiver: Vom Zweiliter-Spider entstanden lediglich 1.163 Stück, der 2,4-Liter-Spider fand in drei Produktionsjahren sogar nur 420 Käufer. Das macht sich in den heutigen Preisen bemerkbar: Ein Dino Spider in Zustand 1 knackt mittlerweile die 200.000-Euro-Marke, selbst ein Wagen im Zustand 3 ist kaum unter 100.000 Euro zu finden. Für das Geld könnte

man sich auch die Garage füllen mit je einer Modellvariante des 124 Spider!

#### Bringt mehr Wert auch Mehrwert?

Ein Dino kostete einst mindestens das Doppelte und heute das Fünf- bis Zehnfache eines Fiat 124 Spider im vergleichbaren Zustand. Ersterer hat 160–180 PS und läuft damit 210, letzterer liefert um die 100 PS an die Hinterachse und kommt damit auf 170 bis gut 180 Stundenkilometer. Beide haben fünf Gänge, vier Scheibenbremsen und Platz für zwei Personen und zwei Kinder, beide sind alltagstauglich und bildhübsch. Doch sind diese Daten aussagekräftig? Kann man danach den Wert eines Klassikers beurteilen?

Um das zu erfahren, baten wir einen Dino 2.0 und einen 124 CS1 mit 1.8 Litern zum Vergleich unter Markenbrüdern. Beide stammen aus der Feder von Pininfarina, doch der Dino brilliert schon im Stand mit seinen exaltierten Rundungen, die einer Sofia Loren Ehre erweisen wür-

Der Sechszylinder hat in beiden Versionen kein Problem, über 200 zu beschleunigen



Teurer bedeutet in diesem Fall auch größer – der Dino ist 13 Zentimeter länger als der 124 Spider



den. Der 124er dagegen erscheint zeit- und schmucklos, ist aber auf seine Art ebenfalls gelungen und bildschön. Das Platzangebot ist in beiden Fahrzeugen vergleichbar und für zwei Reisende völlig in Ordnung. Die Veglia-Rundinstrumente beim 124er sind hübsch verchromt, beim Dino besitzen sie schwarze Ringe mit einer schmalen Chromapplikation und könnten direkt aus einem Ferrari 246 GT stammen – in dem übrigens der exakt gleiche Motor wie im Fiat Dino steckt!

#### Zwei Motoren, zwei Charaktere

Richtig spürbar werden die Unterschiede beim Starten der Motoren. Der Vierzylinder des 124 läuft ruhig und seidig vom Leerlauf bis zum roten Bereich, ist aber kein Klangwunder. Ganz anders der Ferrari-V6 im Dino: Der klingt schon im Stand richtig gut und singt bei höheren Drehzahlen betörende Arien aus mechanischen und Verbrennungsgeräuschen, die süchtig machen.

Der erste Gang lässt sich bei beiden geschmeidig einlegen, die Kupplung ist jeweils spürbar, aber nicht knochenhart, die Bremsen zupackend und standfest. Der 124 fährt sich solide und leichtfüßig, die Lenkung ist exakt und ohne großen Kraftaufwand zu bedienen. Für flottes Vorwärtskommen braucht es keine ho-

Dann wird der Dino zum Vollblutsportler, der mit guter Straßenlage und hervorragenden Fahrleistungen überzeugt, ohne dabei unkomfortabel zu werden.

Beide Spider zeigen sich erstaunlich verwindungssteif, der Dino fühlt sich insgesamt etwas wertiger und solider an, doch der 124 steht dem nicht viel nach. Im Vergleich könnte man den 124 Spider als soliden und zuverlässigen Spaßklassiker sehen, während der Dino sich als Vollblut geriert. Das ist kein Wunder, denn alleine der Motor ist ein hochkomplexes mechanisches Kunstwerk und zeigt dies in jeder Fahrsituation.

#### Beide Spider zeigen sich verwindungssteif, der Dino fühlt sich aber wertiger und solider an

hen Drehzahlen, mehr als 4.000 U/min sind nur nötig, wenn man es sehr eilig hat. Beim Dino merkt man nach wenigen Metern schon: Der Motor lechzt nach Drehzahlen! Natürlich kann man mit 1.500 U/min anfahren und mit 2.500 im vierten oder fünften Gang entspannt durch die Landschaft cruisen. Doch richtig Fahrspaß kommt erst bei höheren Drehzahlen und fleißigem Schalten auf.

Auch das Triebwerk des 124 Spider glänzt mit mechanischen Feinheiten wie zwei Nockenwellen, ist aber doch ein recht gutmütiger Großserienmotor, der mit Leistungsfähigkeit und günstigen Wartungs- und Reparaturkosten überzeugt. Beim Ferrari-Triebwerk des Dino



Alles rund und chromumrahmt, das ist eher eine Frage des Geschmacks. Die Instrumente im Dino lassen sich aber etwas besser ablesen. An den „250“ ist aber genauso wenig dran wie der 124 an optimistischen „220“

Klar und glatt,  
vielleicht etwas  
zu sachlich



**TECHNISCHE DATEN**

Hersteller	Fiat	Fiat
Typ	Dino Spider 2.0	124 Sport Spider
Karosserievarianten	2-türiges Cabriolet, Kurbelfenster, Klappdach, 2-Sitzer	2-türiges Cabriolet, Kurbelfenster, Klappdach, 2+2-Sitzer
Motor	V6, DOHC vorn längs	R4, DOHC vorn längs
Hubraum (ccm)	1.987	1.756
Leistung (PS) bei U/min	160 bei 7.200	118
Drehmoment (Nm) bei U/min	171 bei 6.000	162 bei 5.200
Getriebe	5-Gang, Mittelschaltung	5-Gang, Mittelschaltung
Antrieb	Hinterrad	Hinterrad
Fahrwerk vorne	Dreiecks-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator	Trapez-Dreiecks-Querlenker, Schraubenfedern
Fahrwerk hinten	Starrachse an Blattfedern, Teleskopdämpfer	Starrachse, Längslenker, Schubstreben, Panhardstab, Schraubenfedern
Felgen (v / h)	6,5J x 14	5J x 15
Reifen (v / h)	185/80 HR14-205	165/80 HR 13
Bremsen (v / h)	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Scheiben
0-100 km/h (s)	8,8	10,0
Vmax (km/h)	210	185
Radstand (mm)	2.280	2.280
Spurweite v / h	1.380 / 1.380	1.345 / 1.315
L x B x H (mm)	4.107 x 1.709 x 1.270	3.970 x 1.615 x 1.250
Leergewicht (kg)	1.170	960
Verbrauch (l/100 km)	15,0	12,0
Bauzeit (Baureihe)	1966-1969	1966-1985
Stückzahl	1.163	ca. 200.000
Neupreis (ab DM)	23.980 (1966)	11.000 (1966)

**MARKTWERTE**

Zustand (in Euro)    2: 133.000 3: 100.000 4: 53.600    2: 16.000 3: 10.600 4: 5.700



hingegen könnte schon mal der Gegenwert eines kompletten 124 Spider für eine Motorrevision versenkt werden! Das gibt dann zu denken.

Ist also der Dino zu teuer für das, was er bietet? Natürlich nicht, denn er gibt sich in jeder Detail wertiger und faszinierender als der 124 Spider und fühlt sich beim Fahren eher an wie ein Ferrari mit falschem Markenlogo. Allein schon die geringen Stückzahlen und der Wert

**Die Wahl zwischen Dino und 124 ist wie die Wahl zwischen einem Champagner und einem Prosecco**

gleich mit Sportwagen dieser Leistungsklasse wie dem Porsche 911 machen ihn zu einem Klassikerjuwel.

Anders gefragt: Ist der 124 Spider vielleicht zu billig? Eigentlich schon, denn der Vierzylinder geht kraftvoll zur Sache, liegt gut auf der Straße und bereitet enorm viel Fahrspaß. Kein Thema, der kleinere Fiat ist keine schlechte Wahl, sondern eine gute Wahl. Die Frage „Dino oder 124“ stellt sich für die meisten Liebhaber ohnehin nicht, es ist eher wie die Wahl zwischen einem guten, teuren Champagner und einem hervorragenden, bezahlbaren Prosecco!

Jörn-M. Müller-Neuhoff



Die schönen Wölbungen der Kotflügel hat nur der Dino