



FIAT 124 Spider *1966 – 2016*



F IAT 124 Sport Spider fik aldrig helt den anerkendelse, den fortjente i sine tidlige år. Muligvis fordi bilen ikke havde de helt overdådige præstationer. Måske på grund af dens økonomi-sedan rødder og lave pris. Men da de næsten to årtier hvor bilen var i produktion for længst er passeret, er FIAT 124 Spider begyndt at blive betragtet som et særdeles fint eksempel på en klassisk italiensk sportsvogn.

Det var en yderst raffineret sportsvogn med tiltalende design, fremragende køregenskaber og let håndtering, samt generelt moderate ydelser. Det er en bil der er blevet en klassiker.

Som med mange sportsvogne fra den tid, kan man under Spideren finde en sedan, som i dette tilfælde er den firedørs FIAT 124. Fra og med 1968, har den italienske gigant faktisk baseret to sportslige biler på denne platform, en luftig fire personers coupe med standard akselafstand 242 cm., og Spideren på en kortere, 228 cm. akselafstand samt afkortet bund. For at give mere sportslige egenskaber, blev det grundlæggende 124 chassis ændret med nye fjedre og større sporvidde, samt med skivebremses på alle hjul, i stedet for skive/tromle bremses.

Pininfarina's særdeles elegante design af Spideren holdt sig gennem årene, og selv integreringen i 1970'erne af de amerikanske "kofangere" kunne ikke helt ødelægge dette indtryk. Den typiske arme/ben kørestilling var måske for italiensk for mange, skønt ikke så udtalt som på andre italienere. På trods af et polstret "bagsæde," var cabrioleten kun en 2+2, og på sene modeller forsvandt bagsædet da også helt. Bilen havde en meget velfungerende fem-trins gearkasse, og instrumentbordet var veludstyret og veldesignet som en sportsvogn skal være det. Kalechen var yderst velfungerende, og var den hurtigst betjente og bedst lukkende på markedet og ingen sportsvogn havde en blød top, som blot kom i nærheden af den. Udsynet i bilen, selv med kalechen lukket, var usædvanlig godt på grund af en lille genialitet som bestod i bageste sideruder som folder ned med kalechen. Denne lille fikse detalje gør ydermere opholdet i en lukket kabine mindre klaustrofobisk.

Den motor, der brugtes i Spider og Coupé var med dobbelt overliggende knastaksler. Denne familie af motorer er designet af ex-Ferrari motoringeniør Aurelio Lampredi. Den startede i 1966 med et volumen på 1438 cc, ændredes til 1608 cc i 1970 (BS1, modelår 1971), blev reduceret til 1.592 cc i 1973, steg til 1.756 cc i 1974 og endelig 1.995 cc i 1979. Bosch brændstofindsprøjtning erstattede de tidligere anvendte Weber karburatorer midtvejs i 1980. I 1981 og 1982 blev der af Legend Industries i USA bygget 700 stk. turbo modeller. Der kom også en trykladet model kaldet Volumex (500 stk.) mod slutningen af produktionen. Bilen var udstyret med en Roots kompressor og blev kun solgt i Europa, hvor den kostede 35% mere end en almindelig, Bosch indsprøjtningens Spidereuropa. Disse motorer forblev i en eller anden form i produktion i 1990'erne og blev dermed en af de længst producerede motorer i historien, på daværende tidspunkt. Denne maskine med de dobbelte overliggende knastaksler (DOHC) var en af de første massefremstillede DOHC motorer hvor man anvendte tandrem til knastakserne, en nyskabelse, der ville komme ind i næsten universelt brug i årtier efter introduktionen. Den anvendtes i familiebiler, sportsvogne og racerbiler, såsom: FIAT 131 i flere udgaver, Special T, Lancia Beta Montecarlo, Delta Integrale og mange andre.

FIAT 124 Spider, blev som bekendt præsenteret på *Salone dell'Automobile di Torino* i november 1966. Det vil sige at bilen som model kan fejre sit 50 års jubilæum netop i år.

Modellen var i produktion gennem 19 år, fra 1966 til 1985, og der blev produceret ca. 200.000 stk. i serier som AS – BS – CS - og DS. I hele produktionsperioden blev karosseriet fremstillet af Pininfarina, som også stod bag bilens design (amerikaneren Tom Tjarda), hvorefter de blev transporteret til FIAT der selv stod for montering af teknikken i bilen. Dette foregik indtil 1982, hvor FIAT valgte at stoppe modellen på grund af rationaliseringer, men hvorefter Pininfarina efter aftale med FIAT fortsatte produktionen frem til 1985. Disse modeller var benævnt serie DS, og Pininfarina fik nu leveret teknikken fra FIAT fabrikkerne og færdiggjorde selv bilerne.

Og så er Abarth modellen slet ikke nævnt, men det er en historie helt for sig, den må komme ved en senere lejlighed.

Bendt Schimmell

Fakta om modellen

Modelserier år for år 1966 – 1985:

1966 model AS 1438 cc

1967 " AS 1438 cc

1968 " AS 1438 cc

1969 " AS 1438 cc

1970 " BS 1438 cc

1971 " BS/BS1 1438 cc, 1608 cc

1972 " BS1 1608 cc

1973 " CS 1592 cc

1974 " CS1 1756 cc

Sidste årgang der blev solgt i Europa. Modellen fik nye kofangere, dog med undtagelse af staterne Maryland og Californien.

1975 " CS1 1756 cc

Modeller fra Californien er monteret med katalysator

1976 " CS1 1756 cc

1977 " CS1 1756 cc

1978 " CS1 1756 cc

1979 " CS2 1995 cc

Modelnavnet ændres officielt til FIAT Spider 2000, og FIAT mærket flyttes fra frontgrillen til motorhjelm. Bilens frihøjde ændres for at efterkomme de amerikanske krav til højden på kofangerne. 2,0 l. motoren introduceres dog kun med enkelt karburator, men nu har alle katalysator. Andre synlige tegn på modellerne er større "buler" på motorhjelm, samt aerodynamiske dørgræb.

1980 " CS0 1995 cc

Kan nu også, sideløbende med karburatormotoren, leveres med indsprøjtningmotor

1981 " CS0 1995 cc

I USA ser turbomodellen dagens lys (700 stk.).

1982 " DS (m. år 83) 1995 cc

FIAT navnet forsvinder og bilen går nu under navnet Pininfarina Spiderazzura på det amerikanske marked eller Pininfarina Spidereuropa på det europæiske marked. På årgangen fra juni til december, er der monteret Pininfarina's runde logo på fronthjelm og FIAT's logo på bagklap. Sidespejle flyttes fra døren til de små trækruder. Bagsædet forsvinder og modellen får nyt instrumentbord m.m.. Bilen samles og færdiggøres hos Pininfarina.

1983 " Introduceres modellen Volumex (500 stk.).

1984 "

1985 " Tandstangsstyring indføres i årgangen. Produktionen stopper i maj.