

# GAZZETTA



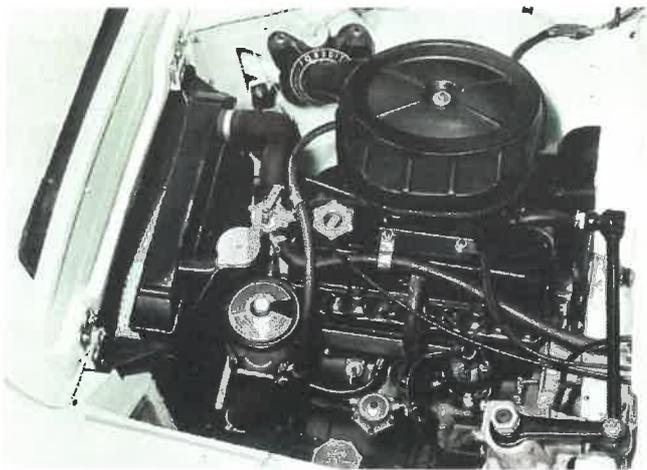
AUSGABE 1/2021

## FIAT 1200 – 1600 SB Cabrio/Coupé

1200 Cabriolet Type 103 G. 004.



Vorgestellt wurde das von Pininfarina entworfene 1200 Cabriolet auf dem Genfer Automobilsalon des Jahres 1959. Das Cabriolet basiert technisch auf den 1200 Granluce des Jahres 1957. Das 1200 Cabriolet wurde von 1959 bis 1963 produziert. Es entstanden mehr als 15.000 Stück. Gefertigt wurde das Fahrzeug im Lingottowerk in der Kleinserienabteilung „Carozzeria Speciali“ und erhielt das entsprechende Logo auf dem rechten Vorderkotflügel.



#### Motor

Leistung: 52 DIN PS (SAE 63 PS)  
Umdrehungen.  
Hubraum 1221 ccm. Verdichtungs-  
verhältnis 8. Getrenntes Ansaug-  
rohr für jeden Zylinder.

## technische Daten

**Selbsttragende Karosserie.** Radstand 2,34, Vord. Spurweite 1,232, hint. 1,215 m

**Motor** 4 Zylinder. Hubraum 1221 ccm. Bohrung 72 mm, Hub 75 mm. Verdichtungsverhältnis 8,25. Leistung: 52 DIN PS (SAE 63 PS). Zylinderblock mit Gusskurbelgehäuse. Aluminium-Zylinderkopf. 3mal gelagerte Kurbelwelle. Steuerung mit hängenden Ventilen. Ansaugkrümmer mit Wasserumlauf zur Erwärmung des Gemisches. Weber-Doppelvergaser. Brennstoffzufuhr zum Vergaser durch mechanische Pumpe. Druckschmierung durch Zahnradpumpe. Kühlwassrumlauf mittels Kreiselpumpe. Batteriezündung. Motor-aufhängung an zusammengesetzten (Federn und Gummi) elastischen Aufhängungsteilen.

#### Einscheiben-Trockenkupplung.

**Getriebe** mit 4 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang, Zahnräder des zweiten und dritten Ganges stets im Eingriff, Schaltung mit freilaufenden Synchronringen beim zweiten, dritten und vierten Gang. Schaltung mittels Schalthebel zwischen den Sitzen.

**Uebertragungswelle** aus 2 Stücken mit mittl. Lager, Kardangelenken und elast. Gummigelenk.

**Hinterachse** aus gepresstem Stahlblech, Kegel- und Tellerrad mit Hypoidverzahnung, Untersetzung 1:43.

**Vorderaufhängung** mit Schwingarmen, Schraubenfedern und doppelwirkenden hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern, Stabilisatorstange.

**Hintere Aufhängung** mit Blattfedern und doppelwirkenden hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern, Stabilisatorstange.

**Lenkung** durch Schnecke und Rolle.

**Hydraulische Bremsen** auf die 4 Räder wirkend, Handbremse auf die Uebertragung wirkend, Hebel unter dem Vordersitz.

**Benzintank** hinten unter dem Karosserieboden; Fassungsvermögen 38 Lt.

**Scheibenräder** mit Felgen 3 1/2 J, Reifen 5,20-14. Ersatzrad im Kofferraum. Weisswandreifen.

**Elektrische Anlage:** 12 Volt. Lichtmaschine 230 Watt mit getrennter Reglergruppe. Batterie 40 Ah.

**Scheibenwaschanlage** mittels Pumpe, Betätigung durch Druckknopf.

**Radioanlage** auf Verlangen gegen Preisaufschlag.

**Geschwindigkeit:** ca. 145 Km Std.

Die Beschreibungen und Abbildungen dieses Prospektes sind unverbindlich. Die FIAT behält sich das Recht vor, unter Beibehaltung der wesentlichen Merkmale, an den hier beschriebenen und abgebildeten Typen jederzeit und ohne öffentliche Anzeige jene Änderungen vorzunehmen, die sie zum Zwecke der Vervollkommenung oder aus konstruktions- bzw. verkehrstechnischer Notwendigkeit heraus als geboten erachtet.

FIAT - Presse und Propaganda - Druckerei für 1535 G - Printed in Italy - Giove Montti & C. - Torino

Die Abbildungen stammen aus einem frühen Prospekt. Auf der Abbildung weist der linke Kotflügel (Seite 28) noch das Pininfarina-Logo auf, dass das 1200 Cabriolet in der Serie nicht tragen sollte. Unten ein Prospekt aus den USA.



**FIAT  
SPIDER  
1200**  
AMERICAN SPECIFICATIONS



Unten: 1200 Cabriolet von Norbert Gilb, aufgenommen bei Pfingsttreffen in Landau in der Pfalz 2016.



Das 1200 Cabriolet ersetzte den 1953 vorgestellten 1100 TV Transformabile, der nach seiner Überarbeitung im Jahre 1957 als 1200 TV Spider angeboten wurde. Pininfarina streckte die Seitenlinie und die neue schnörkellose Form weiß bis heute zu gefallen. Sie ist zeitlos schön.

**Aktuelle Preise für das 1200 Cabriolet:**

- Zustand 2: 21.400,- €
- Zustand 3: 14.800,- €
- Zustand 4: 7.200,- €

Quelle: Auto Bild Klassik/Classic Data



A product of Fiat, creator of FIAT's long-lived Top and the Italian Continental Exhibition, May through October 1961.

*Taming the mountain, racing the wind...*

All the car a man could ask for—the fabulous FIAT SPIDER. Agile, exciting, comfortable. Stunning Italian styling by Pinin Farina. Careful Italian craftsmanship in every detail. A tidy 1221 cc. engine with a well-mannered growl. A tuckaway soft top and optional hard top too, if you want it. Roll-up windows, plenty of legroom, and twice as many thrills. And price? A real surprise—only \$2995\* for the 1200 SPIDER shown. How can you go wrong? Try it—tame a mountain tomorrow. But be warned: the SPIDER will spoil you for any other car.

\*Suggested price, part of 1961, New Top. Accessories included at no extra charge: heater, defroster, shock absorbers, 14 stainless steel wheels, electric mirrors, turn signals, safety door latches, rearview mirrors, lock-up gas cap. Finite aluminum body structure. Fiat buy price—\$2,000—\$2,000 in a 1-1/2 start as low as \$998 in N.Y. New York, slightly higher in West Coast. Authorized dealer, call to see and service throughout U.S. and Canada.

For overseas delivery see your nearest Fiat Dealer, distributor or write to the Fiat Motor Company, Inc., 500 Fifth Ave., New York 36, N.Y.



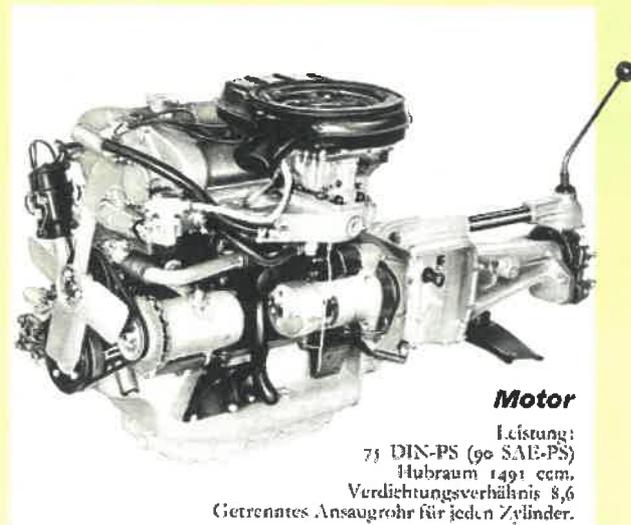
Weitere Informationen:  
 MARKT Sonderheft 6, 1988 „Drei kleine Italiener“.  
 Motor Klassik 1/1986 „In aller Offenheit“, Kaufberatung 1200, 1500 und 1600 Cabriolet.

**FIAT 1500/1500 S Cabriolet Type 118.000**



Der Cabriolet-Aufbau bietet den Vorteil des vollkommen offenen Wagens, wodurch die Reise Freude in der guten Jahreszeit zum wahren Genuss wird. Bei schlechtem Wetter wird das Verdeck geschlossen, das aus Stahlgestell und Leinwandbezug besteht und bei offenem Wagen ganz versenkt ist.

Das Sport-Cabriolet 1500 besitzt die mechanischen Eigenschaften eines Extraklasse-Wagens sowie ein sportliches Temperament (Geschwindigkeit ca. 170 km/h) äusserst elegante Karosserie mit langgestreckter Linienführung, Komfort und Eleganz.



**Motor**

Leistung:  
 75 DIN-PS (90 SAE-PS)  
 Hubraum 1491 ccm.  
 Verdichtungsverhältnis 8,6  
 Getrenntes Ansaugrohr für jeden Zylinder.

Prospekt (D) aus dem Jahre 1960

**technische Daten**

**Selbsttragende Karosserie.** Radstand 2,34. Vord. Spurweite 1,237, hint. 1,215 m.

**Motor** 4 Zylinder, Hubraum 1491 ccm, Bohrung 78 mm, Hub 78 mm, Verdichtungsverhältnis 8,6, Leistung: 75 DIN-PS (SAE 90). Zylinderblock mit Gusssturzelgehäuse, Aluminium-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Brennraumkammern, 5-mal gelagerte Pleuellstange, Steuerung mit 2 oberliegenden Nockenwellen, Ansaugkrümmer mit Wasserrumlauf zur Erwärmung des Gemisches, Doppelvergaser, Brennstoffzufuhr zum Vergaser durch mechanische Pumpe, Druckschmierung durch Zahnradpumpe und Schleudfilter, Kühlwasserrumlauf mittels Kreiselpumpe, Aluminium-Ölwanne, Motorauflage auf elastischen Auflagerstützen.

**Einscheiben-Trockenkupplung.**

**Getriebe** mit 4 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang, Zahnräder des zweiten und dritten Ganges stets im Eingriff, Schaltung mit freilaufenden Synchronringen beim zweiten, dritten und vierten Gang, Schaltung mittels Schalthebel zwischen den Sitzen.

**Übertragungswelle** aus 2 Stücken mit mittel. Lager, Kardangelenken und elast. Gummigelenk.

**Hinterachse:** Kegel- und Teillrad mit Hypoidverzählung, Untersetzung 10:11.

**Vorderaufhängung** mit Schwingarmen, Schraubfedern und doppelwirkenden hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern, Stabilisatorstange.

**Hinterer Aufhängung** mit Blattfedern und doppelwirkenden hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern, Stabilisatorstange.

**Lenkung** durch Schnecke und Rolle.

**Vorderradbremsen** mit nachlaufenden, durch Scharniere befestigten Doppelbacken aus gepresstem Stahlblech; Hinterradbremsen mit selbsttätiger Nachstellvorrichtung aus gepresstem Stahlblech; Druckminderer an den Hinterräder, Handbremse auf die Übertragung wirkend, Hebel zwischen den Vordersitzen.

**Scheibenräder** mit Felgen 4 1/2 J, Reifen 165-17", Ersatzrad im Kofferraum.

**Elektrische Anlage:** 12 Volt, Lichtmaschine 450 Watt mit getriebener Radlergruppe, Batterie 40 Ah.

**Scheibenwaschanlage** mittels Pumpe, Betätigung durch Druckknopf.

**Elektrischer Zigarrenanzünder.**

**Radioanlage** auf Verlangen gegen Preisaufschlag.

**Geschwindigkeit:** ca. 170 Km Std.

Im Gegensatz zum 1200 Cabriolet wurde das 1500 Cabriolet – später 1500S Cabriolet – nicht nur von

Pininfarina entworfen, sondern auch dort gebaut. Der äußerliche Unterschied zum 1200 Cabriolet ist der andere grobmaschigere Kühlergrill und die offenen Motorhaubenhutze. Der Motor wurde entwickelt im Werk der Gebrüder Maserati, die aber zu diesem Zeitpunkt ihren eigenen Namen nicht mehr nutzen durften. Sie firmierten unter der Bezeichnung **O.S.C.A.** Dieser Motor macht das Cabriolet heute zu dem gesuchtesten Typen der gesamten Baureihe. Zustand 2-Exemplare haben längst die 35.000,- €-Schwelle überschritten.



Oben: 1500 O.S.C.A. von Christopher Wegelin, aufgenommen beim Pfingsttreffen 2019 in Bad Buchau.

Noch etwas höher gehandelt werden die seit 1963 produzierten 1600S Cabriolets, die äußerlich an der einseitig links angeordneten Hutze auf der Motorhaube zu erkennen sind.

Unten: niederländisches Prospekt aus dem Jahre 1963.

**FIAT 1600 S CABRIOLET**

Blijft men' optrekken tot 175 km per uur. 175 vullige kilometers zijn de weg geklaard door 4 perfecte schijfremmen, die met een minimum remweg voor de nodige stand zorgen. Heerlijk zonnetje rijden met open top. Zon weg? Linnenkap dicht. Ritmeel' op de weg. Wat een tijd... Wat een auto...



aantal cilinders	4
cilinderinhoud	1568 cc
maximale PS's	100
top-snelheid	175 km p. uur

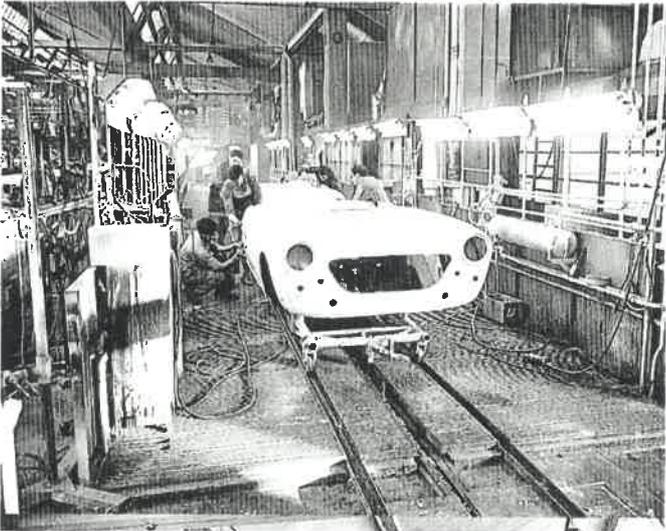
**175 km in uw macht met 4 schijfremmen...**



Die 1600S-Modelle hatten bedingt durch die Hubraumvergrößerung dann auch 15 PS mehr unter der Haube, als die schon nicht untermotorisierten Vorgänger. Oben rechts: Links 1600S von Gregor Immig, rechts 1500 S von Karl Sauer, aufgenommen beim Pfingsttreffen 2019 in Bad Buchau.



Produktion des 1500S bei Pininfarina im Werk Grugliasco in der Nähe von Turin.

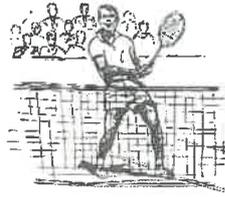


Parallel zu den Cabriolets liefen bei Pininfarina entsprechende Coupés von den Bändern. Die Coupés wurden von Pininfarina selbst vermarktet, konnten aber aufgrund gleicher Technik in jeder FIAT-Werkstatt gewartet und repariert werden. Vorgestellt wurden die Coupés bereits im Februar 1959 auf dem Turiner Automobilsalon. Frühe Modelle sind zu erkennen an der fehlenden vertikalen Strebe im Kühlergrill.



Die Coupés werden – obwohl deutlich seltener – nicht ganz so hoch gehandelt, wie die motorgleichen Cabriolets.

FIAT 1200/1500 Coupé

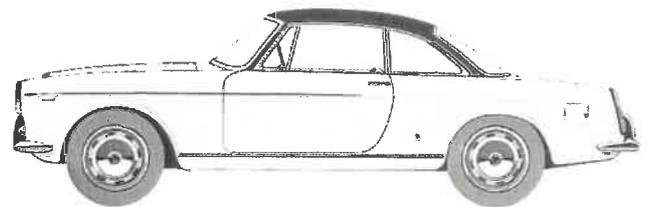


Oben: Abbildung aus einem deutschen kleinformatigen Sammelprospekt aller zu der Zeit lieferbaren Fiat-Typen – 1961.

der Suche nach einem für seine private Sammlung. Die Turmgarage hatte dieses Coupé aus Italien importiert. Ich weiß weder, wohin der 1500 O.S.C.A. damals verkauft wurde, noch was er damals gekostet hatte.



Es gab noch zahlreiche Sonderkarosserien auf 1500-Basis, aber so formvollendet, wie das Pininfarina-Coupé aussah, da konnten die andere Karosserieschneider wie Ghia, Moretti, Vignale etc. nicht mithalten, so jedenfalls meine persönliche Meinung, ohne diese Kreationen herabwürdigen zu wollen.



## FIAT 1500 UND 1200 CABRIOLET

VON DIPL.-ING. D. KÖRPER  
ZEICHNUNGEN:  
SIEGFRIED WERNER

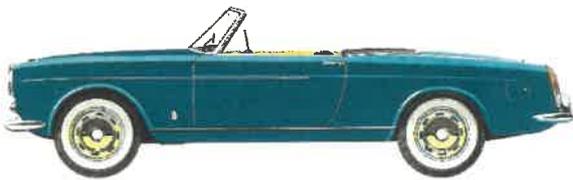
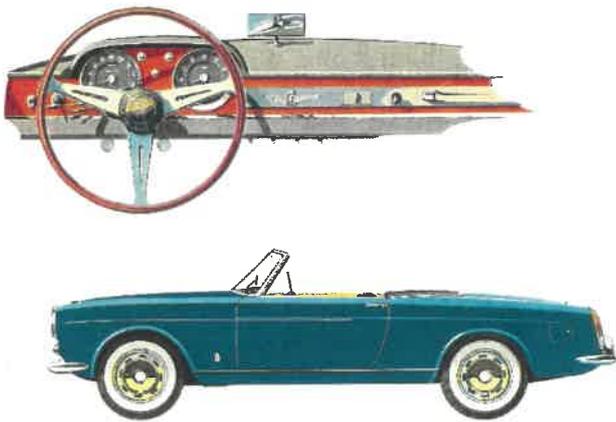
Im August 2006 konnte ich in der Turmgarage in Kleve dieses wunderschöne 1500S Coupé fotografieren. Das Auto war mittelgrau mit einer hellbraunen Lederausstattung – eine sehr schöne Farbkombination. Das Auto stand damals nicht lange zum Verkauf. Heute könnte sich der Eigentümer der Turmgarage ärgern, dieses tolle Coupé damals verkauft zu haben, denn ist er auf

*Wer nach einem Vergleich für den Umgang mit dem Fiat 1500 sucht, ist vielleicht mit dem Begriff Sektfrühstück nicht schlecht bedient. Der Fiat 1500 verkörpert mit seinen klaren Linien, über deren Ästhetik man schon gar nicht mehr streiten möchte, und mit seinem fröhlichen Temperament jene Lebensfreude, auf die zwar niemand ein Anrecht hat, auf die aber jeder wartet. Ermutigt durch mitteleuropäische Wohlstandswagen hat die sonst*

sehr zweckmäßig denkende Fiat ihr ohnedies schon sehr gut sortiertes Lager um dieses Sonntagskind erweitert. Dass man auch über im Grunde unzuweckmäßige Dinge immer noch sehr zweckmäßig denken kann, bewies die lebhaft einsetzende Nachfrage nach diesem Modell. Man hatte richtig kalkuliert: man trägt allenthalben gern ein elegantes Auto. Klugerweise hält man zwei Motoren bereit, denn es könnte ja sein, dass man mit diesem wirklich sportlich aussehenden Wagen auch sportlich fahren möchte. Damit wurde bei unverändertem Äußeren aus einem Wagen deren zwei: das Fiat 1200 Cabriolet mit dem an sich schon nicht zahmen 1221 ccm-52 PS-Motor der 1200 Limousine und der Fiat 1500 mit dem 1491 ccm-75 PS-Motor von O.S.C.A.

Die Buchstaben O.S.C.A. stehen für die Firmierung „Officine spezializzate costruzione automobili“, einem Werk, dass sich in Bologna mit einer kleinen Produktion von Sportwagen befasst. Wer ein gutes Gedächtnis hat, weiß, dass dieses Unternehmen den Brüdern Maserati gehört, die 1947 ihre eigene Firma verließen (der Werkzeugmaschinenkonzern Orsi hatte sie übernommen), um sich wieder selbständig zu machen. Ihren eigenen Firmennamen durften sie allerdings nicht mitnehmen. Der Motor wurde also nicht in Turin entworfen, wohl aber von keinem Geringeren als Lampredi, dem ehemaligen Ferrari-Mann, überarbeitet, das heißt rationeller herstellbar für größere Stückzahlen gemacht. Gebaut wird er bei Fiat.

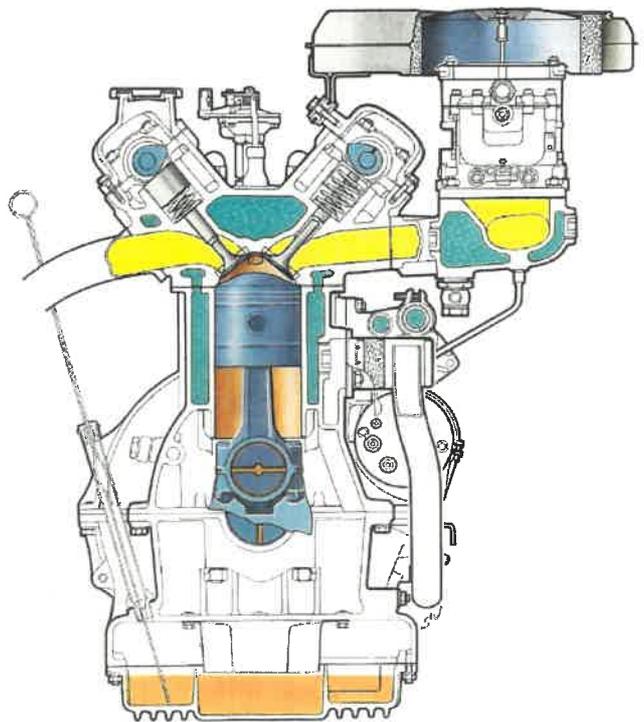
Trotz seiner relativ hohen Drehzahl von 6000 U/min wartet der Motor mit einem günstigen Drehmomentverlauf auf, der ihn auch im unteren Drehzahlbereich genießbar für den Stadt- und Vorortverkehr macht. Das maximale Drehmoment liegt bei 10,7 mkg bei 4000 U/min verhältnismäßig hoch, jedoch sind schon bei 2300 U/min rund 95 % davon verfügbar. Sein Gemisch atmet der Motor durch einen 2-Stufen-Vergaser von Weber ein, wobei die erste Stufe eine Weite von 28 und die zweite eine solche von 36 mm aufweist.



Der Fiat 1500 und der Fiat 1200 Cabriolet sind äußerlich kaum zu unterscheiden. Kenner werden den Fiat 1500 durch seinen Kühlergrill mit größerer „Maschenweite“ identifizieren. Der Fiat 1200 besitzt eine enger geflochtene Kühlermaske. Auch in einigen Details der Ausstattung unterscheiden sie sich. Sehr rennmäßig sieht das Lenkrad aus, gut im Blickfeld der Drehzahlmesser und das Tachometer. Das zweite Bild von oben zeigt eine Version mit Rennsport-Frontscheibe. Auf Seite 33 das von Farina gestaltete Coupé – einer der schönsten Wagen, der je im Fiat-Bauprogramm stand.

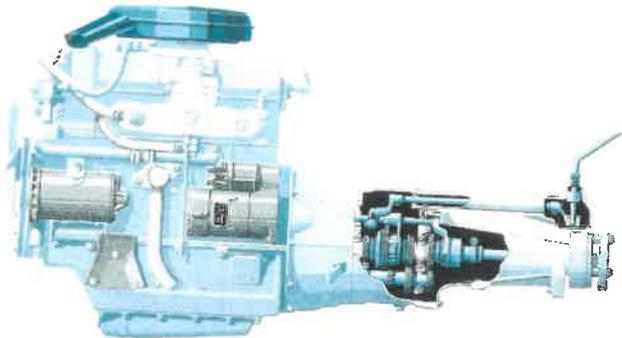


Oben: Der Fiat 1500 und das 1200 Cabriolet sind äußerlich kaum zu unterscheiden. Kenner werden den Fiat 1500 durch seinen Kühlergrill mit größerer „Maschenweite“ identifizieren. Der Fiat 1200 besitzt eine enger geflochtene Kühlermaske. Auch in einigen Details der Ausstattung unterscheiden sie sich. Sehr rennmäßig sieht das Lenkrad aus, gut im Blickfeld der Drehzahlmesser und das Tachometer. Das zweite Bild von oben zeigt eine Version mit Rennsport-Frontscheibe. Auf Seite 33 das von Farina gestaltete Coupé – einer der schönsten Wagen, der je im Fiat-Bauprogramm stand.



Oben ein Querschnitt des Motors des Fiat 1500, einem Zweinockenwellenmotor der von den Brüdern Maserati entworfen wurde, deren Konstruktionen jetzt unter der Firmierung O.S.C.A. laufen. Die im Winkel von 78 Grad zueinander geneigten Ventile sind mit doppelten Ventildfedern ausgestattet und werden direkt durch die Nocken über Tassenstößel betätigt. Der Antrieb der beiden

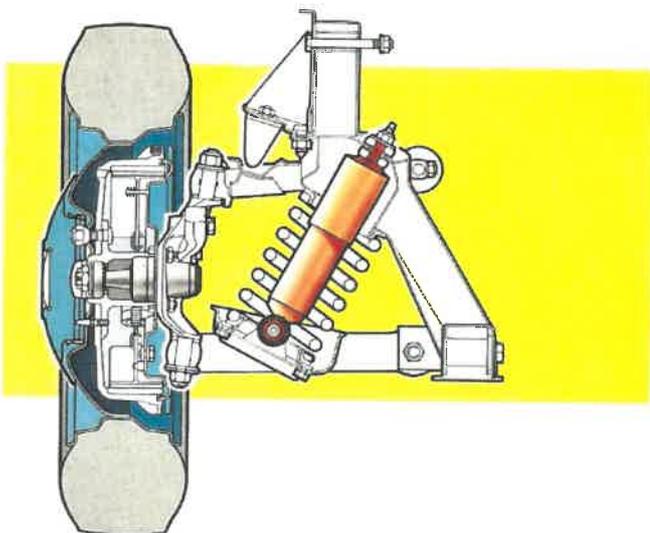
obenliegenden Nockenwellen erfolgt durch zwei Doppelketten mit je einem Kettenspanner. Eine weitere Kette treibt den Schraubenrad-Antrieb für Ölpumpe und Verteiler an. Bemerkenswert der lange Hals des Getriebes, was die Kardanwelle verkürzt.



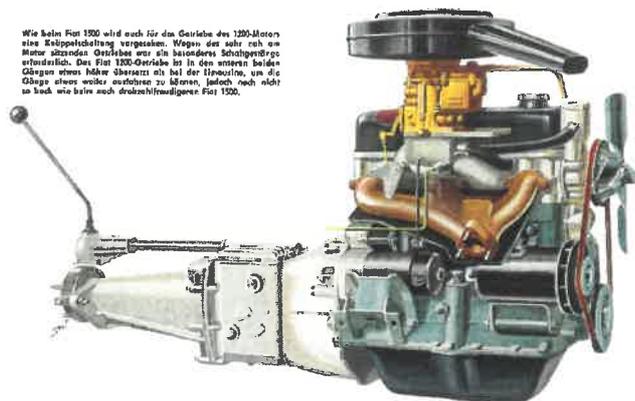
Die Kurbelwelle ist fünffach gelagert, was für einen Vierzylinder einen vorbildlich hohen Aufwand darstellt. Das Hub-Bohrungs-Verhältnis des mit 8,6:1 verdichteten Zweinockenwellen-Motors ist genau quadratisch (78x78 mm).

Das übrige Auto ist in seiner Konstruktion an die Serientypen der 1100- und 1200-Klasse angeglichen. Der Karosseriekörper ist selbsttragend, die Vorderräder werden an je zwei Dreieck-Querlenkern aufgehängt. Abstützung vorn durch Schraubenfedern, hinten durch Längsblattfedern ohne Führungselemente. Vorne und hinten ein Querstabstabilisator. Da der Wagen nur so schnell ist, wie seine Bremsen gut sind, wurde beim 1500-, nicht so beim 1200-Cabriolet die Bremsfläche auf 1256 cm<sup>2</sup> vergrößert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 170 km/h.

Für eine im Großserienbau stehende Firma bringt der Bau eines solchen Sonntagswagens zwar viel Nebenarbeit, die nicht immer das abwirft, was man gewohnt ist. Aber offensichtlich nimmt man das lieber in Kauf, als die Interessenten markenuntreu werden zu lassen.

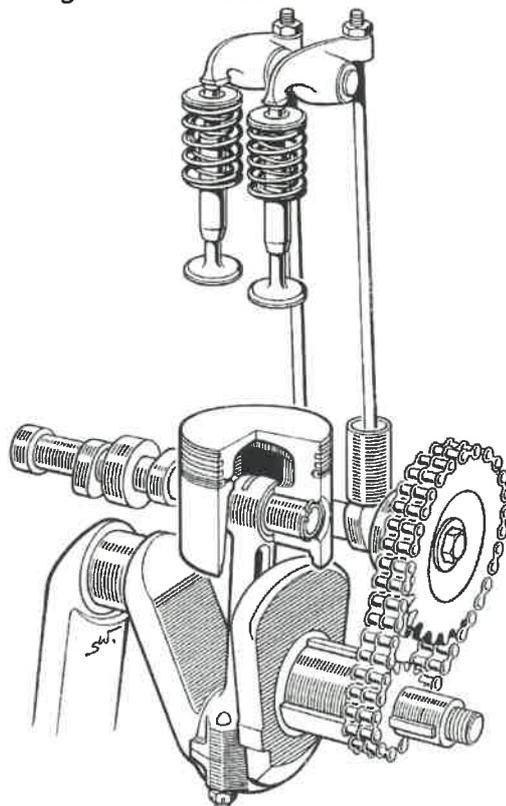


Auf dem Bild unten links die Vorderradaufhängung, die für den Fiat 1500 und 1200 gleich ist: Zwei ungleich lange Querlenker mit Schraubenfeder. Die Gesamt-Bremsfläche des 1500 ist jedoch vergrößert worden. Ein Gummipuffer sorgt am oberen Querlenker für die Begrenzung des Federweges.

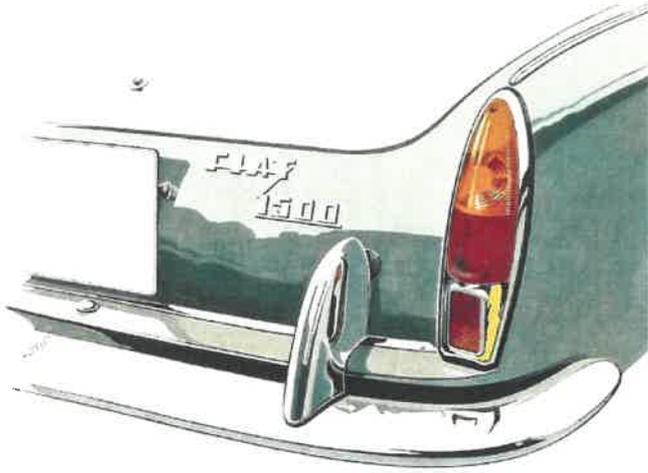


Wie beim Fiat 1500 wird auch für das Getriebe des 1200-Motors eine Knüppelschaltung vorgesehen. Wegen der sehr nah am Motor sitzenden Getriebes war ein besonderes Schaltgestänge erforderlich. Das Fiat 1200-Getriebe ist in den unteren beiden Gängen kürzer übersetzt als bei der Limousine, um die Gänge etwas weiter ausfahren zu können, jedoch noch nicht so hoch wie beim noch drehzahlfreudigeren Fiat 1500.

Wie beim Fiat 1500 wird auch für das Getriebe des 1200-Motors eine Knüppelschaltung vorgesehen. Wegen des sehr nah am Motor sitzenden Getriebes war ein besonderes Schaltgestänge erforderlich. Das Fiat 1200-Getriebe ist in den unteren beiden Gängen kürzer übersetzt als bei der Limousine, um die Gänge etwas weiter ausfahren zu können, jedoch noch nicht so hoch wie beim noch drehzahlfreudigeren Fiat 1500.



Der 52-PS-Motor des Fiat 1200 Cabriolet wurde der 1200-Limousine entnommen. Die seitliche Nockenwelle wird durch eine Doppelkette angetrieben. Die Kurbelwelle ist dreifach gelagert, die Ventile besitzen doppelte Ventildfedern.



Diese „Liebeserklärung“ an 1200 Cabriolet und 1500 O.S.C.A. stammt aus der **MOTOR REVUE** Heft 35, Herbstausgabe 1960 von Dipl.-Ing. Korp.



Auto, Motor und Sport testete in Heft 19 – 10.09.1960 – den 1500 O.S.C.A.

**Seine Vorzüge:** Gemessen an seiner eleganten Karosserie und der recht guten Ausstattung ist der Fiat 1500 nicht teuer, auch mit seinen Fahrleistungen braucht er sich vor den Konkurrenten der gleichen Preisklasse nicht zu verstecken. Der drehzahlunempfindliche Motor und das richtungsstabile Fahrwerk ermöglichen risikolos hohe Autobahngeschwindigkeiten.

**Seine Nachteile:** Das Fahrwerk zeigt in Kurven und auf schlechten Straßen seine Grenzen. Die Federungsabstimmung sollte verbessert werden, die Lenkung wünscht man sich leichtgängiger. An der sonst durchdachten Ausstattung vermisst man Handschuhkasten und Sonnenblenden. Der Benzintank ist etwas zu klein geraten.

#### **Sportwagen oder sportlicher Wagen?**

Klassifizierungen sind immer eine zweifelhafte Sache. Man kann jedoch nicht jedes zweisitzige Fahrzeug als „Sportwagen“ bezeichnen, denn viele derartige Wagen sind lediglich sportliche Abwandlungen serienmäßiger Tourenwagen und für sie trifft die Bezeichnung „sportlicher Wagen“ besser zu. Mit dem 1200 ccm-Motor ist das Fiat-Cabriolet ohne Zweifel ebenfalls ein solcher sportlicher Wagen; den Fahrleistungen und der Charakteristik des Motors nach ist dagegen der Fiat 1500 unbedingt unter die Sportwagen einzustufen. Den Fahreigenschaften möchte man noch ein Plus wünschen, das nur durch konstruktiven Mehraufwand – etwa eine geführte Hinterachse – zu erreichen ist und damit würde der Wagen natürlich zugleich verteuert. Es lag aber offensichtlich nicht in der Absicht seiner Schöpfer, mit dem Fiat 1500 einen reinrassigen Hochleistungssportwagen zu schaffen, sondern es ging ihnen mehr um ein elegantes, fahrsicheres und dabei leistungsfähiges Fahrzeug. Diese Voraussetzungen sind ohne Zweifel erfüllt, denn die Grenzen der Straßenlage treten zwar bei forcierter Fahrweise deutlich zutage, kündigen sich aber andererseits so deutlich an, dass man von ihnen bewusst einen gewissen Abstand halten und durchaus zügig und schnell fahren kann. Im Verkehr kommt man natürlich sehr gut zurecht: die gute Beschleunigung ermöglicht ein risikoloses Überholen und man hat das Auto jederzeit in der Hand. Besonders Spaß macht uns einmal wieder das Fahren mit offenem Wagen – mit einem so hübschen und gut ausgestatteten Auto ist man des Neides der Umwelt gewiss. Und dieser Neid ist nicht ganz unberechtigt.

Reinhard Seiffert

Die Zeitung Hobby verglich unter dem Titel „Sportwagen im Kreuzverhör“ in einem Heft aus dem Jahre 1960 zehn Sportwagen miteinander.

Bei den Fahrleistungen lag der Fiat 1500 im Mittelfeld, nicht verwunderlich, wenn man sich auf der Tabelle auf der nächsten Seite die Leistungsdaten anschaut. Das Preis-Leistungsverhältnis konnte der O.S.C.A. dann deutlich für sich entscheiden und erhielt mit zehn Punkten die Maximalpunktzahl. **„Die höchste Punktzahl wollen wir dennoch dem Fiat 1500 geben. Wir denken hierbei an den O.S.C.A.-Motor mit zwei oben-**

liegenden Nockenwellen, an die stabile Karosserie und an die sehr gute Innenausstattung.“ Bei den Fixkosten – Steuern und Versicherung – landete der Fiat auf Rang 2, ebenso wie bei der Bewertung der Straßenlage und der Reifen. Beim Fahrkomfort musste er sich nur dem Alfa geschlagen geben und landete wieder auf dem zweiten Platz.

**Diese Konkurrenten haben wir ausgewählt:**

	Alfa R. Sprint	Fiat 1500	MG A	MG A Twin Cam	Porsche 1600	Porsche 1600 S	Mercedes 190 SL	Sunbeam Alpine	Triumph TR 3
ccm	1390	1491	1588	1688	1582	1582	1897	1494	1991
PS	80	75	70	100	83	75	105	70	100
U/min bei	6000	6000	5600	6500	4500	5000	5700	5000	6000
Wdmax	11	10,7	13	14,3	11,2	11,9	14,5	12,4	16,4
bei U/min	4000	4000	3800	4400	2800	3700	3200	3800	3000
Verdichtg.	8,5	8,0	8,3	9,9	7,9	8,3	8,5	8,6	8,5
Nockenwellen	2 o	2 o	1 s	2 o	1 z	1 z	1 o	2 o	1 s
Getriebe s.	1-4	2-4	2-4	2-4	1-4	1-4	1-4	2-4	2-4
Bremsen	T	Sch.	Sch.	Sch.	T	T	T	Sch.	Sch.
Länge	398	403	396	385	401	401	429	394	384
Breite	163,6	152	147,5	147	167	167	174	154	141
Höhe	132	127	127	127	133	133	132	131	127
Gewicht	890	900	810	880	900	900	1140	950	1030
Reifen	155-15	155-15	5,60-15	5,90-15	165-15	165-15	6,40-13	5,60-13	5,50-15
Tank	53	45	45	45	52	52	65	45	55
Spitze	165	170	165	180	180	175	175	180	170

(Bemerkungen: 2 o = 2 obenliegende, 1 s eine seitliche, 1 z = eine zentral liegende Nockenwelle. Getriebe s = synchronisierte Gänge, Bremsen: T = Trommelbremsen, Sch. = Scheibenbremsen.

Tabelle 6	Punkte	Leser
Porsche 1600 S	59,6	
Porsche 1600	59,2	
Fiat 1500	58,8	
Alfa Sprint	58,8	
190 SL	58,8	
MG A Twin Cam	58,3	
Triumph TR 3	58,1	
MG A	57,9	
Sunbeam Alpine	57,7	

Foto: Nordpress-Verlag, Langenhorn (1962).

Spaßmacher Fernandel hat sich als Kraftfahrer ein gutes Rezept zurechtgelegt: „Wenn ich aus der Garage rolle, dann sage ich dreimal so ernst wie möglich zu mir selbst: Das größte Rindvieh sitzt in deinem eigenen Wagen. Nach dieser Selbsterkenntnis versuche ich zu fahren. Die anderen merken es manchmal auch, dass da ein Rindvieh fährt. Das tut mir nicht weh, denn ich war davon ja vorher schon überzeugt.“ NP zum Artikel „Jeder hält sich für einen guten Fahrer.“ In NP-Motor Nr. 269 vom 01.09.1962.



Oben: Oldtimer Praxis 2/2007, 1500 S von Karl Sauer.

Insgesamt war das Ergebnis des Sportwagenvergleichs sehr knapp. Nach den beiden Porsche 356 lag der 1500 punktegleich mit Alfa und Mercedes auf dem dritten Rang.



In meinen Unterlagen fand ich noch ein Originalfoto vom Schauspieler „Fernandel“ in einem 1500 O.S.C.A. mit dem nachfolgenden Text auf der Rückseite.

Hier noch ein englisches Prospekt aus dem Jahre 1963.



Enjoy the exhilaration and freedom of open-air motoring in a Fiat cabriolet. The pleasure and freedom of fine weather open-air travel is making the cabriolet increasingly popular.

The hood assures complete protection from the elements, and is fully concealed when lowered.

Fiat cabriolets are represented by the 1600 S and 1200 models, with mechanical qualities of the highest standard.

Stylish bodywork, smooth and graceful lines, comfortable and elegant.

The 1600 S Fiat cabriolet is powered by a 100 h.p. (SAE) engine with two twin choke carburettors. Maximum speed approximately 108 m.p.h. Fan with electromagnetic drive. Newly designed cowling. Lavishly equipped dashboard. Disc brakes on all four wheels.

The 1200 Fiat cabriolet—63 h.p. (SAE) engine—attains a speed of about 90 m.p.h.



## Fiat 1600 S cabriolet

**Integral construction:** wheelbase 2.34 m. (7'-8 1/8"). Front track 1.237 m. (4' 0 11/16"). Rear track 1.215 m. (3' 11 53/64").

**Engine:** 4 cylinders. Capacity: 1568 c.c. Bore 80 mm. Stroke 78 mm. Compression ratio: 8.6 : 1. Power: 100 h.p. (SAE). Cast iron cylinder block. Aluminium cylinder head with hemispherical combustion chambers. Five-bearing crankshaft. Two O.H. camshafts. Water-heated inlet manifold. Two twin choke carburettors. Mechanical petrol pump and supplementary electric pump. Forced lubrication by gear pump. Centrifugal oil filter and supplementary by-pass filter. Aluminium sump. Cooling water circulated by centrifugal pump. Fan with electromagnetic drive.

**Clutch:** dry, single plate.

**Gearbox:** four speeds and reverse. Constant meshing in second and third gears. Ring synchronizers on second, third and top speeds. Gear lever between the seats.

**Transmission shaft:** in two sections, with centre bearing, cardan joints and flexible rubber coupling.

**Rear axle with hypoid bevel crown and pinion:** ratio 10/43.

**Front suspension** by swinging arms, coil springs and telescopic double-acting shock-absorbers and stabiliser bar.

**Rear suspension** by leaf springs with telescopic double-acting shock-absorbers and stabiliser bar.

**Steering:** by worm and roller.

**Brakes,** disc type on all 4 wheels. Parking and emergency brake acting on the discs of rear brakes.

**Petrol tank:** capacity 45 litres (9.9 Imp. gall.).

**Disc wheels** with 4 1/2 J rims, and 155-15" tyres. Spare wheel in luggage boot.

**Electrical equipment:** 12-volt, 230 Watt dynamo, 48 amp/hr battery.

**Spray-type windscreen washer.**

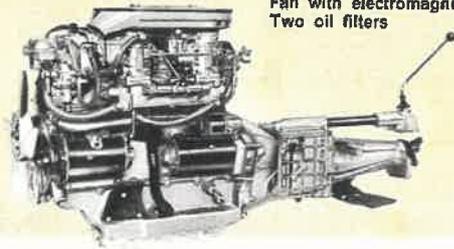
**Electric cigarette lighter and clock.**

**Radio:** supplied on request, at extra charge.

**Speed:** about 175 km (108 miles) p.h.

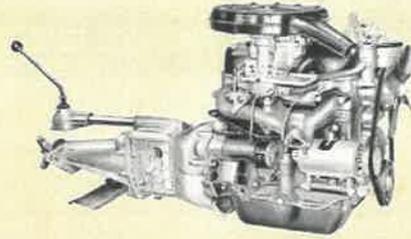
## Engine of the 1600S cabriolet

**Power:** 100 h.p. (SAE).  
**Cylinder capacity** 1568 c.c.  
**Compression ratio** 8.6 : 1.  
Separate inlet ducts to each cylinder.  
Two twin choke carburettors  
Two petrol pumps  
Fan with electromagnetic drive  
Two oil filters



## Engine of the 1200 cabriolet

**Power:** 63 h.p. (SAE).  
**Cylinder capacity** 1221 c.c.  
**Compression ratio** 8.25 : 1.  
Separate inlet ducts to each cylinder.



## Fiat 1200 cabriolet

**Front suspension** by swinging arms, coil springs and telescopic double-acting shock-absorbers and stabiliser bar.

**Integral construction:** wheelbase 2.34 m. (7'-8 1/8"). Front track 1.232 m. (4' 0 1/2"). Rear track 1.215 m. (3' 11 53/64").

**Rear suspension** by leaf springs with telescopic double-acting shock-absorbers and stabiliser bar.

**Engine:** 4 cylinders. Capacity: 1221 c.c. Bore 72 mm. Stroke 75 mm. Compression ratio: 8.25 : 1. Power: 63 h.p. (SAE). Cast iron cylinder block. Aluminium cylinder head. Three-bearing crankshaft. Overhead valves. Water-heated inlet manifold. Twin choke carburettor. Forced lubrication by gear pump. Cooling water circulated by centrifugal pump.

**Steering:** by worm and roller.

**Drum brakes** with self-centering shoes on all four wheels. Parking and emergency brake acting on rear brake shoes.

**Petrol tank:** capacity 38 litres (8 1/4 Imp. gall.).

**Clutch:** dry, single plate.

**Disc wheels** with 3 1/2 J rims, and 5.20-14 tyres. Spare wheel in luggage boot. White wall tyres.

**Gearbox:** four speeds and reverse. Constant meshing in second and third gears. Ring synchronizers on second, third and top speeds. Gear lever between the seats.

**Electrical equipment:** 12-volt, 230 Watt dynamo, 48 amp/hr battery.

**Transmission shaft:** in two sections, with centre bearing, cardan joints and flexible rubber coupling.

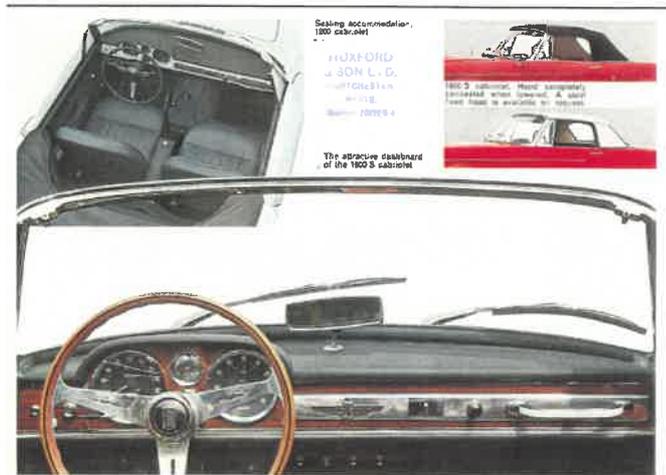
**Spray-type windscreen washer.**

**Electric cigarette lighter and clock.**

**Rear axle** with hypoid bevel crown and pinion; ratio 10/43.

**Radio:** supplied on request, at extra charge.

**Speed:** about 145 km (90 miles) p.h.



## FIAT 1500 SPIDER



**1500 SPIDER ROADSTER**—This model was created to bring to the open car enthusiast the thrill of a sports car with all the features found only in a luxury car. The 1500 Spider embodies in its coachwork the careful craftsmanship and design which bear the famous signature of the Italian car stylist, Pininfarina.

Oben: Ausschnitt aus einem amerikanischen Prospekt.

Weitere Informationen:  
Auto, Motor und Sport Heft 7/März 1959 – Großer Bericht vom Genfer Salon.



Hobby 1960 – Sportwagen im Kreuzverhör, 1500 S  
 Auto, Motor und Sport Heft 19 September 1960 –  
 Test Fiat 1500 S.  
 Motor Revue Heft 35/1960 – Fiat 1500 und 1200  
 Cabriolet.  
 Automobil 1/1961 – Fiat 1500 O.S.C.A.  
 Oldtimer Praxis 2/2007 1500 S (Karl Sauer)  
 Oldtimer Praxis 8/2014 1600 S (Gregor Immig).



**FIAT 1500/1600 S Cabriolet, 1963 – 1965**  
**Motor: Typ 115.005 – 118.B.000**

Auf dem Genfer Automobilsalon des Jahres 1963 stellte Fiat die überarbeitete Version des 1500 Cabriolets und des 1600S Cabriolet vor. Das 1200er Cabriolet verschwand aus dem Programm. Der 1500 erhielt den Motor aus der Limousine mit 67 PS. Der schmale attraktive Chromkühlergrill verschwand und wurde durch einen breiteren und höheren Kunststoffgrill ersetzt. Das 1600 Cabriolet bekam Doppelscheinwerfer verpasst, das einzige äußere Unterscheidungsmerkmal zum 1500. Das Fiat-Emblem im Kühlergrill war nun viereckig eingeraht. Der Rest der immer noch sehr attraktiven Linienführung blieb unangetastet. Die Motorleistungsdaten der verschiedenen Quellen differieren, weil teilweise die Angaben in SAE-PS erfolgten.



**Fiat 1500 cabriolet**



Hier ein deutsches Prospekt aus dem Jahre 1964.



Das **Cabriolet Fiat 1500** ist ein neues Modell, das ganz besonders für die Liebhaber von offenen Touren-Sportwagen geschaffen wurde. Sein Stil kennzeichnet sämtliche Fiat-Cabriolets: schöne Linienführung, schlank, modern und windschnittig.

Die Sitze des Cabriolets sind sehr bequem. In diesem Wagen kann man sich mühelos wenden, die Beine strecken, oder eine andere Sitzstellung einnehmen.

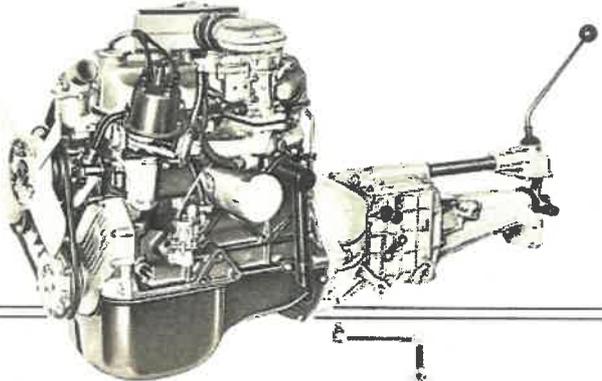
Formschönes und reich ausgestattetes Instrumentenbrett. Gangschaltung mittels Hebel zwischen den Sitzen. Sicherung des Fahrzeuges gegen Diebstahl durch Lenkschloss.

Beim Motor handelt es sich um das gleiche Triebwerk, das bei der bestbekanntesten Limousine 1500 eingebaut wird. Dieser beliebte Motor erlaubt, dank seiner Geschmeidigkeit, schwungvoll und sportlich zu fahren. Die hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten und das glänzende Anzugsvermögen sind der beträchtlichen Motorleistung (80 - SAE-PS) dieses Wagens zu verdanken. Spitzengeschwindigkeit ca. 160 km/h. Wasserkühlung mittels eines elektromagnetisch gesteuerten Ventilators.

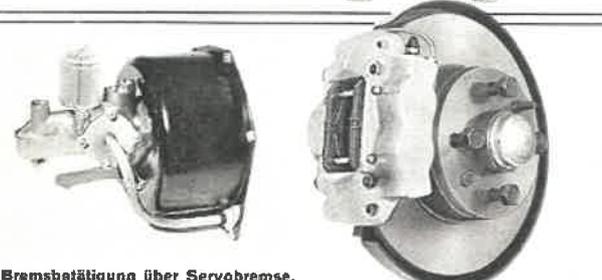
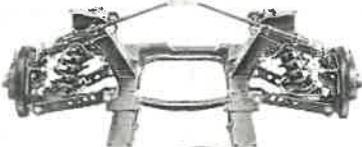
Sicheres Fahren dank den Scheibenbremsen an den vorderen Rädern und den Radaufhängungen, die stets eine ausgezeichnete Bodenführung mit der Fahrbahn gewährleisten. Servobremse. Gepolstertes Instrumentenbrett, Haltegriff für den Beifahrer.

Das **Cabriolet Fiat 1500** ist mit einem Verdeck ausgerüstet, das gänzlich in die Karosserie versenkt werden kann. Hard-top auf Wunsch.

Leistung: 80 PS (SAE). Hubraum 1481 ccm. Verdichtungsverhältnis 8,8. Getrenntes Ansaugrohr für jeden einzelnen Zylinder. Zwei Ölfiler. Lüfter mit elektromagnetischer Antriebskupplung. Luftfilter mit Vorrichtung für Sommer- oder Winterbetrieb. Wassertemperatur-Warvorrichtung.



**Vereinfachte Instandhaltung (sechs Abschmierstellen weniger).**  
Die Gelenke des Lenkgestänges sind mit „for-life“-Dauerschmierung versehen, d.h. bereits auf Lebenszeit des Wagens abgeschmiert.



**Bremsbetätigung über Servobremse.**  
Um den Fahrkomfort beim Cabriolet 1500 noch zu erhöhen, wurde die Bremsanlage mit Unterdruck-Servobremse versehen, wodurch die Pedalkraft kräftig unterstützt und stets sichere und prompte Bremsungen gewährleistet werden. Scheibenbremse an den Vorderrädern.

**Technische Merkmale**

**Selbsttragende Karosserie.** Radstand 2,34 m, Spurweite vorn 1,232 m, hinten 1,230 m.

**Motor:** 4 Zylinder mit 1481 ccm Hubraum, Bohrung 77 mm, Hub 79,5 mm. Verdichtungsverhältnis 8,8. Leistung: 80 PS (SAE). Zylinderkurbelgehäuse aus Gusseisen, Aluminium-Zylinderkopf. Dreifach gelagerte Pleuellwelle mit Gegengewichten. Steuerung mit hängenden Ventilen. Ansaugkrümmer mit Wasserumlauf zur Vorwärmung des Gemisches. Doppel-Vergaser. Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe. Ölschleuderfilter und zusätzlicher Ölnabenstromfilter. Wasserkühlung mit Flügelradpumpe. Lüfter mit elektromagnetischer Kupplung und thermostatisch gesteuerter Einschaltung.

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung.

**Getriebe** mit 4 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang, Zahnräder des 2. und 3. Gangs stets im Eingriff. 2., 3. und 4. Gang synchronisiert. Knüppelschaltung zwischen den Sitzen.

**Kardanwelle:** zweiteilig mit mittlerem Lager, Kardangelenken und elastischem Gummigelenk.

**Vorderradaufhängung** an Quertenkern mit Schraubenfedern und doppeltwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern; Drehstabstabilisator.

**Hinterradaufhängung** an Blattfedern und doppeltwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern. Drehstabstabilisator.

**Hinterachse:** Winkelgetriebe mit Hypoidverzahnung. Übersetzungsverhältnis 10,39.

**Lenkgetriebe** aus Schnecke und Rolle. Gelenke des Lenkgestänges, die keine Abschmierung erfordern (for-life). Lenkschloss als Diebstahlsicherung.

**Bremsen:** Scheibenbremsen an den Vorderrädern; Innenbackenbremsen an den Hinterrädern mit selbstzentrierenden Bremsbacken. Unterdruck-Servobremse. Park- und Notbremse auf die Hinterradbremse wirkend.

**Benzintank:** Fassungsvermögen 38 Ltr.

**Scheibenräder** mit Felgen 3 1/2 J. Reifen 145-14". Ersatzrad auf dem Kofferraumboden liegend.

**Elektrische Anlage:** 12 Volt. Lichtmaschine 400 Watt, Batterie 48 Ah.

**Scheibenwaschanlage.**

**Elektrischer Zigarettenanzünder und elektrische Uhr.**

**Höchstgeschwindigkeit:** ca. 160 km/h.

Vorrichtung zum Auffangen der aus dem Motor entweichenden Gase, um dieselben wieder ins Saugrohr zu leiten und sie somit in den Zylindern verbrennen zu lassen.

**Wir fahren Fiat 1500 Cabriolet**

Wem die englischen Roadster zu spartanisch und die wenigen deutschen Cabriolets zu bieder sind, dem bietet sich ein guter Kompromiss an: die italienischen Spider. Musterbeispiele sind der Alfa Romeo Spider 1600, über den wir in Heft 22/63 berichteten und der Fiat 1500 Spider, mit dem wir uns diesmal beschäftigen. Dieses von Pininfarina gezeichnete hübsche kleine Auto präsentierte sich bereits 1957 (kleiner Fehler im Originaltext – müsste 1959 heißen) der Öffentlichkeit. Nachdem vor rund einem Jahr die Frontpartie geändert wurde, wirkt der Wagen noch sportlicher. Im Gegensatz zum Neckar TS Coupé, das unter dem Engagement der Deutschen Fiat von Siata in Turin gebaut wird, ist der Spider ein reinrassiger Fiat-Ableger.

Hier das Testergebnis in der Zusammenfassung:

**Für bequeme Sportler**

Der Fiat 1500 Spider ist kein Sportwagen. Seine Fahreigenschaften und -leistungen reichen aber aus, Käufer zufriedenzustellen, die einen geräumigen offenen Zweisitzer suchen, ohne ernsthafte sportliche Ambitionen zu hegen. Sicher bildet diese Fahrerschicht die überwiegende Mehrzahl. Entscheidend für die Beurteilung des Autos ist auch sein ausgesprochen günstiger Preis von 9850,- DM. Englische Roadster wie Austin Sprite oder Triumph Spitfire sind zwar wesentlich billiger, bieten aber bei weitem nicht die Gediegenheit und den Repräsentationswert des Fiat. Die größeren englischen Zweisitzer oder gar die Porsche sind wesentlich teurer.

Ernsthafte Konkurrenz bekam der Wagen überraschend nur aus seinem eigenen Land. Nachdem der Preis des Alfa Romeo Spider kürzlich auf 10.950,- DM gesenkt worden ist, rückt ihm dieses Auto bedrohlich nahe. Aber auch diese Konkurrenz auf dem deutschen Markt braucht Fiat nicht übermäßig zu fürchten. Die Vorzüge des Fiat Spider sind Raumaufteilung, Verarbeitung, Gebrauchstüchtigkeit, Ersatzteilversorgung und die vielen Kundendienstwerkstätten. Addiert man alle diese Punkte, schneidet der Fiat 1500 Spider gegenüber seiner Konkurrenz ausgesprochen gut ab.

Gert Hack

Die Auto, Motor und Sport war (und ist) bekannt dafür, mit Fiat nicht immer sonderlich wohlwollend umgegangen zu sein. Umso höher ist das Testergebnis und das Fazit von Gert Hack im Falle des 1500 Cabriolets zu bewerten.

**mot Heft 1/1965**

**TEST: FIAT 1500 CABRIOLET**

**Guter Kauf: Wenn offener Klassewagen, dann erst den Fiat ansehen.**

**„Er hat eine der schönsten Karosserien, die Pininfarina je geschaffen hat.“**

**Pluspunkte:**

*Für Aussehen und Prestigewert niedriger Preis.  
Motor und Bremssystem wie normaler Fiat 1500,  
Getriebe und Fahrwerk (bis auf Bremsen und  
Reifen) wie normaler NSU/Fiat Europa 1100 D,  
dementsprechend normale Ersatzteilpreise, keine  
Sportwagen-Ansprüche.  
Karosserieteile für ein Spezial-Cabrio relativ billig  
(zwischen VW und Alfa).  
Viel Gepäckraum.  
Sportgerechte Ausstattung.  
Gute Unterbringung auch für lange Leute.  
Vorbildliche einfache Verdeckbedienung.  
Gut auf die Form abgestimmtes Hardtop (jedoch  
teuer, 1000,- DM).  
Sportlich befriedigende Fahreigenschaften.  
Für ein sportliches Cabrio guter Gesamtkomfort.*

**Minuspunkte:**

*Fahrleistungen wie die viel billigere Fiat 1500-  
Limousine, für den Preis kann man weit stärkere  
Limousinen kaufen.  
Erster Gang nicht synchronisiert.  
Lenkung schwergängig, erschwert präzises  
Kurshalten auf der Geraden.  
Fahr- und Federungseigenschaften schlechter als  
die viel billigere Fiat 1500-Limousine, viel  
schlechter als stärkere Limousinen der Preisklasse  
(BMW 1500/1600/1800).  
Alfa Romeo Giulia Spider (1600 ccm, 90 PS) für nur  
1000,- DM Mehrpreis wesentlich sportlicher.  
Heizung gut aber schwer dosierbar.  
Scheibenwischersektoren klein, ungünstig ange-  
legt, nur eine Scheibenwischergeschwindigkeit.  
Schlechte Übersichtlichkeit bei geschlossenem  
Dach.  
Schlechte Innenraumbelüftung: bei offenem Dach  
und geringer Geschwindigkeit wenig Luftzug hinter  
der Windschutzscheibe, heiß im Sommer.  
Allgemein bei offenem Wagen: laute Windge-  
räusche auch bei geschlossenem Dach, Dachrand  
hebt bei hohen Geschwindigkeiten etwas ab, Pfeif-  
geräusche.*

**mot-Gesamturteil**

*Ein sehr schöner Wagen, den jeder Cabrio-Lieb-  
haber zur Probe fahren sollte, wenn er bei Neu-  
oder Gebrauchtkäuferwägungen an diese Preis-*

*klasse denken kann. Betriebskosten wie bei der  
Limousine, Unfallkostenrisiko durch teure Blech-  
teile höher, ca. 30 % höher als beim Karman-Ghia  
1500 S Coupé. Leider hat Fiat noch keinen Termin  
für die zu erwartende Übernahme des 1500C-  
Motors mit 75 statt 67 PS genannt.*

Mot unterzog dann in Heft 17/1965 das 1500 Cabrio mit dem 75-PS-Motor aus dem Fiat 1500C einem erneuten (Kurz-) Test. Besonders hervorgehoben wurde der deutliche Leistungsanstieg und das 5-Gang-Getriebe. Auch die Bremsen (Scheibenbremsen vorne, Bremskraftverstärker) wurden gelobt. Negativ zu Buche schlug der um 550,- DM angehobene Preis auf nunmehr 10.400,- DM.

**Fazit:**

*Von jeher fiel das 1500 Cabrio durch gute Ver-  
arbeitung auf. Das ist geblieben; das 1500 Cabrio  
ist gut verarbeitet und übrigens auch klapper- und  
schüttelfrei. Der verhältnismäßig altmodische, sehr  
solide Karosserieunterbau bewährt sich da. Innen-  
raum und Gepäckraum sind bemerkenswert ge-  
räumig. Der Raum hinter den Vordersitzen ist  
allerdings kein Passagiererraum; nur bei geschlos-  
senem Verdeck kann man zur Not mal jemanden  
mitnehmen. Das Verdeck ist sehr leicht zu be-  
tätigen, auf seine Art vorbildlich.*

*Unerfreulich ist am Fiat 1500 Cabrio neuer Aus-  
führung eigentlich nur eins: Fiat hat den Preis  
hochgekurbelt, um 550,- DM, von 9850,- DM auf  
10.400,- DM. Man kann den Wagen nicht zu teuer  
nennen, aber erfreulicher wäre, wenn Fiat dem  
Wagen nur die 1500C-Maschine ohne sonstige  
Änderungen gegeben und den Preis gelassen  
hätte.*

**Oldtimer Markt 6/1994**

**La Dolce Vita**

*Die zweisitzigen Fiat der frühen Sechziger – das  
süße Leben auf vier Rädern.*

So der Titel aus der Oldtimer Markt.

Unten: Blick ins Cockpit von Burkhardts damaligem  
weißen 1500 Cabrio



## Ein Quartett, das auf seine klassischen Fiat schwört



Die Mannen vom „Fiat-Raritäten-Club“ und ihre schmucken, zweisitzigen 1500er: Uwe Hiller, Stephan Dornhofer, Burkhard Hane und Werner Gotzian (von links). Hiller, der sein seltenes Coupé seit 1977 besitzt, suchte eigentlich nach einem Cabriolet: „Ich wusste damals gar nicht von der Existenz der geschlossenen Version.“ In Italien fand er dann beim dritten Anlauf auf einen offenen 1500er ganz unerwartet das schnittige Gefährt vor und kaufte es vom Fleck weg. Dornhofer erspähte sein blaues Cabrio zwar vor anderthalb Jahren hierzulande, doch im makellosem Zustand blieb der klassische kleine Italiener dank seines warmen Wüstenklimas im Südwesten der USA. „Der ist in Nevada gelaufen – also schön trocken“, erzählt der Fan, der von den Alltagsqualitäten des Wagens begeistert ist. Hane fährt bereits sein zweites Cabriolet: „Das erste war ein Zufallskauf und schlecht, danach habe ich gezielt einen guten offenen gesucht – und gefunden.“ Im Alltag bewegt er ein 124er Coupé der letzten Serie. Und Gotzian, Vorsitzender dieser hilfsbereiten Fiat-Gemeinschaft, ist ebenfalls voll des Lobes für den luftigen 1500er mit dem zuverlässigen Großserienmotor. Allerdings liebäugelt er zunehmend mit einem 1600 S – der liegt nämlich schon ausgeweidet in der Garage. Wer diese „Träumeautos“ in natura sehen möchte, der sollte im August während des Oldtimer-Grand-Prix in die Mühlbachschleife kommen.



Oben: Uwe Hillers 1500er Coupé.

Bei den schnittigen Coupés, die Pininfarina in Eigenregie vertrieb, kam es nie zu einer hohen Stückzahl.

# Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Sachverständigen suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an: Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 0 23 05/2 90 11.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Obwohl Coupés wesentlich seltener sind als Cabriolets, erzielen sie nicht deren Preise.

Modell	Bauzeit	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
1200 Cabriolet	1959 bis 1963	DM 20.500	DM 15.000	DM 11.400	DM 6.600	DM 3.900
1500 Cabriolet	1963 bis 1965	DM 23.200	DM 17.300	DM 13.000	DM 7.500	DM 4.300
1500 Coupé	1963 bis 1965	DM 17.500	DM 12.000	DM 8.400	DM 4.500	DM 2.700
1500 Cabriolet	1965 bis 1966	DM 22.400	DM 16.600	DM 12.400	DM 7.000	DM 4.100
1500 S Cabriolet	1959 bis 1963	DM 29.600	DM 23.500	DM 16.500	DM 10.000	DM 5.800
1600 S Cabriolet	1963 bis 1966	DM 32.000	DM 25.200	DM 18.400	DM 11.200	DM 6.600
1600 S Coupé	1964 bis 1966	DM 28.200	DM 22.000	DM 15.300	DM 8.400	DM 5.000

Juni 1994: die Preistabellen zeigen, dass es schon damals nicht mehr ganz billig war, sich eines der oben gezeigten Cabriolets oder Coupés zuzulegen. Die heutigen Marktwerte liegen in etwa in gleichen Regionen, dafür aber in Euro!

Zum Stichtag 01. Juli 1993 waren beim Kraffahrt-Bundesamt gemeldet: 120 Fahrzeuge vom Typ Fiat 1500 Cabriolet.

Die Leistungsdaten sind allgemein bekannt. Interessant an dieser Tabelle ist die letzte Zeile, die Auskunft gibt über die produzierten Stückzahlen, die ich sonst nirgends gefunden habe. Auffallend dabei ist, dass der Coupé-Anteil nur bei etwa 10 Prozent liegt.

## Technische Daten: Fiat 1200, 1500, 1500 S, 1600 S Cabriolet und Coupé

Modell	1200	1500/Typ 118 H	1500/Typ 118 K	1500/1500 S (Osca)	1600 S a/b (Osca)
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von untenliegender Nockenwelle betätigt; Alu-Zylinderkopf; dreifach gelagerte Kurbelwelle; ein Weber-Fallstromvergaser			Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt; hängende Ventile, über Tassenstößel von zwei obenliegenden Nockenwellen betätigt; Alu-Zylinderkopf; fünffach gelagerte Kurbelwelle; ein Weber-Fallstrom-Doppelvergaser	
Hubraum	1221 ccm	1481 ccm		1491 ccm	1568 ccm
Bohrung x Hub	72 x 75 mm	77 x 79,5 mm		78 x 78 mm	80 x 78 mm
PS bei U/min	58 bei 5300	67 bei 5200	75 bei 5400	75 bei 6000	90 bei 6000
mkg bei U/min	8,3 bei 3000	11,3 bei 3200	11,6 bei 2600	10,7 bei 4000	12,1 bei 3800
Verdichtung	8,25 : 1	8,8 : 1	9,0 : 1	8,6 : 1	
Getriebe	Viergang, zweiter bis vierter Gang synchronisiert (1500/Typ 118 K und 1600 S b ab 1965: Fünfgang, vollsynchronisiert)				
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie				
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; 1500/1500 S/1600 S: Querstabilisator				
Hinterachse	Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern und Teleskopstoßdämpfer; 1500/1500 S/1600 S: Querstabilisator				
Länge x Breite x Höhe	Cabriolet: 4030 x 1520 x 1300 mm, ab Modelljahr 1963: 4085 x 1520 x 1290 mm				
Radstand	2340 mm				
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h	155 km/h	165 km/h	165 km/h	175 km/h
Bauzeit	1959 bis 1963	1963 bis 1965	1965 bis 1966	1959 bis 1962	1962 bis 1966
Stückzahl	11.851	Gesamt: 22.630, davon 2210 Coupés; mit Osca-Motor 1250 Fahrzeuge			3089, davon 814 Coupés



Oben: Werner in seinem allseits bekannten dunkelblauen 1500 Cabriolet.

Der umfangreiche Bericht in der Markt entstand in Zusammenarbeit mit dem Fiat-Raritäten-Club e.V.

Weitere mir bekannte Abhandlungen in der Oldtimerpresse:

**Motor Klassik 1/1986:** „In aller Offenheit“ – Kaufberatung.

**Markt Sonderheft Nr. 6, '88:** „Drei kleine Italiener“

**Motor Klassik 11/1999:** „Ausgrabungsobjekt“  
Hier handelt es sich um das 1500 Cabrio von Hartmut und Christel Giesen aus Eichstetten. „Harry“, der leider viel zu früh verstorben ist, erzählt hier die Geschichte seines 1500ers von der „Ausgrabung“ bis zum fertig restaurierten Klassiker.

*Spezialist Werner Gotzian über das Fiat 1500 Cabriolet:*

*„Pfuscher überwiegt im Angebot.“*

*„Es werden viele Cabrios im mäßigen Zustand angeboten“, sagte Werner Gotzian, der Vorsitzende des Fiat-Raritäten-Club, zur Marktsituation. Aus den USA kommen zwar noch Fahrzeuge mit gesundem Blech, aber meist desolater Ausstattung und Technik nach Europa, während deutsche Autos oft unter den älteren schlechten Restaurierungen leiden. „Originale Cabrios sind häufig richtig verrottet, und nur sehr wenige werden in einem guten, restaurierten Zustand angeboten.“ Dabei ist der Zustand der Karosserie das entscheidende Kaufkriterium, denn die Mechanik gilt als überaus solide und preiswert. Die robusten Vierzylinder laufen meist problemlos über 200.000 Kilometer. Ersatzteilprobleme gibt es nur*

*vereinzelt bei speziellen Cabrioteilen, Nachfertigungsaktionen haben die Lage teilweise entspannt.*

*Typische Schwachstellen*

*Des Öfteren rosten die Radläufe durch, weil sich zwischen den Innenkotflügeln und dem äußeren Blech Schmutz festsetzt. Die hinteren Radkästen können vom Kofferraum her geprüft werden. Nicht selten sind auch die Endspitzen angegriffen.*

*Unter den stehenden Pedalen sammelt sich Wasser. Der an dieser Stelle doppelte Boden ist dadurch oft durchgerostet.*

*Rostgefährdet sind zudem die Schweller und die darunter liegenden Versteifungsbleche.*

*Die Fünfganggetriebe jaulen gern, besonders in der ersten und in der höchsten Gangstufe. Der Fehler ist werksoriginal und meistens nicht zu beheben. Selbst eine sorgfältige Überholung garantiert nicht immer einen ruhigen Lauf.*

*Als Raritäten gelten die Zierleisten aus Edelstahl und die hintere Stoßstange, die unter 2.000,- DM kaum zu haben ist.*

**Oldtimer Praxis 5/1992**

**„Romanze in Rot“**

*Der Weg eines Fiat 1500 Cabriolet, Baujahr 1963, von der Kummerkiste zum Traumwagen.*

**auto, motor und sport 17/1995**

**„Rom sweet Rom“**

*Reisebericht durch die ewige Stadt mit einem 1500 Cabriolet, Baujahr 1966.*

**mot Heft 18/1999**

**Das Jahrhundert des Automobils**

*Unterwegs mit dem Fiat 1500 Cabrio*

*Für diesen Bericht stellte Werner Gotzian sein dunkelblaues Cabrio zur Verfügung.*

**Auto Klassik 3/2018**

**Traum-Cabrios der 60er.**

*Auch für diesen Bericht griff man auf Werners 1500 Cabrio zurück. Neben dem Fiat wurde auch das Peugeot 504 Cabriolet und der offene Mustang vorgestellt. Fotografische Aufnahmen gab es nur aus einer alten Industriehalle, Fahraufnahmen gab es nicht.*



**Auto Bild Klassik 09/2018**

**„Der Verführer“**

*Fiat 1500 Cabriolet*

**Motor Klassik 10/2018**

**Fiat 1500, Peugeot 404**

*Charmante Cabrios für Kenner*



Oben die Titelseite eines US-Prospektes 1964.

**Aktuelle Marktpreise für das 1500 Cabriolet,  
Baujahr 1963 bis 1965:**

Quelle: Auto Bild Klassik/Classic Data

Zustand 2: 19400,- €

Zustand 3: 14200,- €

Zustand 4: 7200,- €

Preistendenz: stabil

Die technischen und optischen Änderungen des Jahres 1963 wurden von Pininfarina auch auf das Coupé übertragen.



Oben das schöne Coupé von unserem Clubkollegen Christoph Wolfertz. Die Aufnahme entstand auf unserem Herbsttreffen 2018 in Effeld im Dreiländereck Deutschland-Belgien-Niederlande.

Der Nachfolger des 1200 Cabriolets war 1963 der 1500er mit seinem 67-PS-Motor. Auch für den O.S.C.A. gab es einen Nachfolger in Form des 1600S Cabriolets. Äußerliches unverkennbares Kennzeichen sind die Doppelscheinwerfer. Nachfolgend ein Prospekt aus dem Jahre 1964.

## Fiat 1600 S cabriolet



Das **Cabriolet Fiat 1600 S** ist ein sportlicher Zweisitzer für herrliche Reisen unter freiem Himmel.

Das Cabriolet 1600 S wird zum harmonischen Bestandteil der Landschaft: Licht, Luft und freie Sicht nach allen Seiten.

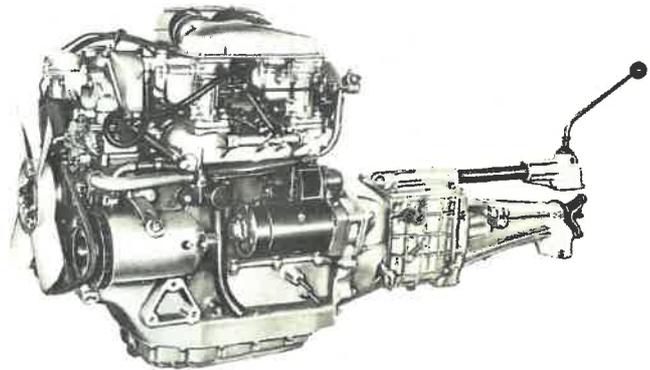
Komfortable Innenausstattung. Bequeme, körpergerechte Sitze. Es bietet gute Beinfreiheit und gute Bewegungsmöglichkeit.

Zwei Begriffe charakterisieren das Cabriolet Fiat 1600 S: Linie und Leistung.

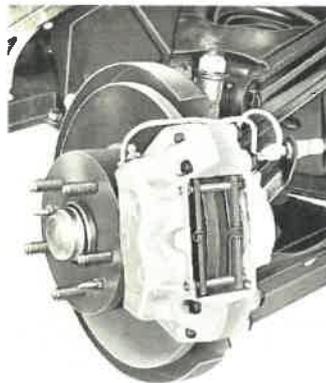
Der 100 SAE-PS-Motor mit seinen zwei Doppelvergasern ermöglicht eine Geschwindigkeit von ca. 175 km/Std. Zwei Ölfilter. Elektromagnetisch gesteuerter Ventilator. Reichhaltige Instrumenten-Ausstattung. Lenkschloss.

Vollkommene Sicherheit: vier Scheinwerfer; Scheibenbremsen an allen vier Rädern; Radaufhängungen, die eine optimale Strassenlage gewährleisten; gepolsterte Armaturentafel; Haltegriff für den Beifahrer.

Das **Cabriolet Fiat 1600 S** ist mit einem vollständig versenkbaaren Verdeck ausgestattet. Auf Wunsch ist ein Stahlblech-Hardtop lieferbar.



Leistung: 100 PS (SAE) - Hubraum 1568 ccm.  
Verdichtung 8,6 : 1.  
Separate Ansaugrohre für jeden Zylinder.  
2 Doppelvergaser.  
2 Benzinpumpen.  
Ventilator mit elektromagnetischer Einschaltung.  
2 Ölfilter.  
Luftfilter mit Sommer- und Wintereinstellung.  
Warnvorrichtung der übermäßigen Wassertemperatur.



Vierrad-Scheibenbremsen.

### Technische Merkmale

**Selbsttragende Karosserie:** Radstand 2,34 m, Spurweite vorn 1,242 m, hinten 1,215 m.

**Motor:** 4 Zylinder, Bohrung Hub: 80,78 mm, Hubraum 1568 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,6 : 1. Höchstleistung 100 PS (SAE). Motorblock mit Gusskurbelgehäuse, Aluminium-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Verbrennungskammern, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Steuerung durch 2 oberliegende Nockenwellen, Ansaugkrümmer mit Wasserumlauf zur Gemisch-Erwärmung. - 2 Doppelvergaser, mechanische Benzinpumpe und zusätzliche Elektropumpe. Druckumlaufschmierung mittels Zahnradpumpe, Zentrifugal-Ölfilter und Zusatzfilter im Nebenstrom, Aluminium-Ölwanne. Kühlwasserumlauf mittels Kreiselpumpe. Elektromagnetischer Ventilator, dessen Einschaltung durch einen Thermo-schalter geregelt wird.

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt.

**Getriebe:** 4 Vorwärts-, 1 Rückwärtsgang, Zahnräder für 2. u. 3. Gang immer im Eingriff, 2.-4. Gang synchronisiert. Knüppelschaltung zwischen den Sitzen.

**Kraftübertragung:** zweiteilige Kardanwelle mit mittlerem Lager, Kardangelenken und elastischem Gummigelenk.

**Hinterachse:** Winkelgetriebe mit Hypoidverzahnung, Untersetzung 10,43.

**Vordere Aufhängung:** mit Querlenkern, Schraubenfedern, doppeltwirkenden, öl-pneumatischen Stossdämpfern, Stabilisatorstange.

**Hintere Aufhängung:** Blattfedern, doppeltwirkende, öl-pneumatische Stossdämpfer, Stabilisatorstange.

**Lenkung:** Schnecke und Rolle. Lenkschloss.

**Bremsen:** Scheibenbremsen auf alle Räder wirkend, Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

**Kraftstoffbehälter:** Fassungsvermögen 45 Liter.

**Räder:** Scheibenräder mit Felgen 4 1/2 J, Bereifung 155-15". Reserverad auf dem Kofferraumboden liegend.

**Elektrische Anlage:** 12 Volt, Lichtmaschine 400 Watt, Batterie 48 Ah.

**Scheibenwaschanlage** mit Spritzdüsen.

**Elektrischer Zigarrenanzünder und elektrische Uhr.**

**Höchstgeschwindigkeit:** ca. 175 km/h.



Mit nunmehr 90 PS (100 SAE-PS lt. Prospekt) war der 1600S sehr gut motorisiert. Um der zusätzlichen Leistung gerecht zu werden, spendierten die Erbauer dem Cabrio Scheibenbremsen an allen vier Rädern.

Auch ein Hardtop war hier auf Wunsch lieferbar.

SERVIZIO VENDITE  
SALES DEPARTMENT  
SERVICE OF SALES  
SERVICIO VENTAS

**PEC**  
VIA PEDROTTO 22/A - TORINO TELEFONO 011 264956 264971



TORINO  
SODIETA  
METALLURGICA  
STAMPAGGIO  
LAMEIERA

**HARD - TOP**

**FIAT 1200 - 1500 - 1600 Spyder**

Hier die Werbung eines Hardtop-Herstellers aus Italien. Es sieht etwas anders aus, als das Serienmodell.

SERVIZIO VENDITE

**PEC**

TORINO - VIA PEDROTTO 22/A - TEL. 011 264956 - 264971



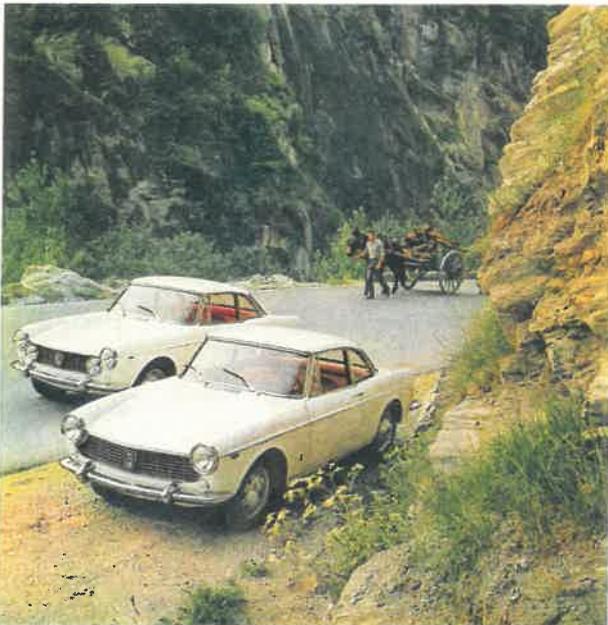
In meinen Unterlagen konnte ich nirgends einen zeitgenössischen Autotest des 1600S Cabrios oder Coupés finden. Hat jemand sowas?



Hier zwei Clubfahrzeuge 1600S Cabriolet, oben Familie Storr aus Hamburg, unten Uwe Rudy, aufgenommen beim Pfingsttreffen 2013 in Endingen am Kaiserstuhl.



**FIAT 1500 E 1600 S COUPE' - PININFARINA**



Fiat 1500 coupé: L. 1.585.000 f. f.  
Fiat 1600 S coupé: L. 1.935.000 f. f.

**Fiat 1500 und 1600S Cabriolet  
Motor Typ 115 C.005 und 118 B.000  
1965 - 1966**



Der 1600S wurde auch ins Coupé-Programm übernommen, wie die zeitgenössische Werbung zeigt.

Das einzige äußere Unterscheidungsmerkmal der letzten Baureihe ist das runde Fiat-Emblem am



**Hinterradaufhängung** an Blattfedern und doppeltwirkenden Teleskop-Stossdämpfern. Drehstabstabilisator.

**Hinterachse:** Getriebe mit Hypoidverzahnung. Untersetzungsverhältnis 10/41.

**Lenkgetriebe** aus Schnecke und Rolle. Lenkstange mit zwei Kardangelenken. Gelenke des Lenkgestänges, die keine Abschmierung erfordern (for life). Lenkschloss als Diebstahlsicherung.

**Bremsen:** Scheibenbremsen an den Vorder- rädern. Innenbackenbremsen an den Hinter- rädern mit selbstzentrierenden Bremsbacken. Unterdruck-Servobremse. Park- und Notbremse auf die Hinterradbremse wirkend.

**Benzintank:** Fassungsvermögen 38 Ltr.

**Scheibenräder** mit Felgen 3½J, Reifen 145-14". Ersatzrad auf dem Kofferraumboden liegend.

**Elektrische Anlage:** 12 Volt. Lichtmaschine 400 Watt. Batterie 48 Ah.

**Scheibenwaschanlage.**

**Elektrischer Zigarrenanzünder und elektrische Uhr.**

**Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h.**

Hervorgehoben wurde auch die geänderte Stellung des Lenkrades und die neuen Sitze:

#### **Neue Sitzposition**

*Die Anordnung des Lenkrades bietet dem Fahrer eine komfortable Sitzweise.*

*Dreitellige Lenkstange mit Kardangelenken verbunden.*

*Das Cabriolet Fiat 1500 zeichnet sich durch gefällige und harmonische Linien aus.*

*Die großzügig bemessenen, leicht zugänglichen Sitze gewährleisten einen vorzüglichen Sitzkomfort und große Beinfreiheit.*

*Elegantes reich ausgestattetes Instrumentenbrett (Zigarettenanzünder und elektrische Uhr) mit übersichtlicher Anordnung der Geräte.*

*Das Verdeck wird gänzlich vom Wageninneren aufgenommen.*

*Hard-Top auf Wunsch.*

#### **Für die Sicherheit**

*Scheibenbremsen vorne, Servobremse, Radaufhängungen, die eine vollkommene Straßenlage gewährleisten, gepolstertes Instrumentenbrett, Haltegriff für den Beifahrer.*

## Die Sicherheit des Fiat-Service macht es aus

### Der Fiat-Service ist immer auf Ihrem Wege

Bei der Anschaffung eines Fiat-Kraftwagens haben Sie die Gewähr, dass Sie vom Fiat-Service überall hin begleitet werden. Eine spezialisierte Organisation, aus Fachleuten, Einrichtungen und Arbeitsmitteln, die ständig dafür besorgt ist, dass Ihr Fahrzeug stets mit vollem Einsatz arbeiten kann.

**Die Fachleute** — Für diese wichtige Aufgabe werden von den Fiat-Werken Fachleute ganz speziell ausgebildet, in Ausbildungszentren, die sich sowohl in Turin wie auch im Ausland befinden.

**Die Einrichtungen und Arbeitsmittel** — Das Material, das diesen Leuten zur Verfügung steht, erlaubt ihnen schnell und wirksam einzugreifen, wobei ihre Aufgabe neben der eigentlichen Instandsetzung auch darin besteht, dass durch die Anwendung von Kontroll- und Suchgeräten, eventuelle Materialschäden am Fahrzeug vorgebeugt werden können.

**Der Fiat-Service gewährleistet** dem Kunden einen wirtschaftlichen Fahrzeug-Unterhalt, da die Reparatur-Arbeiten gemäss Festpreis-Tarif ausgeführt und die Ersatzteile nach der offiziellen Fiat-Preisliste verrechnet werden. Die Versorgung mit Ersatzteilen des Fiat-Verkaufsnetzes, das sich auf die ganze Welt erstreckt, wird von den Werken „Fiat-Ricambi“ in Turin bewältigt.

**Die Kraft des Fiat-Service:** mehr als 7500 Fiat-Service-Stellen in der ganzen Welt.



*Im Prospekt wird auch der Service, den Fiat bietet, besonders hervorgehoben.*

*Auch auf die zahlreichen Standorte wird extra hingewiesen.*



Dieses Signet erinnert uns - durch die hochmoderne Sportwagen-Modellreihe von heute - an den Fiat-Namen der zwanziger Jahre, als damals seine Sport- und Rennwagen von berühmten Piloten gesteuert wurden, die durch ihre Siege in Europa und Amerika, das lorbeerumrandete Fiat-Zeichen überall hochhielten.



Auch das Pininfarina-Coupé bekam das neue FIAT-Emblem im Kühlergrill verpasst. Links ein Auszug aus einem französischen Prospekt, interessanterweise mit einem FIAT-Stempel einer Vertretung aus Utrecht (NL).



**Oldtimer Markt 09/2017**  
**Peugeot 404 Coupé vs. Fiat 1500 Coupé**  
 Für diesen interessanten Vergleich stellte Martin Zavelberg sein silbernes Coupé zur Verfügung.



Oben: Familie Zavelberg in ihrem 1500 Coupé, aufgenommen beim Herbsttreffen 2018 in Effeld.  
 Unten: Theo Schuhmacher in seinem 1500 Coupé, aufgenommen beim Pfingsttreffen 2019 in Bad Buchau.

FIAT / 1500



Auch die technischen Änderungen – Fünfganggetriebe und 75-PS-Motor wurden für das Coupé übernommen.

Hier noch einige „Clubfahrzeuge“ der letzten Bau-  
reihe



Oben: Norbert Bündgen und Brigitte.  
Unten: Daniela Haarhaus und Johannes Heinrich.



Oben: Anne Hollemann und Wolfgang.  
Unten: Gerhard und Hannelene Klöckner.



## technische merkmale

**Selbsttragende Karosserie.** Radstand 2,34 m, Spurweite vorn 1,242 m, hinten 1,215 m.

**Motor:** 4 Zylinder mit 1568 ccm Hubraum, Bohrung 80 mm, Hub 78 mm. Verdichtungsverhältnis 8,6. Leistung: 100 PS (SAE). Zylinderkurbelgehäuse aus Gusseisen. Aluminium-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Verbrennungskammern. Fünffach gelagerte Kurbelwelle. Steuerung mit 2 oberliegenden Nockenwellen. Ansaugkrümmer mit Wasserumlauf zur Vorwärmung des Gemisches. 2 Doppelkörper-Vergaser. Mechanische Kraftstoffpumpe und zusätzliche elektrische Kraftstoffpumpe. Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe. Ölschleuderfilter und zusätzlicher Ölnebenstromfilter. Aluminium-Ölwanne. Vorrichtung für die Verbrennung der Motordämpfe: die im Motor entstehenden Dämpfe werden angesogen und in den Zylindern verbrannt. Wasserkühlung mit Flügelradpumpe. Lüfter mit elektromagnetischer Kupplung und thermostatisch gesteuerter Einschaltung.

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt.

**Getriebe** mit 5 vollsynchronisierten Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang. Zahnräder stets im Eingriff. Knüppelschaltung mittels Schalthebel zwischen den Sitzen.

**Kardanwelle:** zweiteilig mit mittlerem Lager, Kardangelenken an dem hinteren Teil und elastischem Gummigelenk an dem vorderen Teil.

**Vorderradaufhängung** an Querlenkern mit Schraubenfedern und doppelwirkenden öl-

pneumatischen Stossdämpfern; Drehstabstabilisator.

**Hinterradaufhängung an Blattfedern und doppeltwirkenden öl-pneumatischen Stossdämpfern. Drehstabstabilisator.**

**Hinterachse: Getriebe mit Hypoidverzahnung. Untersetzungsverhältnis 9/40.**

**Lenkgetriebe aus Schnecke und Rolle. Gelenke des Lenkgestänges, die keine Abschmierung erfordern (for life). Lenkschloss als Diebstahlsicherung.**

**Bremsen: Scheibenbremsen an den 4 Rädern. Unterdruck-Servobremse. Park- und Notbremse auf die Scheiben der Hinterradbremsen wirkend.**

**Benzintank: Fassungsvermögen 45 Ltr.**

**Scheibenräder mit Felgen 4½J, Reifen 155-15". Ersatzrad auf dem Kofferraumboden liegend.**

**Elektrische Anlage: 12 Volt. Lichtmaschine 400 Watt. Batterie 48 Ah.**

**Scheibenwaschanlage.**

**Elektrischer Zigarrenanzünder und elektrische Uhr.**

**Höchstgeschwindigkeit: ca. 175 km/h.**

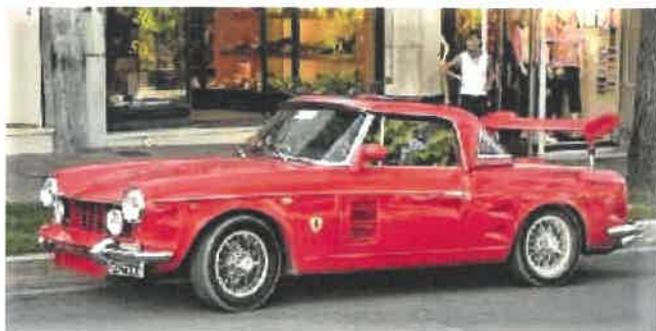
Das geschah bei eingebautem Motor und Getriebe und mit allen Nebenaggregaten.

Die **SAE-Norm** stammt aus den USA.

Dabei wurde die Motorleistung gemessen ohne den Betrieb von Lüfter, Wasserpumpe, Lichtmaschine, Luffilter und Schalldämpfer. Eine nach SAE-Normen ermittelte Leistung ist zwischen 10 und 25 % größer als eine nach DIN 70020 ermittelte Leistung.

Dann gibt es noch die italienische **CUNA-Norm**.

Bei der Ermittlung der CUNA-PS-Leistung wird der Luffilter und der Schalldämpfer entfernt, damit liegt die Leistung CUNA-PS ca. 5 – 10 % höher als DIN-PS.



FIAT CABRIOLET  
**1600s**



Dieses Sportmodell ist durch die hochmoderne Sportwagen-Abteilung entwickelt worden. Die 1600er Cabriolet ist das einzige Modell der Serie, das als dreifach geprüfter Wagen die höchsten Preise erzielt hat. Die Cabriolet-Modelle sind in Europa und Amerika das beliebteste Sportwagenmodell. Fiat-Zücker überlief hochzeiten.



Hier ein ganz besonderes Exemplar:

Besonders erwähnenswert finde ich das Hardtop mit eingebautem Schiebedach. Man sollte dem Eigentümer vielleicht mitteilen, dass man bei gutem Wetter einfach „offen“ fahren kann.

Besonders angetan haben es dem „Erbauer“ die zahlreichen Lufteinlässe in Motorhaube, Kofferraumdeckel, den Kotflügeln und Türen. Auch der Heckspoiler ist ein „gestalterisches Meisterwerk“. Was würde wohl Pininfarina von diesem Design halten?

Fotos: Karl-Heinz Stöcker



Beim überarbeiteten 1600S wurden die gleichen Neuerungen angepriesen, wie beim 1500.

Neue Lenkradstellung, bequemere Sitzposition, „hochstehender Fahrkomfort“, was immer das auch heißen mag, Komplettausstattung, neues Emblem mit Lorbeerkranz.....

Die Leistung wird mit 100 SAE-PS angegeben, was einer Leistung von 90 DIN-PS entspricht.

**Anmerkung zur Motorleistung:**

Bis in die 70er Jahre wurde die Leistung von Kraftfahrzeugmotoren gemäß DIN 70020 am Schwungrad gemessen und in **PS (DIN-PS)** angegeben.



Unten links: 1500 O.S.C.A. von Scottoy, mit den alten Formen von Mercury produziert.  
Unten: Original in 1:48 von Mercury.



Auf dem Foto oben ist das geöffnete Schiebedach im Hardtop gut zu sehen. Was sollen die Luft-einlässe im Kofferraumdeckel, die zudem auch noch in falscher Richtung eingebaut wurden?

**1600 S**

Norev	1:43	Metall	ca. 2016
Tokyo Plamo	1:25	Plastik	?

**Modelle:**

**1200 Cabriolet**

Ingap	1:30	Plastik	1962
Icic	1:43	Plastik	1959
Norev	1:43	Metall	ca. 2017

Unten: 1600S von Norev aus einer italienischen Zeitschriftenreihe.



Unten: Norev-Modell aus einer italienischen Zeitschriftenreihe, gibt es auch in Rot direkt von Norev.



**1500 Cabriolet (ab 1963)**

BO-G	1:43	Resine	1998
Norev	1:43	Plastik	1965
Norev	1:43	Metall	ca. 2014

Unten: Norev 1500 Cabriolet mit geschlossenem Verdeck.

Diverse Versionen – offen oder geschlossen, verschiedene Farben – tauchten in verschiedenen italienischen Zeitschriftenreihen auf. Die Modelle sind für den geringen Preis gut gemacht.



**1500 O.S.C.A**

Mercury	1:48	Metall	1961
Scottoy	1:48	Metall	2001
Hammer	1:60	Plastik	1963
Ingap	1:75	Plastik	1962





Oben: Auch das petrolfarbene 1500er Norev-Modell stammt aus einer italienischen Zeitschriftenreihe.

### 1600S (ab 1963)

Norev 1:43 Metall ca. 2016

Unten: Norev-Modelle vom 1600S im Maßstab 1:43 mit geschlossenem Verdeck.



### 1200-1600S Coupé

Fehlanzeige, da gibt es nichts!

### Quellen:

Dante Giacosa – Vierzig Jahre als Konstrukteur bei FIAT. Verlag: Automobilia, 1979.

ALL THE FIATS, 1899 -2007

Editorial Domus

Wolfgang Schmarbeck – Alle Fiat-Automobile

Motorbuchverlag Stuttgart 1982.

Antoine Prunet - PININFARINA, Kunst und Industrie von 1930 bis heute.

HEEL-Verlag, 2000.

Diverse zeitgenössische Automobil- und Oldtimerzeitschriften, bereits im Text benannt.

Prospektmaterial FIAT und Pininfarina

Ich habe selbst mal ein 1200 Cabriolet, Baujahr 1961 besessen, und zwar in den Jahren 1989 bis 1994. Zu dieser Zeit benutze ich mein Cabriolet zwischen April und Oktober als Alltagsfahrzeug.



Die Motorleistung empfand ich als ausreichend, gefahren habe ich ihn gerne, Schaltung und Lenkung empfand ich als leichtgängig und das Offenfahren damals als „Offenbarung“, schließlich war es mein erstes Cabriolet. Der Cabriokauf 1989 veranlasste mich damals, dem Club beizutreten.



Oben: Clubtreffen 1990 in Marburg.

Unten: Natürlich habe ich von meinem 1200 Cabrio auch ein Modell gebaut, Basis Scottoy.



Text: Josef Böskens

## Roth-Händle Raritäten '80

Die Autoshow des Jahres

18. Oktober bis 16. November 1980

Köln, Rheinpark, Messehallen 6 und 7

Vor einiger Zeit fielen mir die Messekataloge der Roth-Händle Raritäten der Jahre 1979 und 1980 in die Hände. Die 1979er Messe fand in Düsseldorf statt. Zwanzig hochexklusive Fahrzeuge wurden ausgestellt, alle Fahrzeuge stammten aus der weltberühmten „Harrah Automobile Collection“ aus Reno, am Rande der Hochlandwüste der Sierra Nevada.



In Düsseldorf standen sie, Bugatti Royale, Coupé 50 T, Atalante Coupé 57 SC, Phantom Corsair, Pierce Arrow, Packard Speedster, Duesenberg, Chrysler Phaeton Imperial .....

Viele dieser Fahrzeuge kannte ich schon, allerdings nur als Plastikbausätze im Maßstab 1:24. Einen großen Teil davon hatte ich in den 1970er Jahren liebevoll zusammengebaut.

Aber eigentlich wollte ich über die Autoshow 1980 in Köln berichten, die für uns als FIAT-Liebhaber wesentlich interessanter war.

Das Oldtimerhobby war zu dieser Zeit noch nicht sehr weit verbreitet. Als Oldtimer gingen sowieso nur Vorkriegsfahrzeuge durch, alles Andere waren „alte Autos“ und die Leute, die sich mit alten Autos aus den 50er und 60er Jahren befassten, wurden eher mitleidig belächelt, als bewundert. Man galt beim gemeinen Volk als „etwas sonderbar“. Mit meinen damals 22 Jahren interessierte ich mich auch schon für alte Autos und gehörte somit auch in diesen sonderbaren Kreis.

Ich weiß nicht mehr, ob ich es aus Anzeigen in Autozeitungen oder über Plakatwerbung erfahren hatte (Internet gab es noch nicht), aber ich bekam Kenntnis von der Autoshow der Superlative, die über 4 Wochen in den Messehallen 6 und 7 in Köln präsentiert wurde.

Ich war 22 Jahre alt und studierte im 3. Semester Bauingenieurwesen an der FH-Aachen. Dieser Umstand machte es mir und meinem Studienkollegen einfach – wir nahmen uns einen „vorlesungsfreien Tag“, was damals problemlos war, den es gab bei den Vorlesungen keine Anwesenheitspflicht und es wurde auch nicht kontrolliert. So machten wir uns auf den kurzen Weg von Aachen nach Köln. 32 hochkarätige Oldtimer wurden präsentiert, u.A. Rools Royce Phantom II, Golden Arrow, Delahaye California, Duesenberg Speedster, Hispano Suiza J12, Cadillac Phaeton V16, Bentley Blower, Itala „Peking-Paris“ und viele mehr.



Für mich am interessantesten waren aber die 3 ausgestellten FIAT's:

**1907 FIAT 130 HP**

**1924 FIAT S.B.-4 Mefistofele**

**1930 FIAT 525 SS**

Der 130 HP stammte aus dem Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti die Ruffia, Torino, heute Nationales Automobilmuseum, die anderen beiden Fahrzeuge stammten aus dem Centro Storico FIAT.

Im Messekatalog gab es folgende Beschreibung:

### **Der Gigant**

**1907 FIAT 130 HP**

*Einer der schnellsten Wagen seiner Zeit. Kein Wunder bei dieser Motorleistung.*

*Vierzylinder-Motor mit 15 Liter Hubraum und 130 PS. Maximaldrehzahl nur 1600 U./min.*

*Der Fiat 130 war als Rennwagen konzipiert, was vor 70 Jahren nicht viel zu sagen hatte. Alle Autos waren damals irgendwie ähnlich. Nur, Rennautos waren viel brutaler als Mobile für normale Bürger. Aber schon damals profitierte die Serie vom Rennsport.*



1907 Fiat 130

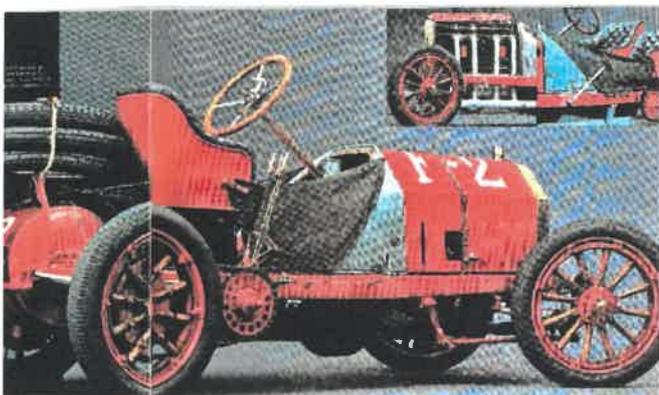
Seite 8

Museo dell'Automobile, Carlo Biscaretti di Ruffia, Torino

### **Kolben wie Kuchenteller**

Mit dem 130 PS-gewaltigen 16,1 Liter-Auto hatte Fiat einen potentiellen Bewerber auf allen Rennstrecken. Aus Frankreich 1908 kam dann eine schier perfide Vorschrift: Die Autos durften nicht mehr als 30 Liter Benzin auf 100 Kilometer verbrauchen. Die ersten und sicher nicht die letzten Spritsparer der Geschichte.

Fiat löste das Problem einfach. Der wassergekühlte Vierzylinder wurde um 10 Millimeter beschnitten. Das genügte. Und noch immer bewegten sich mit 18 Zentimeter kuchentellergröße Kolben stattliche 15 Zentimeter auf und ab. Sie erfüllten dabei einen Hubraum von 15.268 Kubikzentimeter.



### **Von Schalldämpfung war nichts zu hören**

An der Leistung änderte die Manipulation nichts. 130 PS nach wie vor bei 1600 Umdrehungen pro Minute. Ein behäbiger Dieselmotor für eine Motorjacht dreht sich doppelt so schnell. Niedrige Drehzahlen waren damals an der Tagesordnung. Mehr hätte das Material nicht ausgehalten. Drehzahlmesser waren logischerweise überflüssig – man konnte die Explosionen in den einzelnen Zylindern mitzählen. Laut genug waren sie jedenfalls. Denn wo immer ein Auto fuhr – von Schalldämpfung war nichts zu hören. Kurze Flammrohre galten als ideal – der ungehinderten Leistung wegen. Erst 1909 wurde das erste Schalldämpfergesetz verabschiedet. Und dann gab es noch lange die Auspuffklappen, die innerorts die

Verbrennungsgase im Dämpfertopf zähmten, auf freier Strecke die kraftmindernde Umleitung aber wieder aufhoben. Dann verstand man auch sogleich – und man hörte es – warum der Verbrennungsmotor auch Explosionsmotor hieß.

### **Keine Gnade vor der Kette**

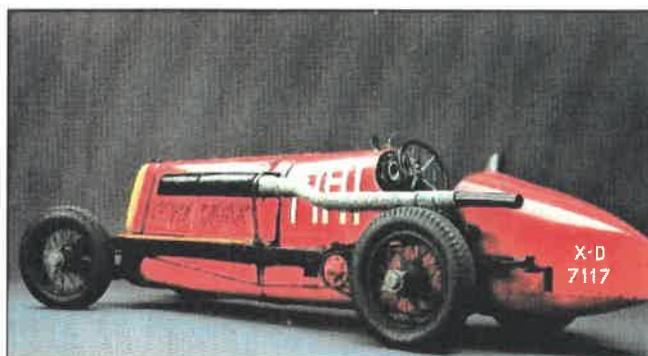
Für den Fiat 130 ließ man sich auf solchen Firlefanz natürlich nicht ein. Und auch die anderen Errungenschaften der bequemen Alltagsmobile waren nicht gefragt. Nur ein leichter Spritzschutz aus Stoff, keine Türen und leistungshemmende Kotflügel. Wer aus dem Wagen fiel, das kam im Eifer gar nicht so selten vor, musste zusehen, dass er den Absprung richtig erwischte und weit vom Wagen aufkam. Wer in eine der offenen Ketten zum Hinterrad fiel wurde zerstückelt – todsicher. Für den Fahrkomfort mussten sich Fiat-130-Piloten mit zwei soliden Starrachsen und Blattfedern in LKW-Dimensionen begnügen. Es hat noch lange gedauert, ehe brave Alltagsautos nach anderen Gesichtspunkten gebaut wurden. Es machte keinen großen Unterschied, ob man Rennen fuhr oder den Freund mit dem Auto besuchte. Ein Abenteuer war es in jedem Fall.

### **Inferno auf Rädern**

#### **1924 Fiat S.B.-4 „Mefistofele“**

Inhaber des damaligen Geschwindigkeits-Weltrekords: 234,98 km/h

Zwölfzylinder-Fiat-Flugzeugmotor mit 21.714 ccm, etwa 480 PS bei 2400 U/min, Einzelexemplar.



1924 Fiat S.B.-4 „Mefistofele“

Seite 26

Centro Storico FIAT, Torino

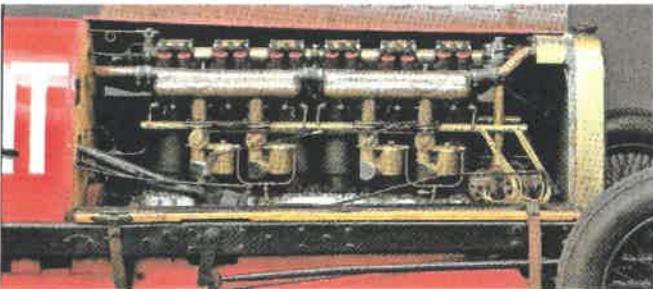
Der Name FIAT taucht weder in einem lateinischen noch in einem griechischen noch sonst in einem Wörterbuch auf. Die Engländer deuteten ihn zu Beginn des Jahrhunderts in ihrer Inselhochmütigkeit als Abkürzung für „fun in a taxi“.

Das ärgerte die Italiener – maßlos!

Schließlich baute die Fabbrica Italiana Automobili Torino – bis 1906 offizielle F.I.A.T., mit Punkt hinter jedem Buchstaben – alles andere als Taxis.

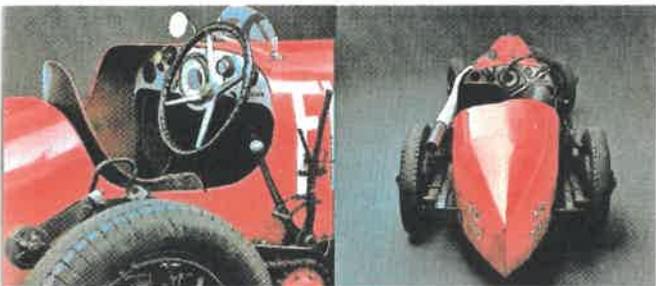
## **Kraft aus 12 Zylindern**

Der S.B.-4 sollte den hochnäsigen Gentlemen beweisen, was ein italienisches „Taxi“ leistet. 1908 ließ er zum ersten Mal englischen Boden unter seinen durchdrehenden Hinterrädern hochstieben. Sein 18,1-Liter-Motor katapultierte den Zwei-Tonnen-Koloss aus dem Pulk der englischen Herrenfahrer. Da blieb den Briten nur ein Ausweg: das infernalische Auto zu kaufen. John Duff stellte ihn in seine Garage – und ließ ihn dort stehen. 15 Jahre später, 1923, erinnerte sich Sir Ernest A.D. Eldridge an den Teufel aus Italien. Er erwarb den ungeheuerlichen S.B.-4 und fand, er sei zu schwach motorisiert. Statt des 18,1-Liter-Motors installierte er kurzerhand einen Fiat-Flugzeugmotor mit genau 21.714 Kubikzentimeter Hubraum und zwölf Zylindern.



(Hier irrte der Autor – der Mefistofele hatte und hat immer noch einen Reihensechszylinder. Anm. Red.)

Das Chassis musste dafür verlängert werden. Und auch die Motorhaube streckte sich zu imposanter Länge. Schon am 28. Juni 1923 fuhr der Mefistofele, wie die Engländer die gigantischen Autos von Fiat der Einfachheit halber jetzt alle bezeichnen, in Brooklands 124,33 Meilen pro Stunde. Das sind gut 200 km/h. Am 12 Juli 1924 schaffte Sir Ernest in Frankreich sogar 234,98 km/h. Das war ganz beiläufig ein neuer absoluter Geschwindigkeits-Weltrekord.



## **Bei diesen Geschwindigkeiten konnte der Fahrer nur noch beten**

Oder der Teufel hätte ihn geholt. Über die Motorhaube – das war wirklich noch eine Haube, festgezurrnt mit kräftigen Lederriemen – konnte er von vorne nichts sehen. Wer vor dem Mefistofele die Fahrbahn überquerte, hatte selber Schuld. Der

Fahrer ahnte nur, was auf der rechten Seite an ihm vorbeiraste. Halb blind und taub durch die irrwitzigen Vibrationen und den höllischen Lärm schaltete er mit eiserner Faust die unsynchronisierten Gänge mit einer gutdimensionierten Keule draußen neben dem Sitz. Wenn er nicht Acht gab, konnte ihm die Antriebswelle, die darunter tobte, den Arm abreißen. Sollte der Wagen zum Stehen gebracht werden, musste das frühzeitig geplant werden. Die Verzögerung war minimal, die Bremsstrecke dafür umso länger. Ein halber Kilometer bis zum Stillstand galt als guter Wert.

## **Schönling**

### **1930 Fiat 525 SS.**

Kompressor-Sechszylinder-Reihenmotor mit 88 PS und 3.700 ccm Hubraum.

Langhubiger Motor, der als Straßensportwagen konzipiert wurde. 150 km/h Höchstgeschwindigkeit bei 950 kg Gesamtgewicht.



1930 Fiat 525 SS  
Centro Storico FIAT, Torino

Seite 40

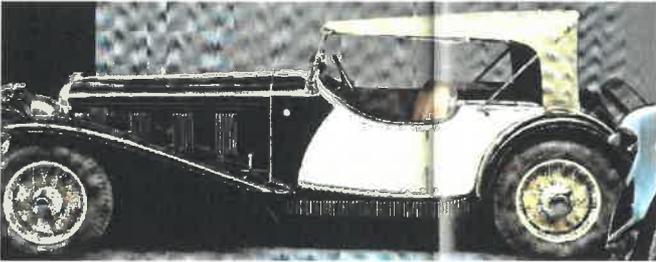
Anfang der 30er Jahre hatte Fiat in Turin längst die Spitzenstellung auf dem italienischen Automobilmarkt erobert. Die kleinen Modelle galten schon fast als Volkswagen. Die Großen fanden höhere Ehren. Als der 525 erschien – mit Sechszylindermotor und 3.700 ccm Hubraum – griff sogar der Vatikan zu. Etliche siebensitzige 525 in Sedanausführung wurden in den Fuhrpark des Papstes eingereiht. Der oberste kirchliche Hirt war zufrieden mit der für die damalige Zeit eher spärlichen Leistung von 68 PS. Dafür lief der Motor sanft und rund – wie es nicht eben nur die hohen Herren heute noch lieben.

## **Kurvenkünstler**

Fiat war das freilich nicht genug. Bald wurde der Radstand von 326 Zentimeter auf 300 Zentimeter verkürzt und eine Sportkarosse montiert. Der 525 SS fuhr jetzt zwar schneller um die Kurven, mehr Leistung hatte er immer noch nicht. Keine endgültige Befriedigung für das italienische Temperament.

Ein Kompressor schuf Abhilfe. Er pustete der langhubigen Maschine (82 mm Bohrung, 118 Millimeter Hub) 88 PS ein. Das Fahrgestell wurde nochmals verkürzt und die Spitzengeschwindigkeit stieg von ehemals 100 km/h auf respektgebietende 150 km/h. Fiat setzte in diesem Auto zum ersten Male hydraulische Bremsen statt der üblichen mechanischen Verzögerungshilfen ein – dem sportlichen Temperament angemessen.

Den hohen päpstlichen Segen hatte der SS (SS steht für „spider speciale“) ohnehin nicht bekommen. So konnte man getrost bei der äußeren Gestaltung des schnellen Produkts die reine Lebensfreude wirken lassen. Die Spezial-Karosseriewerkstatt Viotti entwarf einen wohlproportionierten Zwei-plus-zwei-Sitzer. Natürlich war das Auto offen – ein solides Dach hätte die leichte Linie nur gestört und für Regentage war ja ein Klappverdeck vorhanden.



### **Zu schön zum Rasen**

Lange Motorhaube und kühn geschwungene Kotflügel waren die weiteren Zutaten. Das Ganze stellte Viotti auf Chromspeichenräder. Aufs Heck wurden zwei Weitere als Ersatzräder geschnallt. Damals war es auf italienischen Straßen ratsam, mehrfach bereift zu reisen.



Aber der ansehnliche 525 SS taugte wenig als komfortabler Reisewagen. Er hatte zu wenig Platz. Auch als Sportgerät konnte er sich keinen großen Namen schaffen. Vielleicht war er einfach zu schön dafür. Wo er Lorbeeren erntete, das waren die stark frequentierten Schönheitswettbewerbe – oft zählte das mehr, als sportliche Ehren.

Der gute Ruf des 525 SS ist auch heute noch vorhanden: Er gilt als schönstes italienisches Vorkriegsauto. Wenn das der Papst geahnt hätte, hätte er vielleicht doch einen gekauft.

Text und Fotos: *Ausstellungskatalog*

So klangen die etwas blumigen und bisweilen markigen und übertriebenen Worte des Autors im Messekatalog. Die beiden Hubraumriesen sind längst nicht so laut, wie im Text dargestellt. Alleine die Tatsachen der extrem niedrigen Umdrehungen sprechen dagegen. Den Mefistofele habe ich bei den Classic Days auf Schloss Dyck fahren gesehen und gehört. Ich war beinahe etwas enttäuscht, mit wie wenig Lärm das Auto unterwegs war.

Aber die Ausstellung war klasse. Aufgrund der langen Dauer von 4 Wochen und aufgrund der Tatsache, dass wir an einem normalen Werktag dort waren, kann ich mich noch erinnern, dass nur sehr wenig Publikum da war. Ich hatte keine Probleme mit der Fotografie der Fahrzeuge. Da damals während meines Studiums das Geld knapp war, hatte ich Dias gemacht. Das war deutlich preisgünstiger als Papierbilder. Da ich schon mindestens 25 Jahre keinen passenden Projektor mehr habe, sind die zahlreichen Dias irgendwie abhanden gekommen, sodass die Bilder aus dem Katalog heraus gescannt wurden – daher die bescheidene Qualität.

Die Show war wirklich einzigartig. Damals gab es noch keine Oldtimermessen wie die Techno Classica, auch die Meilenwerke und Klassik-Remisen gab es noch nicht. Es gab lediglich einige Automuseen. Auf der Jochen-Rindt-Show in Essen – heute Essen Motorshow – wurden gelegentlich einige Oldtimer präsentiert, meistens im Keller. Ich glaube, dass es damals nur die Veterama in Mannheim schon gab. Vor diesem Hintergrund muss man sehen, dass so eine Oldtimershow schon etwas ganz besonderes war. Ich kann mich noch an meine Begeisterung von damals erinnern. Und der Lernstoff, der mir an dem „vorlesungsfreien Tag“ durch die Lappen gegangen war, den hatte ich nachher durch hilfsbereite Komilitonen, die den Inhalt mitgeschrieben hatten, nachholen können. Somit hatte mir der Tag auch in meiner beruflichen Zukunft nicht geschadet.

Was mich noch brennend interessieren würde: war irgendjemand aus unserem Club damals auch dort, 1979 in Düsseldorf oder 1980 in Köln?

**Bitte melden.**

Josef Böskens