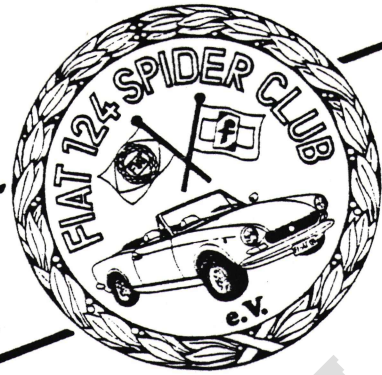


Spider- Magazin



- für alle Spider Freunde -

3/85

- IN EIGENER SACHE -



Wie fühlt man sich doch ohne Spider - wie ein halber Mensch, derjenige, der seinen Wagen über den Winter abgemeldet hat, wird mir nachempfinden können.

Die Clubarbeit geht trotzdem weiter und erreicht mal wieder einen Höhepunkt mit der nun dritten Ausgabe des vorliegenden Spider-Magazins. Dieses entsteht in unermüdlicher Mitarbeit einiger, weniger Mitglieder und nimmt merkbar an Umfang zu und damit auch an Informationsgehalt für jeden Einzelnen. Es ist eine junge Zeitung und lebt fast nur von den Beiträgen, die aus den Reihen der Redaktion kommen. Wir würden uns freuen, auch von anderen schreibfreudigen Mitgliedern Beiträge aller Art veröffentlichen zu können, es sind keine journalistischen Glanzleistungen gefordert!

Nicht nur die Zeitung wird immer umfangreicher, auch die Mitgliederzahl wächst, wir erreichen die 60, und auch einen allmählich steigenden Bekanntheitsgrad, nicht zuletzt bedingt durch unsere Treffen, von denen wir drei dieses Jahr hatten. Der Schwerpunkt der Treffen lag bisher im Norddeutschen Raum, das wird sich hoffentlich nächstes Jahr ändern, wenn sich einige Mitglieder im Süden und Westen Deutschlands bereiterklären, kleinere Regionaltreffen zu organisieren. Dieses bedeutet natürlich etwas Arbeit, bringt aber auch viel Spaß,

die letzten Clubtreffen haben es gezeigt, den Organisatoren möchte ich im Namen aller Mitglieder dafür noch einmal herzlich danken!

Nun beginnt die ruhige Saison und mancher Spider wird sich im Frühjahr kaum wiedererkennen, ist er doch durch die aufopfernde Arbeit seines Besitzers von der Rostlaube zur Augenweide geworden. Wie heißt es doch so schön: FIAT-Spider- noch nie war er so wertvoll wie heute, die Anspielung ist selbstredend, ist doch die Produktion unseres schönen Automobils im Sommer diesen Jahres eingestellt worden.

Der Winter gehört den Limousinen, lassen wir sie ohne Konkurrenz den Pfad durch den Schnee suchen, sie können ein bißchen Selbstbewußtsein gebrauchen, verblassen sie doch im Angesichte eines Spiders!

Ich hoffe, daß wir uns alle zu Pfingsten 1986 am Nürburgring (siehe Seite) zu unserem 3. Jahreshaupttreffen+ Mitgliederversammlung mit strahlenden Autos und Gesichtern wiedersehen und wünsche Euch in diesem Sinne einen rutschfesten Winter!

Michael Bischoff

Auch diese beiden neuen Sportwagen heißen FIAT 124.



124 Sport Coupé DM 9.980.- 124 Sport Spider DM 10.980.- 1438 ccm, 90 PS (DIN), Spitze ca. 170 km/h.

- 1 - Pfingsttreffen 1986
- 2 - Ersatzteile, Ankauf-Verkauf
- 3 - Clubnachrichten
- 4 - Spider Delegation auf der IAA '85
- 5-7 - -Fiat 124 Sport Spider- Test 1966
- 8-10 - Auf den Spuren...
- 11-13 - Mitgliederliste

FIAT-ein guter Name



Clubnachrichten

- CLUBBEITRÄGE -

Ab sofort bieten wir Euch die Möglichkeit des Bankeinzugsverfahrens für die laut Vereinssatzung am 15. Februar eines jeden Jahres fälligen Beiträge.

Dieses erspart Euch und uns unnötigen Ärger, und das wichtigste ist, wir können mit einem festen Betrag am Anfang des Jahres unsere Clubarbeit organisieren, dieses ist nicht möglich, wenn die Beiträge schleppend über das ganze Jahr eintreffen. Der Beitrag beträgt nachwievor DM 60,- fürs Jahr. Wir hoffen, daß jedes Mitglied diese Möglichkeit nutzt! (Antrag siehe Beiblatt!)



- CLUBAKTIVITÄTEN -

Für die Clubmitglieder aus dem Raum Hamburg ist unser wöchentliches Treffen im "OBJEKTIV", einer freundlichen Kneipe im ansprechenden Stil, zur willkommenden Einrichtung geworden!

Auch die Freunde unserer Mitglieder mischen kräftig mit beim Biertrinken, sich unterhalten und fachsimpeln.

Ihr seid alle herzlich eingeladen, jeden Mittwoch ab 20 Uhr 30 am "Stammtisch" platzzunehmen, die Adresse lautet:

Objektiv
Grindelhof 39
2000 Hamburg 13

- JUST MARRIED -

Unser Clubmitglied Thorsten Scheele in 2324 Högsdorf hat geheiratet! Seine langjährige Freundin Ines wurde ihm zur Ehefrau erkoren, wir wünschen dem frischgebackenen Ehepaar alles Gute für die Zukunft und hoffen, daß der Spider auch bei möglichem Nachwuchs nicht ins Gras beißen muß, ist er doch das ideale (Klein)-Familienauto!

- VON WEIT HER -

Anläßlich unseres Sommertreffens in Lütjenburg am 20.7.1985 erlebten wir mal wieder eine große Überraschung:

Unser uns vielen bekannter "Norweger" Willy Ott tauchte unversehens auf dem Parkplatz, unserem Treffpunkt in Lütjenburg auf, nach über 16 Stunden Fahrt etwas geschafft, doch frohgelaunt.

Die Freude über das Eintreffen unseres 1. Norwegischen Mitgliedes war wirklich groß, hatte es doch keiner erwartet, daß die Begeisterung über den Fiat Spider so groß ist, eine so lange Anfahrzeit in Kauf zu nehmen.

Unterwegs entmutigte ihn auch ein geplatzter Reifen nicht, die Fahrt fortzusetzen, daher können wir ihm nur danken für das Kommen und hoffen, daß er und seine Frau auch weiterhin an unserem Clubleben teilnehmen!

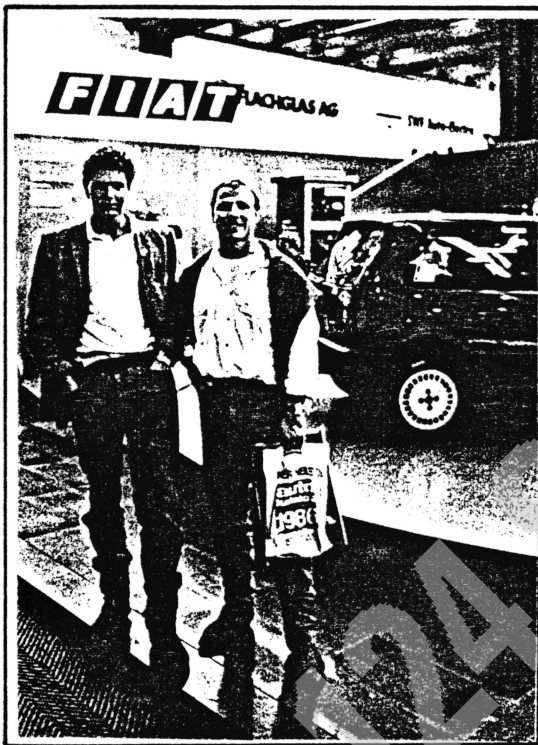
DAS AUTO - 99 JAHRE JUNG
SPIDER DELEGATION AUF DER IAA '85

Kurzentschlossen besuchten wir die 51. IAA in Frankfurt, um dort die Spuren des 124 Spider vor Ort zu verfolgen.

So starteten wir am Donnerstagmorgen bei herrlichstem Spiderwetter nach Frankfurt; natürlich offen und bester Laune.

Der erste Eindruck war die perfekt organisierte Anfahrt zur IAA, besonders die Ausschilderung und Einweisung in die direkt an der Autobahn gelegenen Parkplätze. Busse brachten die Besucher im Pendelverkehr von den Parkplätzen unmittelbar auf das Messegelände.

Die Hallen 8 und 9 waren die für uns interessantesten Anlaufpunkte, da sich hier die PKW's und die Zubehör- sowie Ausstattungsfirmen befanden.



Der erste Weg führte uns wie von selbst zum Stand der Fiat AG, um uns über die Gründe der Produktionseinstellung des 124 Spider zu informieren.

Auf eine entsprechende Frage erhielten wir von einem Fiat-Offiziellen mit Bedauern im Gesicht ("schließlich war mit dem 124 Fiat's wohl attraktivstes Ausstellungsstück verschwunden") die lapidare Auskunft, diese Frage besser an Pininfarina zu stellen, die jedoch auf der IAA nicht vertreten seien.

Derart ernüchtert setzten wir unseren Rundgang in den Hallen 8 und 9 fort, bis wir unerwartet und unverhofft auf den Pininfarina-Stand trafen, den es also doch gab!

Nun ratet mal, was uns auf dieselbe Frage den 124 Spider betreffend von Seiten Pininfarina's geantwortet worden ist:

"Diese Frage müssen Sie an Fiat richten, da FIAT für die Produktionseinstellung verantwortlich ist."

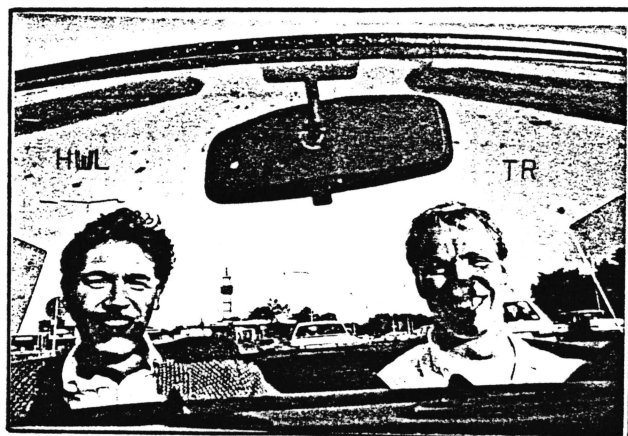
Aus dieser gegenseitigen Schuldzuweisung kann man wohl den Schluß ziehen, daß letztlich beide gerne den 124 Spider weiter produziert hätten, schließlich kann man mit Absatzschwierigkeiten nicht argumentieren, denn der Europaspider verkaufte sich so gut wie keiner seiner Vorgänger.

Der Grund ist vielmehr in der Einstellung der Serienteilzulieferung aus der Produktion des Argenta von Fiat an Pininfarina zu suchen.

Um den 124 Spider weiterhin bauen zu können, müßte Pininfarina diese Teile nun in Eigenproduktion herstellen, was außerhalb der Rentabilitätsgrenzen liegen würde.

Der Besuch auf der IAA hat sich gelohnt, wenn sich auch bei einigen Objekten beklemmende Atemnot durch gesteigertes Publikumsinteresse bemerkbar machte (Porsche 959, RR, Ferrari), die sich einem allerdings schon während der Busfahrt durch die Parkplatzlandschaft ankündigte.

Zum Schluß noch einen Tip für Euren Besuch auf der IAA '87: Nehmt Euch viel Zeit und gutes Schuhwerk mit, denn allein für die PKW-Hallen benötigt man 4-5 Stunden. Die beste Zeit ist natürlich unter der Woche und ab 16 Uhr, da sich dann schon viele auf der Heimfahrt befinden.



Hallo Spiderfreunde!

Das PFINGSTTREFFEN '86
=====

vom 17. bis 19. Mai 1986 wirft seine Schatten voraus.

Folgende Aktivitäten sind geplant:

- große Rundfahrt
- Teilemarkt
- Fahrt zum Nürburgring (Besuch des Museums, evtl. Rundkurs auf dem alten Ring)
- (Tabak)Einkauf -zollfrei- in Belgien (Reisepass oder Personalausweis nicht vergessen!)
- Stadtbummel durch Monschau

Das Treffen wird, wie Ihr sicherlich gemerkt habt, in der Eifel stattfinden, genauer in SCHLEIDEN, das liegt ca. 60 km südöstlich von Köln.

Eine Karte sowie der genaue Ablauf des Treffens gehen Euch noch zu.

Damit alle möglichst nahe zusammen untergebracht werden können, wollen wir ein Hotel über Pfingsten mieten.

Um die Reservierungen vornehmen zu können, benötige ich verbindliche Anmeldungen!

Der Preis beträgt für eine Übernachtung mit Frühstück pro Person DM 30,-

Gleichzeitig werden wir auf diesem Treffen auch unsere 3. ordentliche Jahresmitgliederversammlung durchführen.

Über eine rege Teilnahme würde ich mich sehr freuen!

Für den Vorstand

Euer



! Coupon bitte bis Mittwoch, den 4.12.85 ausgefüllt an mich
zurücksenden: Thorsten Machner, HSBw - ET, Holstenhofweg 85,
2000 Hamburg 70. !

Ersatzteile

Eine Information vorweg:

Der Club besitzt eine zunehmende Anzahl von Katalogen verschiedener Anbieter von Teilen für unseren 124 Spider. Motortuningteile; Sportluftfilter; Auspuffe, Karosserieteile; Stoßdämpfer, Lenkräder etc. sind im Lieferumfang enthalten. Bei Interesse und zwecks Preis- und Adressennachfrage bitte an die Clubadresse, Michael Bischoff, wenden.

ANKAUF - VERKAUF

Michael Möller
Griegstraße 39
2000 Hamburg 50
040/8807692

Verkaufe: 2 Heckleuchten, 2 Türen (beides 1600),
1 Motorhaube 1400er

Nils P. Clasen
Eichhofstr. 26
2300 Kiel
0431/542242

Verkaufe: 2 Kurbelfenster, 1 Rückbank,
1 Hardtop einteilig

Hubertus Labes
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
040/4103392

Verkaufe: 2 Hardtops dreiteilig, Außenspiegel
für Europaspider (2 Stück)

Suche : rechte Sonnenblende für Euro-Spider

Rüdiger Tillmann
HSBw Hamburg FB Päd.
Stoltenstr. 13
2000 Hamburg 70
040/6550298

Verkaufe: 1 Hardtop einteilig

Suche : Fahrersitz, Original 124 Felgen

Torsten Behle
Bekwisch 32
2000 Hamburg 65
040/6014145

Verkaufe: Registervergaser mit Luftfilter

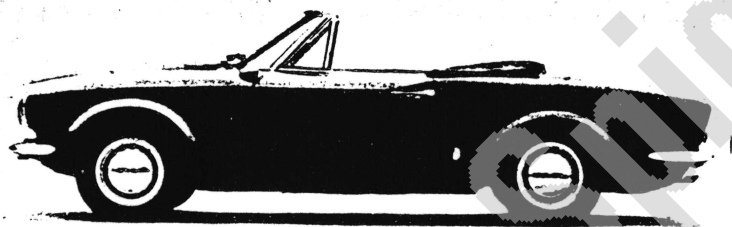
Suche : Doppel-Weber Vergaseranlage mit
Ansaugstutzen, Luftfilter, Uhr und
Öldruckmesser, Persenning, Getriebe

Thomas Niedergerke
Hoopter Str. 141
2090 Winsen/Luhe
04171/2561

Verkaufe: Alles was ich habe

Suche : Für ABARTH: Embleme, Schalensitze,
Teile aller Art

FIAT 124 SPORT SPIDER



*Abgewogene unaufdringliche Linien
kennzeichnen den neuen Spider von Fiat.
In seinen wesentlichen Teilen basiert
er auf der 124-Limousine. Der Hubraum
wurde auf 1438 ccm vergrößert.*



Unmittelbar nach dem Turiner Salon erhielten wir von Fiat mehrere der neuen Fiat 124 Sport Spider für Fahrversuche, die auf der Autostrada und einem Landstraßen-Rundkurs durchgeführt wurden.

Das Äußere des neuen Spider hat uns angenehm überrascht; er ist hübscher als wir nach den Fotos erwartet hatten. Doch scheint das Heck besser geglückt als die Frontpartie, die ein wenig an Lösungen kleinerer italienischer Karosserieschneider erinnert. Für einen Spider ist der Einstieg sehr bequem, und auch die Sichtverhältnisse bedeuten einen Fortschritt gegenüber vergleichbaren Modellen. Die Innenverkleidung sowie die Sitzbezüge aus Skai zeugen von gutem Finish. Das kleine Lenkrad mit seinem Holzkranz liegt gut in der Hand. Die Instrumentierung umfaßt neben den üblichen Armaturen einen Öldruckmesser und ein Wasserthermometer; eine Öltemperatur-Anzeige fehlt. Gut im Blickfeld liegen der Tachometer und rechts davon der Drehzahlmesser mit seinen Anzeigen für maximale Leistung (bei 6250 U/min) und dem roten Drehzahlbereich, der bei 6800 beginnt. Während der Versuche haben wir bis 7000 U/min gedreht,

und man hat uns versichert, daß der Motor klaglos 8000 verträgt, was wir freilich nicht nachprüften. Die Pedal-Anordnung ist gut, doch das Gaspedal geriet etwas zu kurz, so daß man bei schnellem Schalten den Fuß anatomisch unglücklich bewegen muß. Im Fond ist eine recht komfortable Bank, um aber Platz für die Beine zu finden, muß man die Vordersitze ganz nach vorn schieben und deren Rücklehnen fast senkrecht stellen, sonst kann man nur Kinder oder Gepäck unterbringen (was allerdings bei Spidern fast durchweg in Kauf genommen werden muß).

Fahreindrücke

Für die Fahrleistungsversuche stand eine elektrische Zeitmeßanlage von Fiat zur Verfügung, die es gestattete, die 400 Meter und den Kilometer mit stehendem Start zu messen; vier Kilometer nach der Startlinie waren Selenzellen zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit installiert.

Der Motor springt leicht an und ist deutlich vernehmbar. Beim Start greift die Kupplung gut, und das Fünfgang-Getriebe

mit Mittelschaltung und eng beieinanderliegenden Ebenen für die ersten vier Gänge und einem rechts oben liegenden V. Gang, läßt sich sehr leicht schalten. Die Elastizität bei normaler Fahrweise völlig ausreichend. Der langsamste all dieser Spider brauchte für die 400 Meter mit stehendem Start 17,708 s und für den Kilometer 33,716 s, der schnellste kam auf beachtliche 16,990 und 32,103 s. Die Werksangaben nehmen sich dagegen bescheiden aus: Turin setzt in seinen Prospekten 18,2 und 34 s an. Selbst die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h wurde von allen Wagen übertroffen. Als Bestwert stoppten wir 174,3 km/h. Bei dieser Geschwindigkeit zeigt der Tachometer 178 an, das bedeutet nur 2 Prozent Abweichung. Auf einem leichten Gefälle der Autostrada kam die Tachonadel der 200 km-Grenze nahe, ohne daß die Lenkung fühlbar leichter, die Richtungsstabilität geringer geworden wäre oder sich sonstige Nachteile gezeigt hätten, die normalerweise auftreten, wenn ein Wagen seine Grenzen bezüglich der Geschwindigkeit erreicht oder überschreitet. Bei dieser Gelegenheit konnten wir auch feststellen, daß das Verdeck



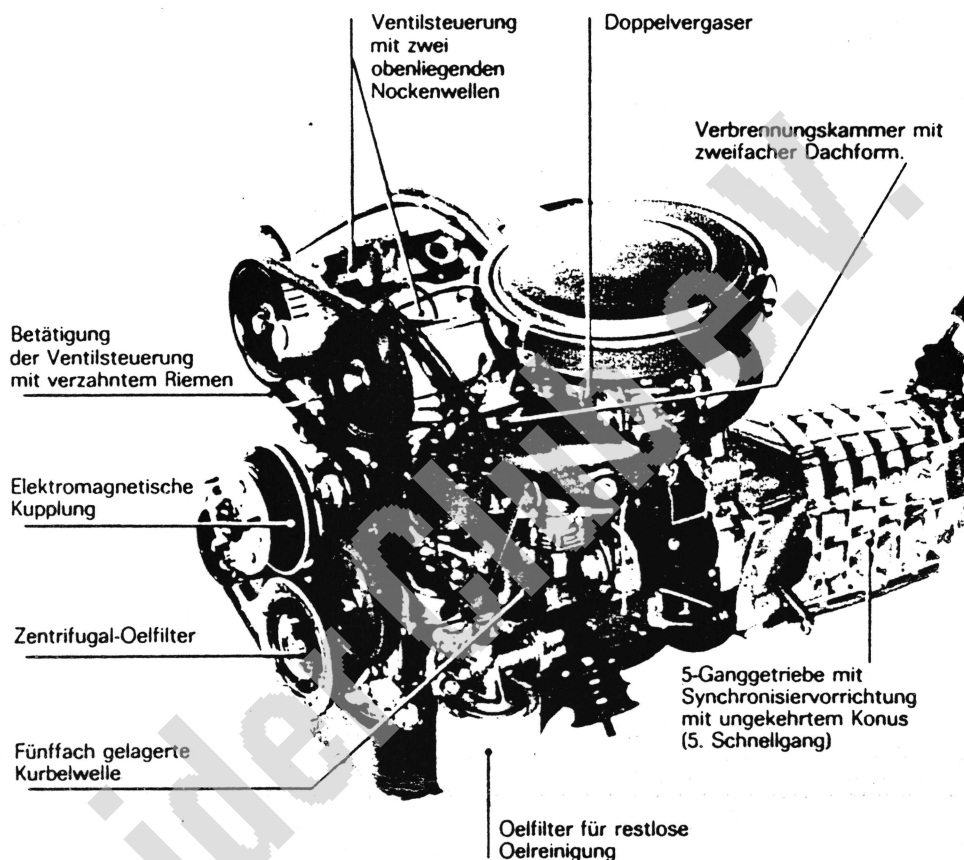
sehr gut verarbeitet ist: es flatterte niemals — auch nicht bei Höchstgeschwindigkeit —, es ist so dicht, daß wir nie einen Luftzug verspürt haben, und der Geräuschpegel ist durchaus erträglich. Es fiel uns auf, daß die Lenkung sehr präzise und ohne Kraftaufwand zu bedienen ist. Für unseren Geschmack ist sie zwar etwas indirekt übersetzt, doch für den Durchschnittsfahrer mag diese Auslegung genau die richtige sein. Die Bremsen — Scheiben an allen vier Rädern mit Servo — ermöglichen eindrucksvolle Verzögerungen, doch bemerkten wir an einem der Versuchswagen, daß der Bremskraftverteiler, der ein Blockieren der Hinterräder verhindern soll, nicht einwandfrei funktionierte: bei Vollbremsungen blockierten die Hinterräder trotzdem. Dennoch muß man die Bremsen als äußerst wirkungsvoll bezeichnen, wenn man das Pedal gefühlvoll betätigt. Es war uns zwar nicht möglich, Messungen vorzunehmen, doch sind wir überzeugt, daß der Fiat 124 Sport Spider sehr gute Verzögerungswerte erreicht. Die von der 124-Limousine abgeleiteten Radaufhängungen benehmen sich vorn wie hinten sehr zufriedenstellend, doch ist die Federung wegen der sehr viel höheren Geschwindigkeiten des Spiders härter als die der Limousine. Da er hinten zudem leichter ist, neigen auf unebener Straße — besonders, wenn kein Gepäck im Kofferraum ist — die Hinterräder zum Springen, doch läßt sich das sehr leicht korrigieren; man macht es fast unbewußt. Dabei hilft natürlich in Kurven sehr stark der kräftige Motor. In seinen wichtigsten Teilen ist er von der Limousine übernommen, doch besitzt er einen Zylinderkopf mit zwei Nockenwellen, die durch einen Zahnriemen angetrieben werden. Diese Lösung, die erstmals von Glas in der Serienfabrikation angewendet wurde, hat inzwischen ja auch General Motors für den Pontiac-Sechszylindermotor übernommen. Fiat ist damit die zweite große Firma, die dieses System anwendet, das Laufruhe bringt sowie billiger in Einbau und Unterhalt ist als die klassischen Nockenwellen-Antriebe Kette und Zahnrad. Man hat den Zahnriemen erst nach eingehenden Versuchen gewählt und es nicht zuletzt ihm zu verdanken, daß der Motor mit beispielsweise 6000 U/min völlig vibrationsfrei läuft. Der Hubraum wurde von 1187 auf 1438 ccm und die Leistung von 60 auf 90 PS erhöht.

Zusammenfassend muß man sagen, daß der Wagen besser gelungen ist, als man erwarten konnte. In Anbetracht seiner Form und seiner Fahrleistungen erscheint der Preis von 1 550 000 Lire (10 000 DM) nicht mehr nur günstig, sondern eher als „gezielte Maßnahme“. Und schließlich hat der 124 Sport Spider nicht nur das Plus sehr niedriger Anschaffungskosten, sondern auch durch die Verwandtschaft mit dem bei Fiat in Großserie gebauten 124 gegenüber vergleichbaren Wagen geringe Unterhalts- und Reparaturkosten.

Mario Poltronieri

DIE WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN

FIAT 124 SPORT SPIDER



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung $\times$ Hub 80 $\times$ 71,5 mm, Hubraum 1438 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,9:1, Leistung 90 PS bei 6500 U/min, spezifische Leistung 62,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 11,0 mkg bei 3600 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6500 U/min) 15,5 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (bei 3450 U/min) 8,2 m/s, 2 oberliegende Nockenwellen durch einen verzahnten Riemen betätigt, 5fach gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 3,8 Liter, 1 Weber-Doppelvergaser 34 DFH, mechanische Kraftstoffpumpe, 45 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 60 Ah, Lichtmaschine 400 W.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, mechanisch betätigt, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,422 (14,0), II. 2,10 (8,6), III. 1,361 (5,6), IV. 1,0 (4,1), V. 0,912 (3,74), R. 3,526 (14,5), Achsantrieb 4,1, Ölinhalt Getriebe 1,65 Liter, Achsantrieb 0,7 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Drehstabilisator, hinten Starrachse, Schraubenfedern, Längsschubstreben, Panhardstab und Drehstabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische

Fußbremse, vorn- und hinten Scheibenbremsen, Bremsdruckregler für die Hinterräder, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 K $\times$ 13, Reifen 165 $\times$ 13, Luftdruck 1,6/1,6 atü.

ABMESSUNGEN

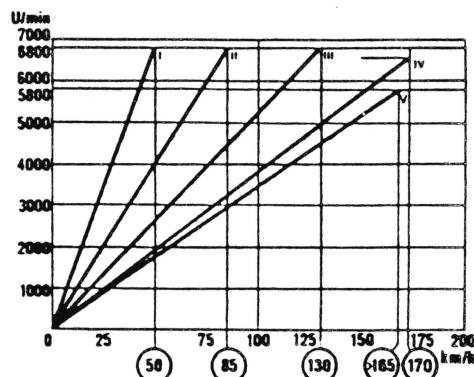
Radstand 2280 mm, Spur 1350/1320 mm, Außenmaße 3971 $\times$ 1613 $\times$ 1220, Wendekreisdurchmesser 10,4 m, 2 $\frac{3}{4}$ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht 945 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1265 kg, Zuladung 320 kg, Personenindexzahl 3,8, Leistungsgewicht fahrbereit 10,5 kg/PS, mit 170 kg Belastung (2 Personen mit Gepäck) 12,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 174,3 km/h



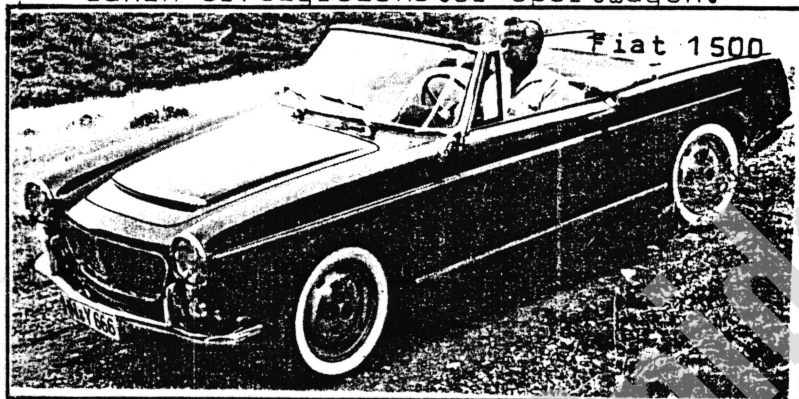
AUF DEN SPUREN...

Das wir ein wunderschönes Auto fahren, muß hier nicht extra erwähnt werden. (Dem, der es vergessen haben sollte, sei angeraten, sich in der Garage davon zu überzeugen)

Daher erscheint es interessant, ein bisschen über die Geschichte des Fiat 124 Sport Spider zu erfahren.

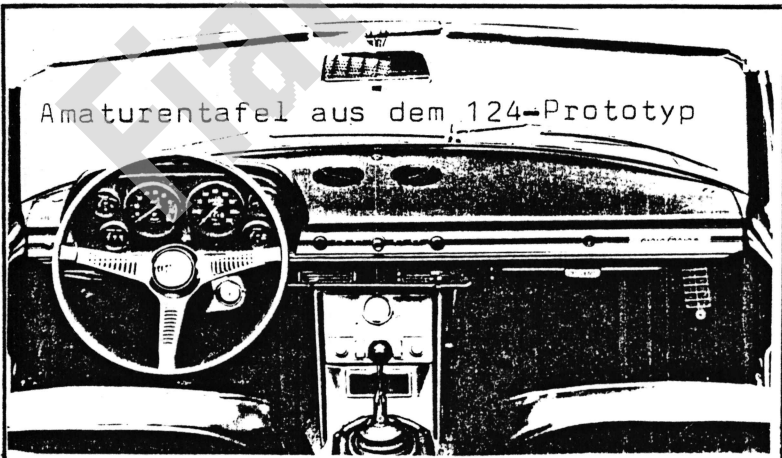
Fiat's Ambition, den 124 Spider zu bauen, entstand aus der Notwendigkeit, einen Nachfolger für den 1500 (auch 1200, 1600) zu finden, dessen Zeit gekommen war, schließlich stammten Chassis und Unterbau noch vom 1100/103, der 1953 konstruiert wurde.

Der 1500 wurde von 1959-1966 in seinen verschiedenen Versionen 22 695 mal als Cabriolet und 3024 mal als Coupé gebaut und war Fiat's bis dahin erfolgreichster Sportwagen.



Um diesen Erfolg zu erhalten, mußte ein modernes, möglichst preiswertes Auto entstehen, das an die Tradition der Grand Turismo Wagen anknüpfen konnte.

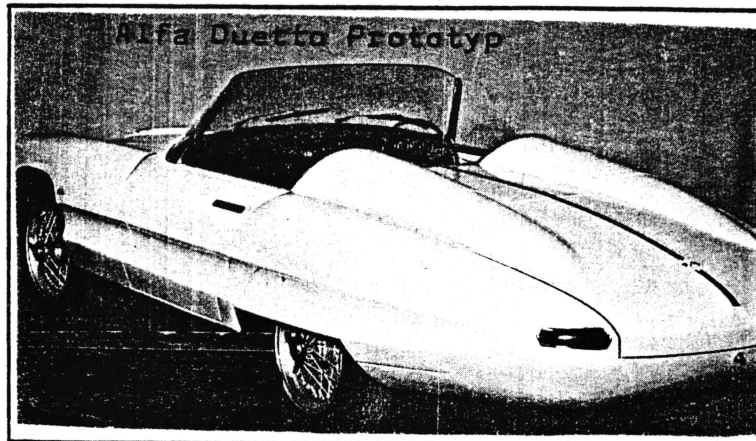
So wurde der 124 Spider von Grund auf neu konstruiert und es entstand im April 1966 ein Prototyp "124 Sport", der fast der endgültigen Version, die ab Sommer 1966 produziert wurde, entsprach; geändert wurde eigentlich nur noch die Instrumententafel.



Die Karosserie stammt, wie wohl jeder weiß, von Pininfarina, der im selben



Jahr auch den Dino Spider und den Alfa Romeo Giulia Spider Duetto (besser bekannt als "Rundheck-Spider") stylte, die alle in seiner gerade ausgebauten Fabrik in Turin am Fließband hergestellt werden sollten.



Pininfarina ließ sich bei dem 124 Spider nach eigenen Angaben durch den Chevrolet Corvette "Rondine" von 1963 inspirieren.

Dem damaligen Zeitgeschmack entsprechend wurde der Fiat 124 Spider als ausgewogen unaufdringlich, aber hübsch bezeichnet, wobei das Heck im Gegensatz zur Frontpartie als besser gelungen angesehen wurde.

Der Motor wurde von Aurelio Lampredi konstruiert, der auch weit kompliziertere Aufgaben bei Ferrari löste.

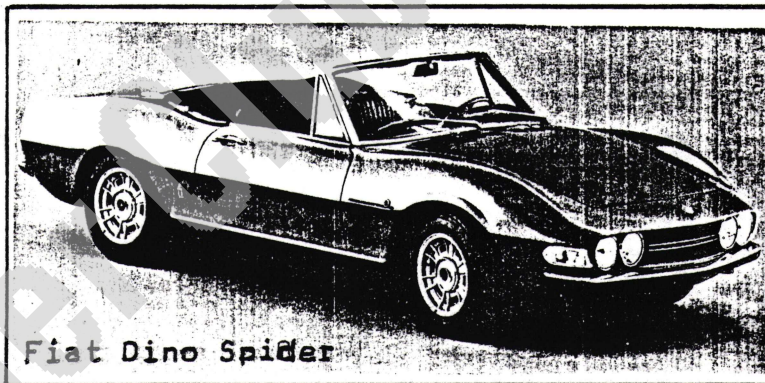
Für diesen Motor jedoch gab Fiat dem Konstrukteur weitgehend freie Hand, es sollte lediglich die Möglichkeit mehrerer Kubikklassen geschaffen werden. So wurde eine Kapazität von 1.0 bis 1.6 Liter als Ziel ins Auge gefasst.

In seinen wesentlichen Bestandteilen (Zylindergruppe aus Grauguß, Zylinderkopf aus Alu-Guß, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Steuerung durch hängende Ventile über zwei obenliegende Nockenwellen betätigt, Kraftstoffzufuhr durch mechanische Membranpumpe von der Kurbelwelle angetrieben und Motor- kühlung mittels Wasser) blieb der Motor bis heute Antriebsquelle des 124 Spider und auch anderer Fiat Modelle der mittleren Kategorie.

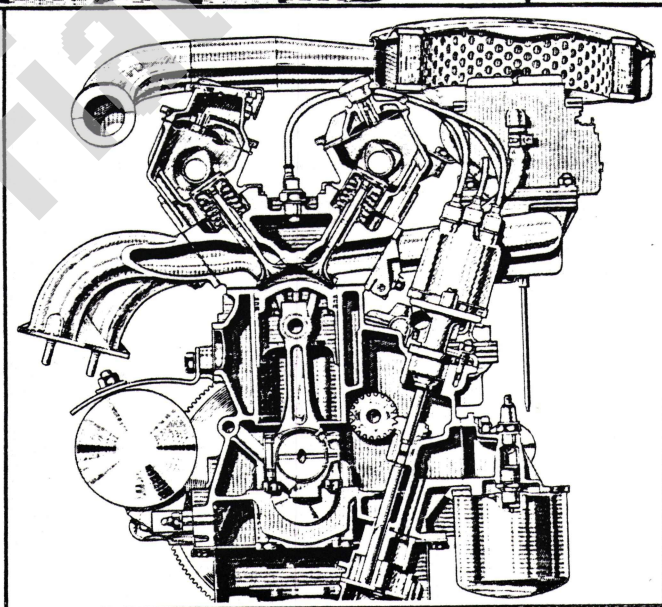
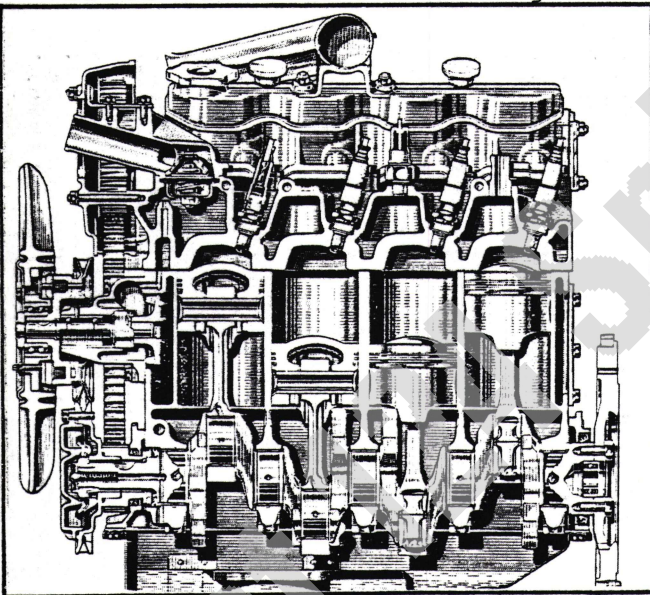
Für die neueren Versionen kamen dann nur noch eine elektronische Zündung mit magnetischem Impulsgeber sowie eine elektronische Einspritzung "Bosch L-Jetronic" dazu, die zwar das Höchstdrehmoment verbesserten, die Höchstleistung aber nicht wesentlich steigerten.

Dies wurde allerdings durch die kurzzeitig aufgelegte Sonderserie "Volumex" erreicht, die mit einem Kompressor versehen wurde.

Der Fiat 124 Spider wurde Publikum und Presse zum ersten Mal auf dem Turiner Salon von 1966 gezeigt, wo er allerdings im Schatten des gleichzeitig vorgestellten Dino Spider stand.



Fiat Dino Spider



Geplant war der 124 Spider hauptsächlich für den Export nach Amerika als Konkurrenz für den 1.8 Liter MGB, der in Größe, Aufmachung und Preis nahezu gleichwertig war.

Dies erklärt auch, warum nie ein 124 Spider mit Rechtslenkung gebaut wurde, was bedeutet, daß nur sehr wenige in die UK-Staaten gelangten.

Erste Änderungen erfuhr der Wagen im Jahr 1969 mit einem stärkeren Motor (jetzt 1600 statt 1400 ccm) und einigen stylistischen Verbesserungen (Motorhaube bei der PS-stärkeren Version, Rückleuchten, Grill).

1975 entstand die "gepanzerte" Version um sich den neuen Bestimmungen in den USA anzupassen.

Dazu gehörten vor allem massive Stossstangen (sog. energy-absorbing bumpers), ein neuer Grill und Begrenzungsleuchten an den Kotflügeln.

In dieser Form wurde der 124 Spider nur noch in die USA verkauft, in Europa bestand zu diesem Zeitpunkt lediglich die Möglichkeit des Re-Imports.

1975 war auch das Jahr, in dem der 100 000 Spider vom Band lief, von denen aber nur ca. 3000 direkt nach Deutschland gelangten. Es dauerte dann bis 1980, um die 150 000 voll zu machen.

In Europa begann das ungetrübte Spider vergnügen erst wieder 1982 mit dem Europaspider. Zwar hatte sich Fiat zum Einstellen der Produktion entschlossen; mit dem in den USA gezeigten Erfolg im Rücken begann daraufhin aber Pininfarina, das Auto in eigener Regie herzustellen.

Noch ein paar Worte zur sportlichen Seite des 124 Spider. Sie begann im Mai 1972, als Hakan Lindberg mit einem Sport Spider die Rallye Akropolis gewann. Um weiterhin mit Porsche und Renault Alpine mithalten zu können, mußte aber ein verbessertes Auto auf die Beine gestellt werden. Getäuscht wurde von einer Mittelmotorkonstruktion, gebaut wurde der 124 Abarth Rallye als kurzfristig machbare und kostensparende Lösung. Die Produktion begann im September 1972, im November des gleichen Jahres standen bereits 500 Autos zur Verfügung, bis Sommer 1975 wurden 1013 Stück produziert.



Dieser Wagen basierte auf derselben Bodengruppe und Karosserie wie der normale Spider, lediglich die Stossstangen waren abmontiert, Motor- sowie Kofferraumhaube waren mattschwarz lackiert, er trug ein permanentes Hardtop mit Überrollkäfig und hinter

Nach der Verunstaltung des spoiler-geschädigten Alfa gibt es nun keine äquivalente Alternative mehr in den Verkaufskatalogen.

deren Heckscheibe saß ein großer Tankschnellverschluß.

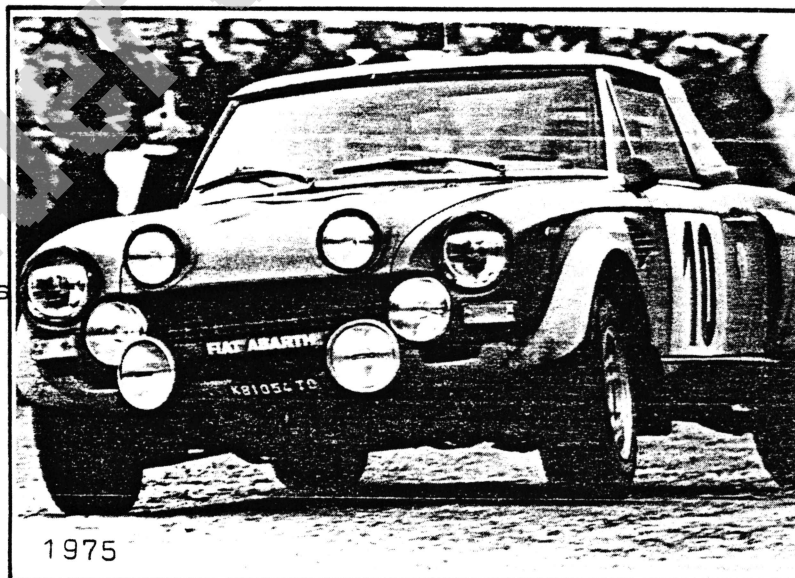
Den feinen Unterschied machten Fahrwerk und Motor.

128 PS werden bei 6200 U/min frei, von 0 auf 100 beschleunigt der "Abarth" in 8,7 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 191 km/h. Er hat vorne und hinten Einzelradaufhängung und steht auf Pirelli CN 36 185/70 VR 13 auf 5 1/2 J 13 Leichtmetalfelgen.

Mit diesem Auto gewann Achim Warmhold dann 1973 die Polen-Rallye, zwei zweite Plätze in San Remo und auf der Akropolis folgten.

1974 wurde der Wagen neu aufgelegt für die Gruppe 3, blieb allerdings weitgehend erfolglos.

1975 erhielt er einen 16-Ventil Zylinderkopf und feierte prompt einen Doppelerfolg bei der Rallye Portugal und zwei zweite Plätze bei der Monte und in San Remo.



1976 setzte Fiat den 131 Abarth Rallye ein und beendete damit die sportliche Karriere des 124 Spider.

1985 nun wurde der 124 Spider in aller Stille aus der Produktion genommen, nachdem insgesamt 200.000 Stück hergestellt worden waren.

Kapazitätsprobleme beim Hersteller Pininfarina und Serienauslauf der aus dem Argenta verwendeten Aggregate geber die Begründung.

Bleibt nur die Frage, wem dies dient? (Zumindest dem Wiederverkaufswert unseres Autos...)

HWL

Mitgliederliste des FIAT- 124 Spider Club e.V.

Stand: 9.85

- | | |
|--|--|
| 1) Averweg, Dietmar
Bahnhofstr. 41
4403 Senden 3
02536/6825 | 2) Adermann, Peter
Lindenstr. 2-4
2875 Ganderkesee 1
04222/2434 |
| 3) Barth, Ulrich
Wilhelmshavenerstr. 173
2902 Rastede II
04402/7788 | 4) Banduch, Frank
Julius-Vosseler-Str. 110
2000 Hamburg 54
040/495364 |
| 5) Behle, Torsten
Bekwisch 32
2000 Hamburg 65
040/6014145 | 6) Beichler Thomas
Im Hasengarten 26
5000 Köln 50 |
| 7) Bischoff, Michael
Rombergstr. 18
2000 Hamburg 20
040/492768 | 8) Büttig, Thomas
Südstr. 41
5990 Altena
02352/50483 |
| 9) Buil, Michael
Kermisdahlstr. 18
4190 Kleve 1
02821/18771 | 10) Clasen, Nils-Peter
Eichhofstr. 26
2300 Kiel
0431/542242 |
| 11) Danner, Günter
Hohenfelderstr. 6
2000 Hamburg 76
040/2507983 | 12) Dotzel, Axel
Pappelstr. 58
5142 Hückelhoven 5 |
| 13) Eckardt, Axel
Schlimbachallee 12
2300 Kiel 17
0431/395030 | 14) Engelke, Detlef
Mozartstr. 3
3352 Einbeck
05561/5443 |
| 15) Erb, Lukas
Austr. 62
8709 Runpar
09365/9875 | 16) Feigl, Günther
Tarpenbekstr. 148
2000 Hamburg 20
040/4802304 |
| 17) Heider, Georg
Herzberger Str. 28a
3411 Katlenburg 1 | 18) Hendrich, Holger
Butenkampsweg 3
2121 Embsen |
| 19) Kibbel, Peter
Steiler Weg 12
2000 Hamburg 55
040/385189 | 20) Kieffer, Thomas
Ruhrstr. 38
2000 Hamburg 50
040/8509315 |

- 21) Koslowski, Ralf
Müssenredder 7
2000 Hamburg 65
040/6023962
- 22) Kruse, Janette
Cesar-Klein-Ring 24
2000 Hamburg 60
- 23) Kniese, Jürgen
Mittelstr. 23
3549 Wolfhagen 1
05692/2327
- 24) Labes, Hubertus
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
040/ 4103392
- 25) Lontke, Werner
O.T. Immensen 72
3352 Einbeck 1
05561/81530
- 26) Luczinski, Lars
Röggenredder 20
2000 Hamburg 65
- 27) Machner, Thorsten
Wormersdorferstr. 33a
5309 Meckenheim
02225/12670
- 28) Märtner, Martin
Liliencronstr. 87
2000 Hamburg 73
040/ 6729073
- 29) Möller, Michael
Griegstr. 39
2000 Hamburg 50
040/8807692
- 30) Mogge, Stefan
Am Hundsberg 43
2112 Jesteburg
- 31) Morell, Frank
An der Ziegelei 1
3501 Zierenberg
05606/3819
- 32) Niedgerkerke, Thomas
Hoopter Str. 141
2090 Winsen/ Luhe
04171/2561
- 33) Ommert, Ulrike
Grasweg 7
2000 Hamburg 60
040/489955
- 34) Ott, Willy
Jutulveien 22
0853 Oslo 8/ Norwegen
- 35) Panteli, Kridon
Sülldorfer Kirchenweg 166a
2000 Hamburg 55
040/874105
- 36) Pramann, Gerd
Overbeckstr. 7
2000 Hamburg 76
040/226550/230323
- 37) Pretzsch, Jürgen
Geschwister-Schollstr. 18
3320 Salzgitter 1
- 38) Reichl, Guido
Fackelstr. 11
4132 Kamp-Lintfort
02842/41165
- 39) Rohlfing, Markus
Jarstedter Weg 272
2000 Hamburg 61
040/5519558
- 40) Siedler, Harald
Zur alten Mühle 1
2110 Buchholz
04181/35174
- 41) Slodki, Guido
Wesendorferstr. 1
1000 Berlin 26
030/4151380
- 42) Scheele, Thorsten
2324 Högsdorf
04381/7922

43) Scherbaum, Walter
Am Hang 18
6200 Wiesbaden
06121/462146

44) Schlamp, Christian
Falckenstein 10
2000 Hamburg 55
040/863895

45) Schmöker, Edwin
Voßstraat 19
2000 Hamburg 65
040/ 6062239/5366849

46) Stiewe, Jürgen
Gretchenstr. 44a
3000 Hannover

47) Tillmann, Rüdiger
Auf der Kuppe 23
4708 Kamen

48) Giese, Babette
Hofweg 62
2000 Hamburg 76

49) Dr. Faber, Michael
Meckenheimer Allee 89
5300 Bonn 1
0228/638897

50) Sander, Hermann
Mohrengasse 5
8500 Nürnberg 1
0911/232540

51) Schade, Andreas
Landgraf-Georgstr. 138
6100 Darmstadt
04251/2372

52) Petersen, Kay
Schönningstedter Str. 3
2057 Reinbeck
040/7223158

53) Krüger, Thorsten
Langenhorner Chaussee 302a
2000 Hamburg 62
040/5318616

54) Ignée, Tobias
Kortenland 4
2000 Hamburg 65
040/6040901

55) Weigert, Martin
Poststraße 6
2449 Orth/Fehmarn
04372/683

56) Bressler, Claus
Vogtredder 15
2000 Hamburg 65
040/6049711

57) Clausen, Andreas
Münzweg 8
2000 Hamburg 1
040/231410

58) Piene, Herbert
Paul-Sorge-Str. 142b
2000 Hamburg 61
040/5523919

59) Heck, Rainer
Gütmühlenweg 15
2000 Hamburg 63
040/5383565

60) Schmidt, Jörn
Hinter der Bahn 9
2093 Stelle
04174/3883 u. 040/7394040

61) Schmitz-Wätjen, Wolfgang
Ohmooring 50
2000 Hamburg 61
040/5519918