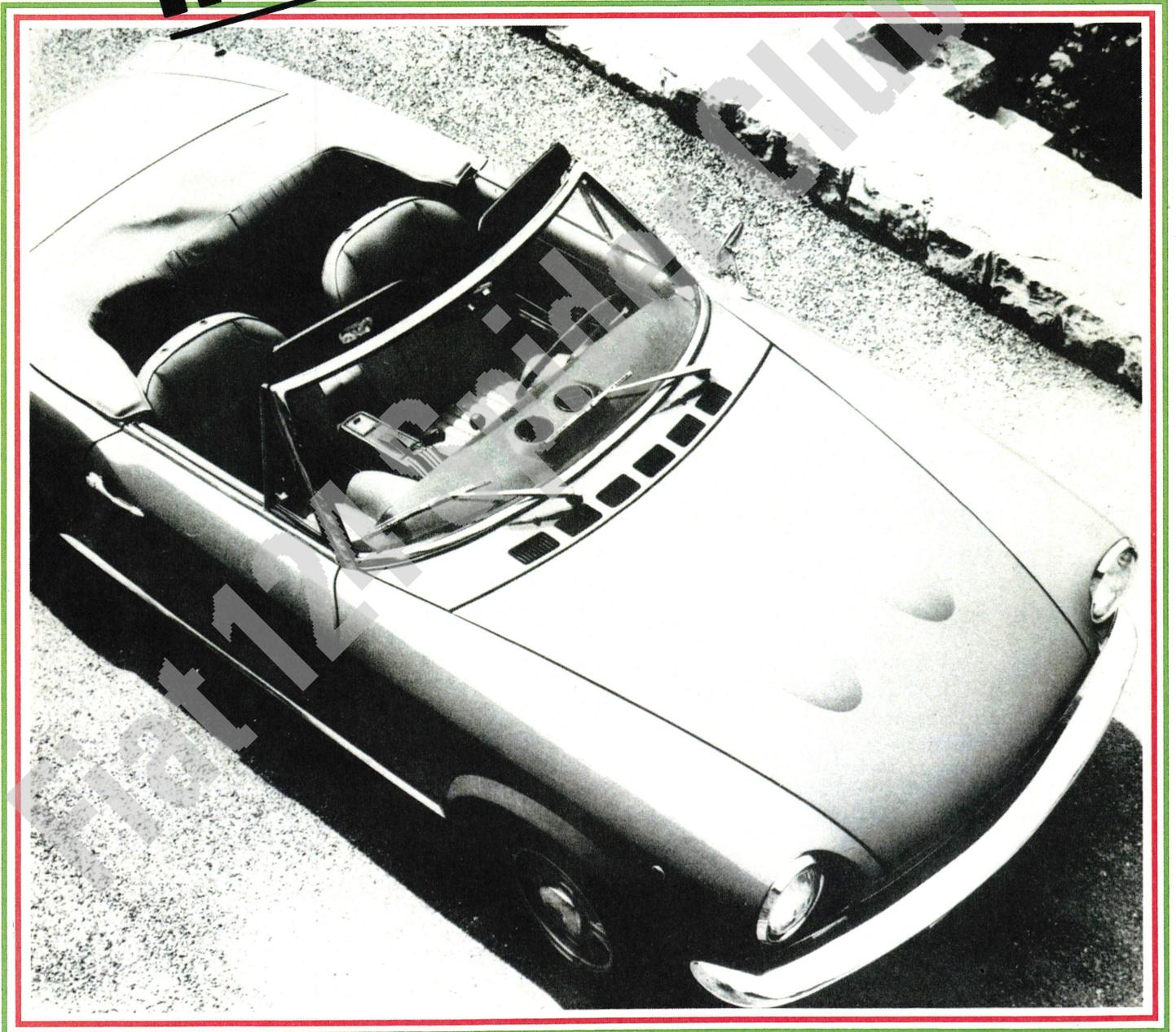
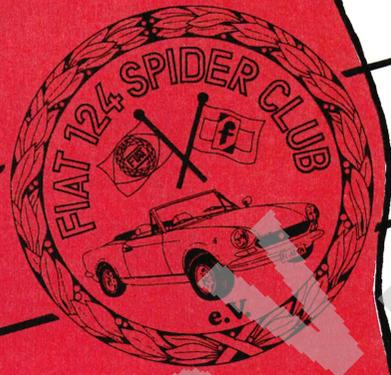


Spider

MAGAZIN



AUSGABE 1/86

2. JAHRGANG

DM 2,-

INHALT

- 3 Nur ein Maskenball...?
- 4 kurz notiert
- 5-7 Hauptsache offen
- 8-9 Pfingsttreffen 1986
- 10 Veranstaltungen und Tips
- 11-12 Pfeifen in den Ohren
- 13 Teilemarkt
- 14 Essen und Hinken
- 15 Blitzblank

IMPRESSUM

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Hamburg.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr DM 2,-.

Auflage 250 Stück.

V.i.S.d.P. FIAT 124 Spider Club e.V., Hamburg.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen des Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

Bildnachweis: FIAT-Automobil AG, HWL

Cartoons: Muk

Satz: Anja Gustav

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45

2000 Hamburg 76

Verlag: Guido Sdrenka Verlag, Postfach 550 250

2000 Hamburg 55

Anzeigenleitung: Guido Sdrenka, Anschrift wie Verlag

Mitglieder der Redaktion: Michael Bishoff (MB),

Günter Danner (GD), Michael Möller (MÖ), Gerd Prammann (GP).

Anschrift : c/o Michael Möller, Griegstr. 39, 2000 Hamburg 50,

Tel.: 040/880 76 92

Bankverbindung: Commerzbank Winsen-Luhe

BLZ. 240 410 12

Kto.Nr. 80 598 00

Nur ein Maskenball...?

Farbenfroh, besser "gestyled" und mit reichlich Informationen rund um das liebe Vehikel gespickt, präsentiert sich die erste 86er Ausgabe des Spider-Magazins.

Die Auflage wächst, und mit ihr gewinnt das Magazin mehr und mehr den Charakter einer "Visitenkarte" unseres Clubs; eines wichtigen Informationsmittels für Mitglieder und Zukünftige.

Zweckmäßigkeitserwägungen waren es also, nicht ein Anfall von gestalterischem Appenninopatriotismus, die uns zur Mehrfarbigkeit auf dem Titelblatt trieben.

Wenn unser Club noch mehr Spiderfahrer zum Beitritt überzeugen will, brauchen wir sozusagen als Ausweis unserer Leistungsfähigkeit - in diesem Fall sogar mit Fug und Recht "fälschungssicher" - etwas zum "Anfassen". Gerade in der Image-Publizistik gilt der Grundsatz vom Vorang der Qualität. Weg also vom "wie-herzig-auch-immer-Dilletieren" und ein kritisches Augenmerk für nötige und mögliche Verbesserungen.

Hier liegt nun auch der springende Punkt: Wenige Clubfreunde arbeiten an diesem Blatt - strenggenommen sind bei jeder Ausgabe dieselben aktiv. Mit etwas mehr Arbeitsteilung und einigen zusätzlichen "freien" Mitarbeitern als Unterstützung wäre sicherlich noch mehr machbar.

Zusätzliche Rubriken mit nützlichen regelmäßigen Berichten über Verbindungen zu Lieferanten ist nur eine denkbare Variante für Aktivitäten ohne aus der geschlossen wirkenden Zeitschrift gleich eine publizistische Tummelwiese für Amateurpoeten zu machen oder Kummerkästen bereitzustellen. Ein Clubmagazin wie unseres, braucht ein Höchstmaß an verwertbarer Information, viel mehr als den Jammer mit den Lamben.

Die vor uns liegende Jahreshauptversammlung, nicht zu unterschätzender Bestandteil des wohl von vielen erwarteten Pfingsttreffens, bietet eine gute Gelegenheit, konstruktive Vorschläge einzubringen, und eigene Bereitschaft zur Entlastung der Aktiven zu signalisieren.

Eine offene Tür zum Einrennen: kaum etwas wird durch weniger Arbeit besser - es müssten schon die Personifizierung übereifriger Unfähigkeit am Werke sein - schon gar kein "Blatt"... was es zu tun gibt, ließe sich anpacken.

G. Danner

KURZ NOTIERT

+++Wie jedes Jahr, findet auch 1986 die "HISTORISCHE AUTOMEILE" auf dem Nedderfeld (Hamburg-Lokstedt) statt. Am 26. April ab 13.00 Uhr sind auch wir erstmalig vertreten+++

+++Kurz vor Redaktionsschluß erreichten uns noch zwei weitere erfreuliche Mitteilungen.
Die Familien Herbert Piehl und Harald Siedler sind seit kurzem stolze Eltern ihrer Töchter.
Auch von uns die besten Wünsche+++

+++Im Namen aller Mitglieder gratuliert die Redaktion recht herzlich Ines und Thorsten Scheele zu ihrem Sohn Janco, der am 17.02.1986 das Licht der Welt erblickte, und hoffen, daß nunmehr alle drei weiterhin aktiv am Clubleben teilhaben werden (Hatte nicht grad neulich erst jemand erzählt, wie leicht sich ein Kindersitz auf der Rückbank befestigen läßt !?!?)+++

Thomas Niedrigerke konnte in Italien ein Angebot für emaillierte Clubembleme einholen. Der Preis wird etwa 60 DM betragen. Um diesen -schon recht hohen- Betrag nicht zu überschreiten, benötigen wir ein Minimum von 50 - in Worten fünfzig - Interessenten. Besonders reizvoll ist dieses Emblem, da es das Format des FIAT-Schildes besitzt (z.B. Kofferklappe), und sich somit die Befestigung weitaus unproblematischer als bei unseren jetzigen Aluminiumschildern gestalten würde+++

+++Zur Zeit haben wir Anfragen bei verschiedenen Firmen laufen, sowohl in Bezug auf Verkaufspraktiken und Preise, als auch auf Rabatte. Von den Ergebnissen hoffen wir, Euch bald berichten zu können+++

+++Im Rahmen der Arbeitsteilung des Vereins wäre es vonnöten, wenn einige von Euch sich bereitfänden, Aufgaben zu übernehmen. Dies wäre, nicht zuletzt im Hinblick auf die Effektivität unserer Arbeit wünschenswert.
Sollte also Jemand Lust verspüren, sich z.B. um den Bereich "Industrie und Firmenkontakte" zu kümmern, dann melde er sich bitte bei Michael Bischoff+++

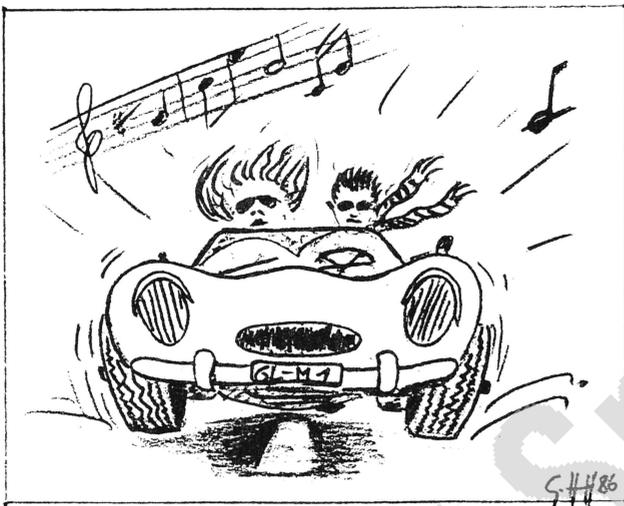
+++Übrigens suchen wir noch immer Testberichte, Kataloge und Prospekte (Originale!!) aller Art, zur Vervollständigung unseres "Clubarchivs". Wer also irgendwelche - wie auch immer gearteten - FIAT-Spider Unterlagen auf seinem Speicher wähnt, möge sich bitte mit der Redaktion in Verbindung setzen+++

Hauptsache offen

Das Cabrio-Fieber ähnelt ein wenig der Malaria:

Wen es einmal gepackt hat, den läßt es nicht mehr los.

Man infiziert sich übrigens sehr leicht. Manchmal genügt eine einzige Tour, und der Debütant beginnt zu schwärmen, vom Wind, der sein Haupthaar fönt, vom Geruch der Landschaft, von der Sonne, vom Sound des Motors, der nun so ganz anders klingt und vom Gefühl der Freiheit, das ihn beschleicht.



Einen Neuling im Frischluft-Mobil beschleichen freilich zunächst eher gemischte Gefühle, denn in jedem geöffneten Vehikel zieht's, je nach Dachform mehr oder minder heftig. Aber je länger die Reisebekanntschaft mit einem geöffneten Auto dauert, je häufiger das Frischluftgefährt benutzt wird, desto mehr Fahrfreude kommt auf.

Eingeschworene Cabriolisten lechzen nach jedem Luftzug und Sonnenstahl, selbst im kühlen Herbst oder in der ersten Vorfrühlingsstagen (bald ist es wieder soweit). Und brennt erst einmal im Hochsommer die Sonne vom Himmel, dann verschwindet das Stoffdach endlich dort, wo es hingehört: in der Versenkung.

Wer schon einmal an einem lauen Sommerabend oben ohne unterwegs war, wirds bestätigen - ein unbeschreibliches Vergnügen. Man muß schon sehr kinderreich, ausgesprochen windscheu oder unheilbar vernünftig sein, um da nicht angesteckt zu werden.

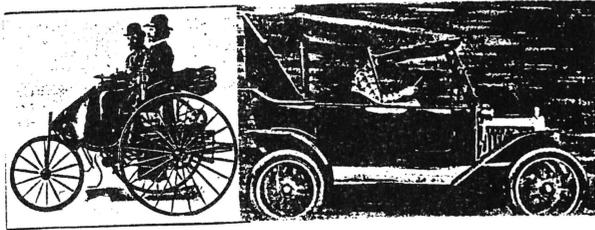
Die Krankheit gilt als unheilbar. Erstes Anzeichen ist die unverhohlene Verachtung moderner Errungenschaften, besonders in Transportfragen.

Zersauste Haare, Fliegen zwischen den Zähnen, und Blasen an den Händen, deuten auf ein fortgeschrittenes Stadium hin.



Die Cabriolets, sind im Unterschied zum windkanalgeschädigten Einheitsbrei in Konservenform, ein sicheres Anzeichen dafür, daß das Autofahren noch Spaß macht als eine Art automobiles Urerlebnis. Schließlich war Offenfahren in den Kindertagen des Automobils; das erste Auto war offen!

Noch Anfang dieses Jahrhunderts fuhr man überwiegend ohne festes Dach, so war der größte Teil der über 15 Millionen, ab 1914 gebauten, "Tin Lizzy" (Ford T-Modell) traditionell oben ohne



Erst seit der, in den zwanziger Jahren vorherrschenden Limousinen-Bauform, galt das Cabrio als Sinnbild für Wohlstand. Anfang der 70er Jahre wurden Cabrios, Spider oder Targaversionen gar zu unbeliebten Autos abgestempelt. Nur einige wenige treue Anhänger fuhren weiter offen, während sich die restliche automobile Gesellschaft durchweg geschlossen gab.

Da sich Vorurteile bekanntlich besonders gut halten, ist es kein Wunder, daß ein Cabriofahrer seither als Mischung aus mobilem Luftikus und eigenbrötlerischem Aussteiger gilt, denn die Mehrheit der Limousinen ist überwältigend; allein zum Schaden ihrer Besitzer, die nicht wissen, was sie versäumen.

Cabrios dokumentieren eine positive Lebenseinstellung, vielleicht auch einen Touch Selbstdarstellung. Während ein Teil der Autofahrer verbissen auf Hochleistung setzt, distanziert der Cabriofahrer sich davon. Ein starkes Cabriolet signalisiert Souveränität und, ungeachtet der hohen Leistung, die Neigung zur Beschaulichkeit (Ausnahmen bestätigen die Regel).

Das Cabrio ist eben etwas mehr, als nur ein Auto-, es ist auch eine Geisteshaltung. Von der herkömmlichen Autovorstellung liegt es etwa soweit entfernt, wie der Bankkaufmann vom Bagwan-Jünger.



Man kann es auch einfacher ausdrücken: Welcher normale Autofahrer setzt sich denn morgens gern auf durchnässte Sitze und findet es auch noch schön? Oder begreift den Regen, der durch die Dachritzen eindringt, als Bestätigung seiner Autowahl? Es macht einfach nur Freude!!

Unbestritten zählt der FIAT-Spider zu den besonders reizvollen Autos von gestern.

Er erweckt seit seinem Geburtsjahr, -und das war immerhin 1966- bei sensiblen Autofahrern Liebe auf den ersten Blick. Dieses un-nachahmliche, nur italienischen Sportwagen eigene Flair, ließ den Spider auch schlimme Zeiten überleben, die so viele offene dahinrafften, oder mit Bügeln verunstalteten.

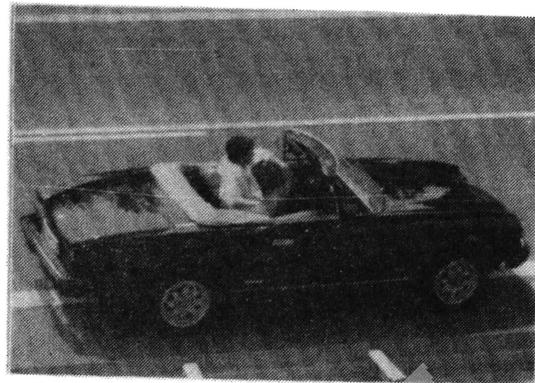
Und das gelang ihm nicht zuletzt deshalb, weil italienischer Automobilbau und italienische Küche eine höchst erfreuliche Eigenschaft gemeinsam haben: Beide müssen nicht unerschwinglich sein, um köstlich zu geraten.

Zur Klarstellung: Die ganze Zeit war von Cabriolets die Rede. Wer allerdings einer jungen Dame in der Disco von seinem Cabriolet erzählt, und sie später in einem FIAT-X 1/9 nach Hause bringt, hat hochgestapelt, denn der Zweisitzer mit dem herausnehmbaren Dachstück ist alles andere als ein richtiges Cabrio. Es handelt sich vielmehr um einen Targa.

Auch die Cabrio-Limousine ist kein Cabriolet, denn die seitlichen Rahmenteile sind fest verankert, und nur das eigentliche Dach kann aufgeklappt, oder -gerollt werden. (Die Meldung, der 2 CV sei ein Cabrio, betrachten viele zurecht als Ente).

Vermengt werden oftmals auch Begriffe wie Roadster, Spider und Cabriolet.

Ein Roadster zeichnet sich durch sein Notdach aus, welches ungefütert, leicht und nicht besonders stabil ist.



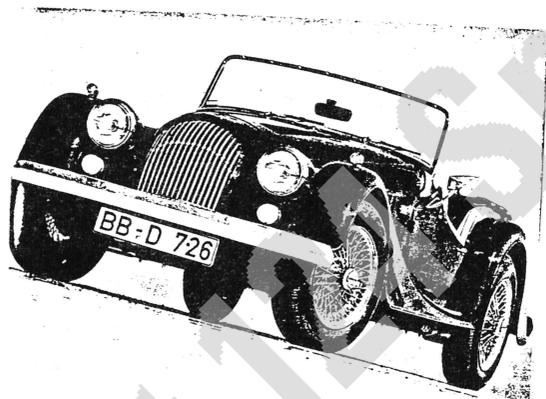
Beim Cabriolet liegt das Verdeck im geöffneten Zustand auf, oder es verschwindet in einem Stauraum. Kriterium ist dabei, daß es sich um ein gepolstertes und gefüttertes Verdeck handelt, daß sowohl von der Isolierung, als auch von der Dichtigkeit her wintertauglich ist (gehässige Leute sprechen noch von einer weiteren Kategorie, den Erdbeerkörbchen. Hierüber war aber nichts offizielles zu erfahren?).

Gerade im Zeitalter der künstlich klimatisierten Räume, der immer besser be- und entlüfteten aber möglichst zugluftfreien Automobile umweht die Cabrios ein Hauch von Nostalgie und Freiheit.

Statt Limousinen-Isolation, hautnaher Kontakt zur Mutter Natur. Ein jeder sollte wenigstens einmal im Autofahrerleben in den Genuß eines offenen Mobils kommen.

Selbst auf die Gefahr hin, sich anzustecken.

HWL



Vor allem bei älteren Modellen sind die Seitenscheiben nur gesteckt.

Der Spider ist, wie der Roadster ein Zweisitzer, aber mit einem etwas aufwendigerem Verdeck, welches nicht auf der Karosserie aufsitzt und voll versenkbar ist.

Es ist bald wieder soweit,

hier schon einmal einen kleinen Überblick, über das Programm von unserem diesjährigen Pfingsttreffen, in Schleiden.

Sonnabend, den 17. Mai 1986:

Bis 14.00 Uhr Eintreffen im Hotel Schleidener Hof

15.30 Uhr Beginn der Jahreshauptversammlung

Abends kleine Fahrt nach Hellenthal mit gemütlichem Beisammensein

Sonntag, den 18. Mai 1986

Rundfahrt durch die Eifel, mit Abstecher nach Belgien (Personalausweis bitte nicht vergessen!)

Montag, den 19. Mai 1986

Teilemarkt, anschliessend nach Bedarf und Möglichkeit Fahrt zum Nürburgring

Wer sich noch nicht angemeldet hat, und jetzt Appetit bekommen hat, wende sich zwecks Reservierung bitte bis spätestens zum 22. April 1986 schriftlich oder telefonisch an:

Gerd Pramann
Overbeckstr. 7
2000 Hamburg 76
Tel.: 040/22 65 50

Wir werden uns bemühen, Euch noch im Hotel Schleidener Hof unterzubringen.

P.S: Wer schon am Freitag, den 16. Mai 1986 anreisen möchte, melde sich bitte auch bei der oben angegebenen Anschrift. Wir werden dann die Reservierung auf Freitag erweitern.

1. März 1986

Liebes Mitglied,

Gemäß Paragraph 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung

am Sonnabend, 17. Mai 1986, 15.30 Uhr nach 5372 Schleiden
im Hotel Schleidener Hof ein.

Tagesordnung

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden | M. Bischoff |
| 2. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der
letzten Jahreshauptversammlung | R. Büttig |
| 3. Mitgliederbewegung | M. Bischoff |
| 4. Jahresbericht des Vorstandes | M. Möller |
| 5. Jahresbericht der Kassenrevisoren | G. Danner
E. Schmöker |
| 6. Jahresbericht des Kassenwarts | G. Pramann |
| 7. Entlastung des Vorstandes | |
| 8. Neuwahlen des Vorstandes | |
| 9. Verschiedenes | |

Wir bitten Sie höflich, pünktlich zu erscheinen.

Mit Gruß

Michael Bischoff
1. Vorsitzender

Michael Möller
2. Vorsitzender

TERMINE

17. - 19.5. Pfingsttreffen und Mitgliederversammlung
in der Eifel

26. ~~54~~. FIAT-Spider-Club Teilnahme an der "Historischen
Automeile" auf dem Nedderfeld

28. - 29.6. Treffen in der Lüneburger Heide

? Syltausfahrt

Zu allen Terminen werdet ihr selbstverständlich vorher noch ausführlich informiert.

Wir würden uns sehr freuen, wenn sich dieser Veranstaltungskalender noch erweitern ließe.

Voraussetzung dafür sind selbstverständlich Ideen und die Lust dazu, ein Treffen zu organisieren und durchzuführen (z.B. Regionaltreffen im west-/süddeutschem Raum).

Bei Interesse meldet Euch bitte bei Guido Reichl, Fackelstr. 11, 4132 Kamp-Lintfort, Tel.: 02824/41165.

An dieser Stelle möchten wir ab sofort eine Rubrik eröffnen, in der Ihr Eure Erfahrungen mit Werkstätten und Ersatzteillieferanten allen anderen zugänglich machen könnt, seien sie nun positiver oder negativer Natur.

-Mehrere Mitglieder haben bereits sehr gute Erfahrungen mit der Firma Weinhold, Bernstorffstr. 110, 2000 Hamburg 50 gemacht, die auf Inneneinrichtungen, Oldtimerrestaurierung und Cabriovertische spezialisiert ist.

Der Komplettpreis für ein neues Dach aus Mercedesstoff, beträgt ca. DM 1.250,- zzgl. MwSt.

Auf Wunsch werden selbstverständlich auch andere Materialien verwendet. Ebenso ist es möglich, die Dachhaut im Zuschnitt zu erwerben.

Auch Willy Ott aus Oslo war nach eigenem Bekunden mit der abgelieferten Arbeit sehr zufrieden.

-Nachdem sich die Unzufriedenheit einiger Hamburger Mitglieder über "ihre" FIAT-Vertragswerkstatt verstärkt äußert, möchte ich Euch die Firma Eger & Hornung, Charlottenstr. 23, Hamburg 20, Tel. 406673, empfehlen.

Als eine der ältesten und renommiertesten FIAT-Vertragswerkstatt Hamburgs, hat sie nach meiner Kenntnis bisher nur einwandfreie Arbeit abgeliefert, wobei Clubmitgliedern Rabatte eingeräumt werden. Mö

-Durchgehend gute Erfahrungen haben wir auch mit dem Ersatzteilspezialisten B. Holtmann gemacht, wenn es um die Beschaffung von Ersatzteilen und Zubehör, sowie den Verkauf zu moderaten Preisen geht. Hier noch einmal die Adresse: Firma B. Holtmann, Auf dem Klus 1a, 4930 Detmold. Tel.: 05234/99867 oder 05231/32486.

PFEIFEN IN DEN OHREN

Wer von uns hat sich nicht schon Gedanken darüber gemacht, ob sich der Klang der Stereoanlage im Spider irgendwie verbessern ließe.

Natürlich gehen auch hierbei die Meinungen gern auseinander. Die einen sind der Meinung, dies sei schon deshalb kein Thema, weil der Sound des Spider eindeutig im Vordergrund zu stehen habe; andere messen dem zwar schon Bedeutung bei, wissen aber nicht so recht, wohin sie den Speaker setzen sollen (Unabhängig davon, daß das Angebot so schön bunt ist und man sich gar nicht entscheiden kann, auf welche Bausteine nun die Wahl fallen soll).

So herrscht allemal Unwissenheit, über die Möglichkeiten, mit einer Anlage auszustatten, die auch gehobenen Ansprüchen gerecht wird, ohne den Geldbeutel allzusehr zu malträtieren. Problematisch gestaltet sich hier nur die Konsequenz Mancher um jeden Preis den Originalzustand ihres Fahrzeuges beizubehalten (empfohlen sei dann etwa ein Walkman).

Auf der einen Seite werden sicherlich die meisten nicht Willens sein, ihr Interieur gegen einen Haufen elektronischen Zeugs einzutauschen, um aus dem geliebten Spider keine rollende Kasperbude zu machen.

Andererseits sind schon Kompromisse nötig.

Nachfolgend dazu ein paar Tips.

Ein offenes Wort vorweg: An dieser Stelle fallen keine Herstellernamen, da viele auch in dieser Hinsicht ihre eigenen Präferenzen haben.

Die Wahl des Radio-/Tapeteils wird sicherlich an erster Stelle stehen, wobei hier natürlich von Wichtigkeit ist, ob das UKW-Empfangsteil, oder das Cassetten-teil im Vordergrund stehen soll. Bei 400,- DM angefangen, kann man hier bis zu 3.500,- DM in der Kasse des Verkäufers lassen. Aus Erfahrung ist ein Gerät mit seperatem Vorverstärkerteil zu empfehlen, da in den meisten Fällen die Ausgangsleistung der eingebauten Endstufen zu gering sein dürfte.

Nachträglich eingebaute Booster jedoch produzieren meist höchst unangenehmes Rauschen und verfärben das Klangbild.

Ein Kauf nach dem Motto "Das kann ich später immer noch machen" wäre hier unangebracht und dürfte sich oft als finanzielle Zeitbombe entpuppen.

Jetzt sollte spätestens entschieden werden, wieviele Lautsprecherpaare angeschlossen werden sollen, um entsprechend die Endstufen aussuchen zu können. Das Angebot ist ebenfalls recht vielfältig.

Die Preisspanne liegt etwa zwischen 150,- und 650,- DM.

Problematisch ist dabei einen gut belüfteten Einbauort zu finden.

Erfahrungsgemäß bietet sich für diesen Zweck der Kofferraum an, wobei auf eine ausreichende Dimensionierung der Kabelquerschnitte aller Leitungen zu achten ist (4 mm und stärker), um Leistungsverlusten vorzubeugen.

Jetzt kommt das heikelste und wohl auch umstrittenste Thema, die Speaker.

Für ein komplettes Vierkanalsystem lassen sich zwar schnell bis zu 3.000,- DM ausgeben, sicherlich wird aber in den meisten Fällen ein Bruchteil dessen reichen, um den Käufer zufriedenzustellen.

Den besten Effekt wird man wohl mit einem Komponentensystem erzielen, weil es am besten geeignet ist, die Platzverhältnisse in einem Fahrzeug optimal zu berücksichtigen. Beim Spider ist das Problem nämlich nicht - entgegen einer weit verbreiteten Meinung - eine Einbaustelle zu finden, sondern die richtige Wahl derselben.

Da es leider konstruktionsbedingt nicht möglich ist, in den Türen Bässe zu installieren, - wenn man Distanzringe einmal außen vor läßt-, sollten diese im Fußraum über den vorderen Ablagen eingebaut werden. Bis zu einem Einbaudurchmesser von 16 cm ist dies problemlos möglich. Der dorthinter liegende Hohlraum ist als Resonanzraum vor allem besser geeignet als jede Tür (es bietet sich jedoch nicht an, dort einen Mehrwegelautsprecher zu verwenden, da von den mittleren und vorallem hohen Tönen kaum noch etwas am Ohr ankommen dürfte).



Die Hoch- und Mitteltöner lassen sich nun optimal in den Türen plazieren, sowie ggf. die Frequenzweichen.

Wer nun gerne noch etwas mehr Raumklang möchte, kann mit geringem finanziellem Mehraufwand ein Paar Zwei-Wege-Lautsprecher in den hinteren Seitentaschen unterbringen. Ein Durchmesser von 12 cm ist allemal ausreichend, denn aufgrund des Fehlens eines geeigneten Resonanzraumes werden sowieso nur Höhen und Mitten zu erwarten sein. Die Priorität sollte jedoch in jedem Fall den vorderen Speakern eingeräumt werden, denn nur so ist ein hochwertiges, und ausgewogenes Klangbild zu erzielen.

Für eventuelle Rückfragen, in Bezug auf den Einbau, wie auch auf die Wahl der Geräte, stehe ich gerne zur Verfügung.

Mö

ANKAUF

VERKAUF

Aufgrund fehlender Resonanz, tritt diese Rubrik leider zunehmend in den Hintergrund. Soll sie die nächste Ausgabe des Spider-Magazins noch erleben, bitten wir, der Redaktion die An- und Verkaufsangebote auf einer Postkarte oder telefonisch mitzuteilen.

Michael Triller
Tel.: 0511/824648

Verkaufe: 124 AS-Spider, Baujahr'68, 90 PS, restauriert 10/85 (Blech, Technik, Neulack, Verdeck) VB 8.500,- DM

Holger Schwär
Tel.: 04102/53807

Suche: CD 30, Chromstoßstangen v/h, Schwellerleisten (Chrom)

Peter Adermann
Tel.: 04222/2434

Verkaufe: Motorhaube 1600, 80,- DM

Thorsten Behle
Tel.: 040/6014145

Suche: Stoßstangen v/h (US), 2 Sonnenblenden mit Innenhaltern (US)

Thomas Beichler
Tel.: 02236/65272

Verkaufe: Div. Kleinteile, Kardanwelle, 2 Stoßdämpfer, Federbeine, Beifahrertür, Hauben v/h, Stoßecken, Kotflügel r-vorn
Sitze, Fensterscheiben (alles BS)

Suche: Persenning

Guido Reichl
Tel.: 002842/41165

Verkaufe: Dreiteiliges Hardtop (3 Jahre alt)

Hubertus Labes
Tel.: 040/4103392

Suche: Sonnenblende re (Euro)+ Halterung
Ausstellfenster (US) beidseitig

Verkaufe: Dreiteiliges Hardtop,
Voltmeter VDO, Cassettenradio und
2 Boxen 40 W

Michael Möller
Tel.: 040/8807692

Verkaufe: 2 Türen, Dachgestänge (mit Stoff)
Armaturenbrett, Hinterachse mit Diff.,
Kardanwelle, Zylinderkopf (1600),
Motorhaube (1400), Fensterrahmen,
Kühler, Rückleuchten, Anlasser alles BS

Frank Banduch
Tel.: 040/495364

Verkaufe: 124 BS Baujahr'70, 90 PS, VHS
1600er Motor, Luftfilter (110 PS), Zahn-
riemendeckel, Armaturenbrett, Getriebe

Thomas Niedgergerke
Tel.: 04171/2561

Verkaufe: Ersatzteile aller Art

Suche: Sämtliche Ersatzteile für Abarth

Guido Sdrenka
Tel.: 040/814077

Suche: Analoguhr, Dreiecksfenster, Chromspiegel
rundes FIAT-Emblem (Kofferraumdeckel),
185/60 Reifen mit Felge (PIRELLI P 6)

ESSEN UND HINKEN

Cabriofahren unterscheidet sich vom Autofahren dadurch, daß man nicht nur fährt, sondern auch genießt; daß man den Reiz interessanter Luftwirbel unterliegt und nicht einer Dunstglocke in dem mit Blechverdeck ausgestatteten Vierrädern.

Der Cabriofahrer ist also ein Mensch, der die Notwendigkeit von A nach B zu kommen, mit dem Angenehmen verbindet, nämlich mit ständiger Frischluftzufuhr, dem herrlichen Geruch frischgemähter Felder und manchmal auch einer notlandenden Fliege auf der linken Wange.

So wird der Cabriofahrer auch ein Genießer bei der Ausübung einer anderen Notwendigkeit sein, dem Speisen.

Damit wäre die Einleitung gegeben, um einmal näher auf kulinarische Genüsse zu verweisen, ohne aber den Charakter dieser Zeitung im Hinblick auf automobile Themen, allzusehr zu verlassen.

Der nun folgende Menütipp ist etwas für Genießer.

Die Zubereitung (ich empfehle eine Einhand-Flex) und das anschließende Verspeisen möchten ohne Hast und mit entsprechender Würde erledigt sein (das Rezept ist in der Redaktion erthältlich).

Gratinierte Lambdasonde

++++++

Tassenstößelsuppe
mit Ringfedereinlage

++++++

In Ölsumpf gedämpftes
Pleuelaugenragout
Bolzenkroketten
Kolbenringviertel

++++++

Haschierte Nockenwelle
eingelegt in Ventilresten
flambiertes Blech

++++++

Mousse au l'huile

++++++

Als Wein empfehle ich einen '79er House of Breakfluid, ein hervorragender Californischer Wein.

Alle genannten Gänge sind äußerst leicht bekömmlich.

Sollte es dennoch zu Unpäßlichkeiten kommen, hilft jede FIAT-Werkstatt.

MB

Was letztes Jahr als ein mir-zumindest in Hamburg und Umgebung-nachgesagter Spleen begann, gewinnt für viele Mitglieder zunehmend an Bedeutung, wie mir die steigende Zahl von Anfragen zeigt.

Die Rede ist vom verchromen und aufpolieren lassen unansehnlich gewordener Teile.

Mit der Zeit wird sich wohl jeder einmal über abgewetzte Schwellerleisten, pickelige Stoßstangen oder angerostete Scheibenrahmen ärgern.

Da aber kaum jemand Willens sein dürfte, z.B. für einen neuen Scheibenrahmen 600,- DM auszugeben, ist das Verchromen eine günstige Alternative, wenn aus alt "neu" gemacht werden soll.

Bei fachmännischer Behandlung kann so die Lebensdauer diverser Teile erheblich verlängert werden; vorausgesetzt natürlich der Rostfraß ist noch nicht allzusehr fortgeschritten.

Die Teile, welche sich für eine derartige Behandlung eignen, lassen sich grob in vier Kategorien aufteilen.

1)

Wenn auch rar gesät, so gibt es doch ein paar Teile am Spider, die aus Edelstahl sind.

Hierzu gehören z.B. die Einstiegsbleche bei allen Modellen. Diese lassen sich leicht polieren und somit optisch aufwerten. Im polierten Zustand sind derartige Teile kaum von verchromten zu unterscheiden.

2)

Das Wichtigste und am häufigsten verwendete Material ist Stahlblech.

So gut wie alle, am Spider serienmäßig verchromte, Teile bestehen hieraus.

Ob sich das restaurieren solcher Teile wirklich lohnt, sieht man jedoch in der Regel erst, nachdem die alte Chromschicht entfernt worden ist. An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, daß es als nicht ratsam erscheint zu verchromende Teile vorher sandstrahlen zu lassen, da die daraus resultierende, relativ rauhe Oberfläche, einen erheblichen Mehraufwand an Vorbereitung (schleifen und polieren) von Seiten des Galvanisierbetriebes erfordert.

Die nötige Entfernung der "toten" Schichten wird am effektivsten durch ein Säurebad erreicht.

3)

Problematischer wird die Angelegenheit, wenn es sich um Aluminiumgußteile (z.B. Nocken- und Zahnriemendeckel) handelt. Um die Gußfähigkeit von Aluminium zu verbessern, wird fast immer ein bestimmter Anteil Silizium beigemischt.

Übersteigt dieser einen bestimmten Prozentsatz, ist eine eventuelle Chromschicht nicht haftfähig.

Normales Alu-Blech (z.B. Kühlergrill, Typen AS bis CS) hingegen, stellt kein Problem dar.

4)

Während Legierungsguß (z.B. Verdeckschnallen) sich kaum über die Zeit verändert, ist Zinkdruckguß (z.B. Typen AS bis CS Kennzeichenleuchte) für eine Restaurierung kaum geeignet. Hier deuten die typischen Pickel auf eine irreparable Strukturveränderung dieses Teiles hin. Aus Erfahrung kann dann leider nur der Kauf eines Neuteiles empfohlen werden.

Die Firma, bei der ich meiner Neurose freien Lauf lasse, erfreut sich denn auch einer florierenden Auftragslage, nicht zuletzt aufgrund der von ihnen gewährten Rabatte.

Unabhängig davon, daß das Ganze noch ein Fall für den Analytiker werden könnte, stehe ich für Nachfragen jederzeit zur Verfügung.

Mö

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.

Sie kennen die Limousine FIAT 124, das "Auto des Jahres". Hier sind die beiden sportlichen Versionen dieser hochmodernen Konstruktion:

124 Sport Coupé.

Wie bei FIAT üblich, kein kostensparender Abklatsch der Limousine, sondern völlig individuell gestaltet. Mit jener Eleganz und Raffinesse, wie sie die Italiener souverän beherrschen. Ein 4-sitziges Coupé mit viel Innenraum und einem großen Kofferraum, luxuriöser Ausstattung – serienmäßig natürlich.

124 Sport Spider.

Eine neue Meisterleistung von Pininfarina: jung, dynamisch – wie nur ein Wagen des Jahres 1967 sein kann. Besonders erwähnenswert das Vollsicht-Klappverdeck mit hinteren Seitenscheiben (die vollversenkbar sind!)

Großartige Fahrleistungen.

Beide Modelle mit modernster Technik: Sportmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, 90 PS für temperamentvolles Beschleunigen und hohe Dauergeschwindigkeiten – und die sprichwörtliche FIAT-Straßenlage.

Es gibt noch soviel mehr über beide Modelle zu sagen. Wenden Sie sich daher bitte an Ihren FIAT-Händler. Oder schreiben Sie direkt an: DEUTSCHE FIAT AG, 71 Heilbronn.

FIAT - ein guter Name

