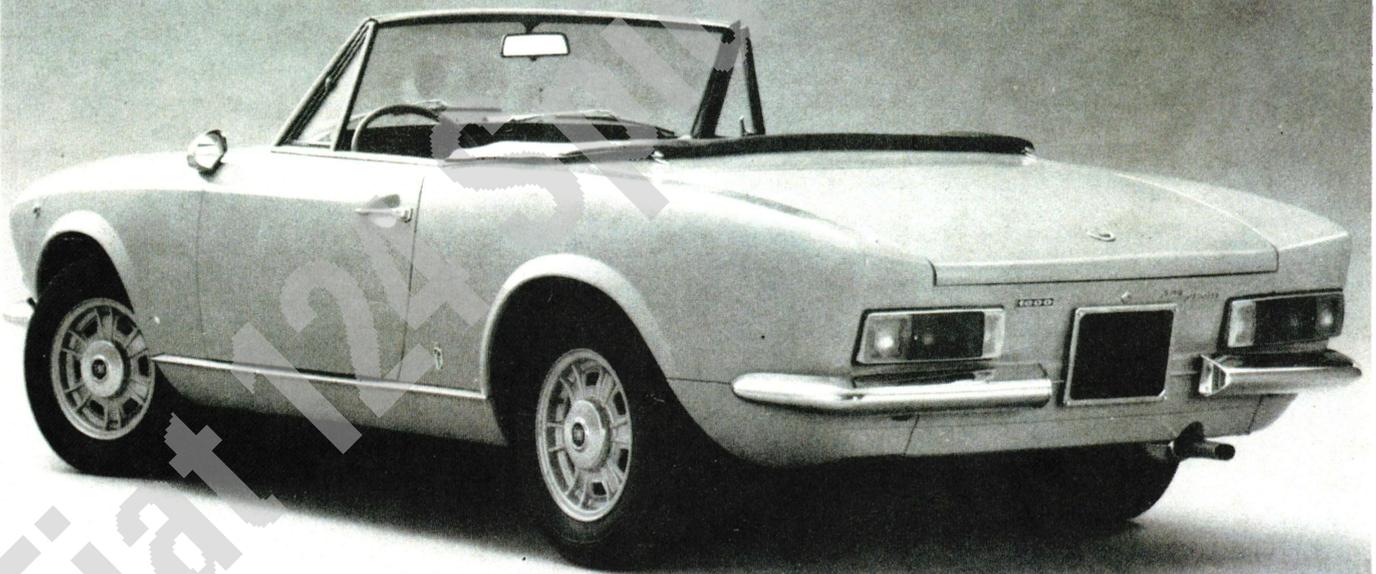


Spider MAGAZIN



AUSGABE 3/86

2. JAHRGANG

DM 2,50

Inhalt

- 3 Hang zur Perfektion
- 4 Pressereaktionen
- 6 Hinweis in eigener Sache
- 7 Hörgenuß auf Umwegen
- 9 Drehmoment
- 12 Restaurationsserie I. Teil
- 15 Fiat teilt mit
- 16 Leserbrief
- 17 Nicht ganz dicht
- 19 Kurz notiert
- 20 Teilemarkt

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4 - jährlich als Organ des 124 Spider Club e.V., Hamburg, Rombergstr. 18, 2000 Hamburg 20.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 2,50 DM je Heft, im Jahresabonnement 15.- frei Haus.

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.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt die Preisliste 1/86.

Cartoons : Nils, Buffy
Satz : Michael Möller
Layout : Hubertus Labes, Kridon Panteli
Druck : Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76
Verlag : Guido Sdrenka Verlag, Postfach 550 250
2000 Hamburg 55
Anzeigenleitung : Hubertus Labes
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
Tel. 040/4103392

Mitglieder der Redaktion : Michael Bischoff (MB),
Hubertus Labes (HWL), Michael Möller (MÖ), Guido Sdrenka (GS).

Anschrift : wie Anzeigenleitung

Bankverbindung : Commerzbank Winsen-Luhe
BLZ. 240 410 12
Kto.Nr. 80 598 00

Hang zur Perfektion

Spiderissimo ! So oder ähnlich könnte man das Wetter beschreiben, das Petrus uns am 28./29 Juni zu unserem Treffen in der Lüneburger Heide bescherte.

Solches Wetter und der unermüdliche Einsatz von Bettina und Jörn setzten dann auch einen weiteren Höhepunkt in der Clubgeschichte, wie uns von vielen Teilnehmern bestätigt wurde.

Dank an die Beiden !!

Michi in einer seiner unzähligen Ansprachen würde sagen : "Ich glaube, das ist einen Applaus wert..."

Sicherlich bleibt auch diesmal die Freude nicht ungetrübt. Schon hatten wir versucht, aus den Erfahrungen vorheriger Treffen zu lernen und es diesmal besser zu machen, doch lernt man eben nie aus, und wir werden auch diesmal unsere Schlüsse ziehen.

So werden keine Treffen dieser Art mehr ohne schriftliche Anmeldung und entsprechendem Anmeldeschluß geplant, sodaß für eine vorher bekannte Teilnehmerzahl organisiert werden kann. Damit hoffen wir in Zukunft die Teilnahmegebühren angemessenem Rahmen zu halten.

Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß beim letzten Treffen der Betrag nur deshalb so hoch erschien, weil der Club aufgrund fehlender Beiträge in der Clubkasse nicht - wie sonst üblich - einen Teil der Kosten tragen konnte. Wo nix is...

Des Weiteren werden wir den einmal festgelegten Zeitplan konsequent einhalten und damit längere Wartezeiten wegen Nachzüglern vermeiden. Wer zu spät kommt, muß sich eben alleine zum nächsten Treffpunkt durchschlagen.

Hierfür braucht man natürlich ein exaktes Programm; und da sind wir auch schon bei einem Punkt, der doch einige Mißklänge laut werden ließ (siehe Leserbrief, - Gelegenheit es besser zu machen, ist dem Autor bei dem von ihm angekündigten Sylt-Treffen im nächsten Jahr gegeben).

Wir werden uns bemühen, solche - zu-gegebenermaßen - Ungenauigkeiten in Zukunft zu vermeiden, beispielsweise durch Aufstellen von Hinweisschildern oder Ähnlichem.

Das es dann trotzdem aber immer noch solche geben wird, die unzufrieden sind, weil man sie z.B. nicht gefragt hat, wie denn ihre Anreise verlaufen ist, läßt sich wohl kaum verhindern (Übrigens kein erfundener Spruch, sondern Anlaß zum Austritt für ein Ex-Mitglied. Interessant hierbei ist, daß immer jene mit Kritik ganz vorne sind, die bei der Clubarbeit ganz hinten stehen).

Das diese Treffen jedoch allgemeinen Beifall fand, lag nicht nur an Petrus.

Nachdem die für jedes Treffen obligatorische und wohl auch in Zukunft unvermeidliche Panne behoben war, - diesmal war es ein Vergaserbrand, stand der gemütliche Abend bei Grillfleisch Lagerfeuer und Faßbier ganz im Zeichen allgemeinen Klönschnacks, wobei Fachsimpler aber auch anderen Interessengebieten Aufgeschlossene gleichermaßen Gehör fanden.





Wen dann die Ausfahrt am nächsten Tag nicht überzeugt hat, sollte vielleicht doch auf eine Limousine umsteigen. Besonders die Elbuferstrasse zwischen Bleckede und Dannenberg ließ sowohl hinsichtlich Streckenführung, als auch Landschaft keine Wünsche offen. Natürlich wurde auch diemal §240 StgB angesichts vorfahrtsverdächtiger Kreuzungen kurzfristig mißachtet, was aber erfahrungsgemäß bei den betroffenen Verkehrsteilnehmern auf Verständnis stößt.

Diese Ausfahrten bilden doch immer wieder den Höhepunkt eines jeden Treffens und man möchte sie auch angesichts der Probleme, die mit steigender Mitgliederzahl proportional wachsen, in Zukunft nicht missen.

Schließlich ist der Spider in erster Linie zum Fahren da und nicht -nur- zum Anschauen.

Den krönenden Abschluß bildete die Aktion beim Dannenberger Fiat-Händler Menzel, der uns durch sein Engagement überzeugte, diese neue Idee auch bei zukünftigen Treffen in ähnlicher Form zu wiederholen. Herrn Menzel und seiner Frau gebührt nochmals unser aller Dank !

Das ein solches Treffen an der Öffentlichkeit nicht spurlos vorübergeht, zeigt die Reaktion in den Regionalzeitungen der Umgegend, wie im Folgenden zu sehen ist. HWL

Pressereaktionen Elbe-Feetel-Zeitung

Amliches Kreisblatt  Lüchow-Dannenberg
Niedersächsisches Tageblatt

Achtung, Cabriofreunde!

Am Sonntag, dem 29. Juni 1986, zwischen 13.00 und 14.30 Uhr trifft sich der

FIAT-124-Spider-Club

aus Hamburg bei uns.

FIAT Autohaus Harald Menzel

3138 Dannenberg
Lüchower Straße 30, Tel. (0 58 61) 40 41

Vom
26.6.86....

... und vom 30.6.86



Oben ohne waren sie angerollt, die 18 Fiat 124 Spider, und so mancher wird mehr als nur einen sehnsüchtigen Blick auf die schönen Autos geworfen haben, die am Sonntag beim Dannenberger Fiat-Händler Station machten. Michael Bischoff und Hubertus Labes, beide im Vorstand, hatten zur Ausfahrt gebeten, und zahlreiche Mitglieder des „Fiat-124-Spider-Clubs“ waren von Hamburg aus über die Elbuferstraße Richtung Dannenberg gegelitten. Denn nur fahren, das tut man in einem solchen Wagen nicht, und schon gar nicht, wenn für Cabriolets so optimale Wetterbedingungen herrschen wie am vergangenen Wochenende. Bei einem kleinen Imbiß, italienischer Musik und viel Sonnenschein stand für die Clubmitglieder wieder einmal fest, daß sie genau das richtige Hobby haben. Wenn dann auch noch, wie Vereinsvorsitzender Michael Bischoff bemerkte, nette Gastgeber und eine so reizvolle Landschaft wie die des Wendlandes warten, lohnt auch die weiteste Anreise. Neue Mitglieder sind im Spider-Club gern gesehen, Informationen gibt der Vorsitzende, der unter der Hamburger Rufnummer (0 40) 49 27 68 zu erreichen ist. Aufn.: H.-J. Wicht

Harburger Rundschau

Hamburger Abendblatt

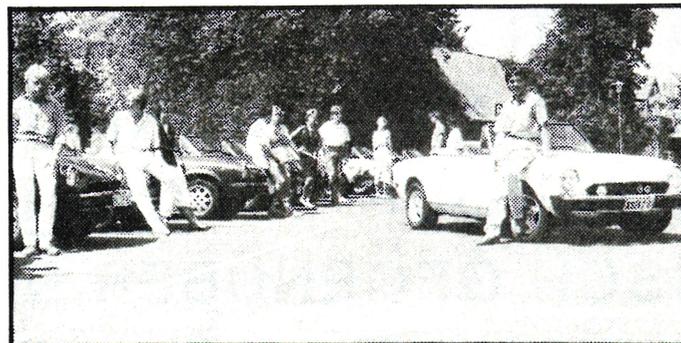
Vom
3.7.86

Oben-ohne-Parade

gip Winsen – Sonnenschein, blauer Himmel und ein Auto ohne Dach. Rund 30 Freunde des Fiat 124 Spider Clubs waren am Wochenende aus ganz Deutschland in Winsen zum Clubtreffen zusammengekommen. Michael Bischoff, Clubvorsitzender aus Hamburg und Besitzer eines 17 Jahren alten Spiders, lotste seine Sportwagen-Kameraden nach Bienenbüttel. Dort bezogen sie in einer Kieskuhle, nahe einem Bauernhof, im Zelt Quartier. Grillabend, Baden im Waldsee,

Bier vom Faß und jede Menge Klönschnack rund ums Auto standen auf dem Plan.

Die Fiat 124 Spider zählen zu den Raritäten. Sie wurden von 1966 bis März 1985 gebaut. 1966 kostete so ein offener Flitzer rund 9 500 Mark, zuletzt lag der Grundpreis bei rund 27 000 Mark, mit Kompressor-Motor (135-PS) sogar bei 36 000 Mark. Hubertus Labes, zweiter Vorsitzender: „Guterhaltene Spider der ersten Baujahre werden jetzt schon höher gehandelt, als sie ab Werk kosteten.“



Parade des Fiat 124 Spider Clubs auf dem Schloß-Parkplatz in Winsen
Foto: GIPP

Hinweis in eigener Sache

Aufgrund der großen Nachfrage bieten wir Euch hier nochmals den Videofilm an, den wir auf dem Treffen in der Lüneburger Heide gedreht haben.

Wir haben den Film auf ca. 45 min. zusammengeschnitten und vertont.

Wer interesse hat, füllt bitte den beiliegenden Abschnitt aus und sendet ihn mit DM 35.-- plus DM 2.-- für Porto und Verpackung in bar oder per Scheck an Michi oder Hubertus.

Wir werden die eingehenden Beträge mit den Auslagen verrechnen und den Rest in die Clubkasse geben.

Eine Cassette kann Euch aus leicht verständlichen Gründen nur nach Eingang der Zahlung zugesandt werden.

+ + +

Noch ein Wort zum leidigen Thema der Beitragszahlung:

Nachdem wir in diesem Jahr aufgrund der erschreckenden Zahlungsmoral den Beiträgen verzweifelt hinterherlaufen mußten, bieten wir allen denen, die diese Möglichkeit nicht bereits wahrgenommen haben, nochmals das für beide Seiten bequemere Verfahren der Einzugsermächtigung an.

Den beiliegenden Abschnitt einfach ausfüllen und an den Kassenwart - Axel Eckardt, Schlimbachallee 12, 2300 Kiel 17- senden.

Ihr braucht Euch dann um nichts mehr kümmern und seit jegliche Terminsorgen los und wir werden vielleicht einmal dieses Geldeintreiberimage los.

By the way: Neun Mitgliedsbeiträge für 1986 stehen noch aus...

autobetrieb

dehnhaide

gmbh

FIAT-VERTRAGSHÄNDLER · DER NEUE IM CENTRUM

HILLIMILLIHIRTZHEFTPFLASTERENTFERNER
VERKAUFEN UND REPARIEREN WIR ZWAR
NICHT, ABER WENN ES UM IHREN FIAT
GEHT, SIND WIR IHRE UNKOMPLIZIERTEN
UND FLEXIBLEN ANSPRECHPARTNER. DAS
GANZE AUCH NOCH IN CENTRUMSLAGE
UND PRAKTISCH GEGENÜBER DER U-BAHN.

TELEFON: 040/29 78 43 - 2 99 59 39

DEHNHAIDE 57 · 2000 HAMBURG 76

FIAT

Hörgenuß auf Umwegen



Drei Jahre nach dem Spider-Kauf sollte es nun auch beim Autofahren statt baßlosem Gedudel Musik zu hören geben. Im Konsumparadies BRD für einen zahlungswilligen Spiderfreund ohne Technikgefühl eigentlich kein Problem, oder doch?

Neben der fernöstlichen Geräteflut und einer erheblichen Divergenz der zu Informationszwecken eingeholten Erfahrungsberichte aus dem Bekannten- und Kollegenkreis, wird die Auswahl dadurch erschwert, daß der Löwenanteil der später erhofften Klangqualität von der Präzision des Lautsprechereinbaues im Spider abhängt.

Hier ist mancher auf den Händler angewiesen. Pech allerdings, wenn dieser in Sachen Einbau und Nachkaufberatung lax zu Werke geht. Hierbei auf die richtige Werkstatt gesetzt zu haben zahlt sich in jedem Fall aus.

Das Trauma der Testberichte
Heute wird alles getestet, vom Papiertaschentuch bis zur Munddusche-Autostereo ist naturgemäß ein beliebtes Testobjekt. Wer möchte nicht die eigene Kaufentscheidung bestätigt sehen oder Hilfen bei der Auswahl haben. Allerdings, Papier ist geduldig, die PR-Abteilungen sind nicht faul und wieß dann endgültig im eigenen Wagen klingt, bleibt abzuwarten. Der Besuch bei drei Hamburger Autoradiohändlern mit eigener Werkstatt erhöhte die Verwirrung. Viel Widersprüch-

liches, starke Preisschwankungen und vor allem blaßmachende Unkenntnis der Einbautücken im 124er offenbaren die Diskrepanz zwischen Fachkenntnissen und Üppigkeit der Leuchtreklame bei so manchem Geschäft.

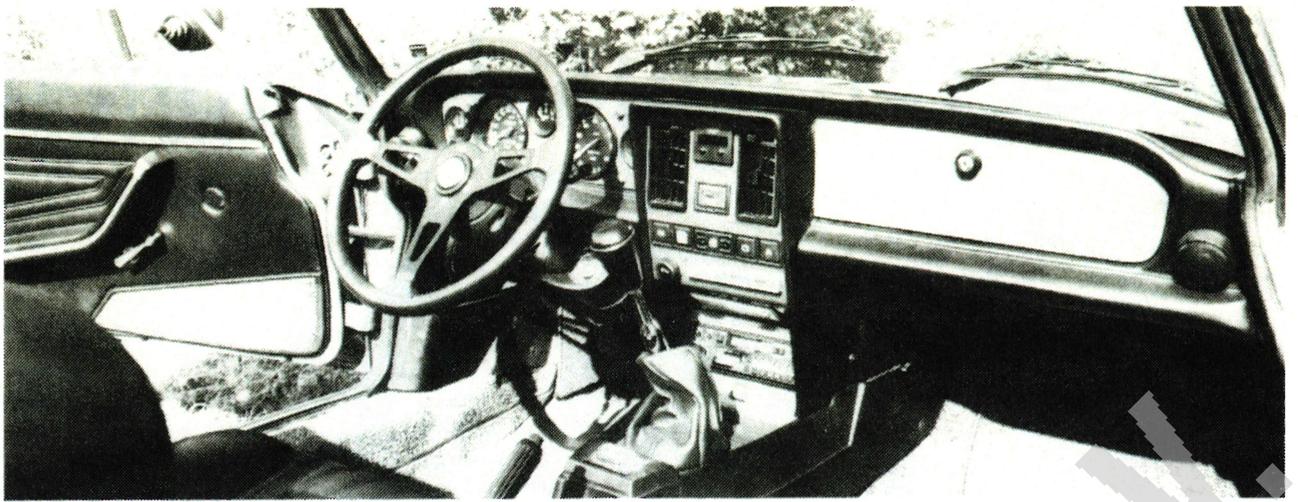
Der erste Schritt - ein Komponentensystem

Schließlich war klar: es sollte ein Lautsprecher-Komponentensystem sein, in der Wiedergabequalität bitte E-Musik-tauglich, denn die alte "Anlage"-seinerzeit vom Fahrzeughersteller durch Subunternehmer in den Spider hineingewerkelt, lieferte zwar kaum Höhen, dafür aber auch nur wenig Bässe und dünne Mitten. Die Händlerwahl fiel nach eingehender Prüfung auf die Bahrenfelder "Soundgarage". Optisch bescheiden aufgemacht, aber dennoch ohne heimatkundliche Kenntnisse zu finden - überzeugte das Komplettangebot und die unaufdringliche Art der Beratung. Hier war es der für seine Sparsamkeit berüchtigte Kunde, der nach "etwas Aufwendigerem" fragte.

Damit war die anfängliche Befürchtung "nichts unter Nakamichi" ebenfalls gegenstandslos.

Geduldsspiel für Geschickte:
der Speakereinbau

Nach einem Einbautag war es dann soweit - ein Bel 320i Speakersystem, Mac Audio MC 400 Tape-Deck/Tuner und



eine Bel P 80 Endstufe sollten Glenn Goulds Steinway nicht länger wie ein Kneipenklavier scheppern lassen.

Nach Tagen ungetrübten Genusses- kritische Ohren technisch versierter Clubfreunde prüften gewohnheitsgemäß mit knallhartem Disco-Pop - zeigten sich Tücken der Technik. Bei laufendem Motor kam es in unregelmäßigen Abständen zu Sekundenaussetzern der Endstufe. Die Soundgaragen-Crew begann mit der perfiden Fehlersuche.

Endstufe, Tape-Deck und Verkabelung wurden nacheinander getauscht, allein die Besserung war vorübergehender Na-

tur, leider auch während einer Rundreise durch Südfrankreich und Italien.

Endstufenallergie beim Spider
Nach vielen Mühen war selbst der Brauntechniker ratlos. Alle Bel-Endstufen obwohl technisch völlig okay wurden vom Spider abgestoßen. Ein Powerpaket von Alpine (Nr.3508) schaffte unerklärliche Abhilfe und hat möglicherweise verhindert, daß die Soundgaragenleute zu Überdosen von Beruhigungspillen greifen mußten. Zusätzlicher Alpine-Vorteil: der Einbau ist völlig versteckt unter dem Armaturenbrett möglich. Also weder Kniebrecher noch Diebesversuchung.



Thermische Probleme gab es nicht einmal in warmen Regionen und bei Dauerbetrieb. Ironie am Rande: zwischenzeitlich arbeitet die Braunendstufe zur vollsten Zufriedenheit eines anderen.

Plädoyer für die Fachwerkstatt
Es gibt kaum irgendetwas, das nicht etwas billiger und schlechter ausfallen könnte. Auch Spitzentechnologie kennt weiße Flecken in der Fehlerlandkarte. Wichtig daher für jeden,

der beim HiFi-Einbau nicht auf seine Hände zählen kann: optimaler Klang erfordert Präzisionsarbeit - speziell beim Speakereinbau. Die Fehlersuche in der installierten Anlage ist nervtötend. Beruhigend zu wissen, daß der gute Händler obzwar ohne hellseherische Fähigkeiten im Bedarfsfall gerade nach dem Kauf bei etwaigen Problemen bemüht und sachgerecht hilft. Natürlich unbürokratisch und ggf. sogar mit einem Ersatzfahrzeug.

Günter Danner

Drehmoment

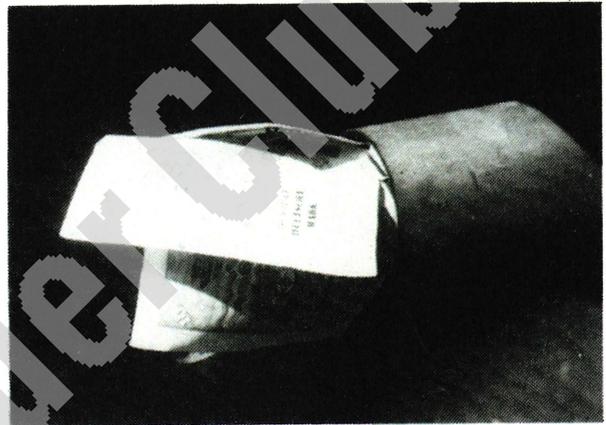
Ein Urlaubswunsch war eigentlich der Beginn der folgenden Katastrophe.

Ich hatte mir den Plan ins Hirn gesetzt, mit meinem auch nicht mehr fabriktneuen Auto die Franzosen an der Cote d'Azur mit meiner Persönlichkeit zu beglücken, die Küstenstraße entlangzubummeln und so zwei, drei Wochen lang den Lack südlicher Sonne auszusetzen.

Bei einem Kilometerstand von über 200.000 schossen mir natürlich ab und zu grausige Gedanken durch den Kopf, z.B. einem französischen Mechaniker mangels französischer Sprachkenntnisse auf lateinisch zu erklären, daß sich da bei 120 km/h ein Lager akustisch ausbreitet. Oder mitten in den Seealpen mit einem Loch im Kolben möglichst an einer Steigung liegenzubleiben.

Um zumindest letzteres ausschliessen zu können, gab es ein einfaches Gegenmittel: den Kauf einer neuen Maschine.

ich mich zu einer Hubraumaufstockung um 200 ccm zwecks Drehmomenterhöhung. Folglich ging ich auf die Suche nach einem 1800er Motor. Offensichtlich waren ebendiese aber Mangelware und so war ich erfreut zu hören, daß in Hamburg eine Lancia-Maschine bereit stand. Konstruktiv sind diese praktisch identisch mit den Fiat-Motoren und nach der Zusicherung, daß das Ding auch passen würde, war ich um einiges an Geld ärmer.



Aber wenn, dann auch richtig. Ganz im Zug der Zeit -schließlich ist man ein moderner Mensch - entschloß

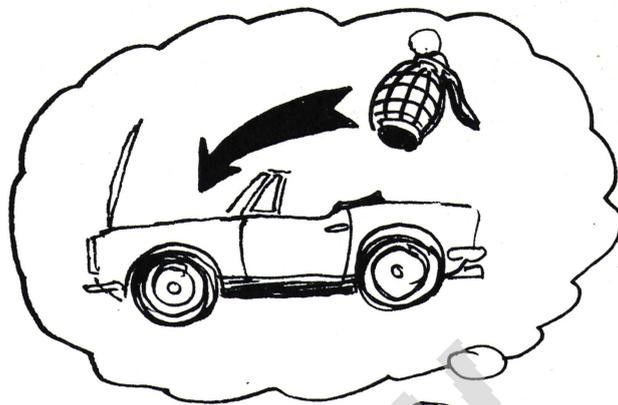
Der Motor wurde gesäubert, demontiert, wieder gesäubert, einige Verschleißteile ersetzt, Umbauten getätigt (im Lancia war er quer installiert), der Block errötete, die Ventildeckel blitzten alsbald - der Motor mußte nur noch zusammengebaut werden. Es folgte eine Erholungsphase, die durch die postalische Zuwendung seitens der oliv-grünen Vaterlandserretter brutal unterbrochen wurde, da diese baldigen Einzug androhten. Hektik war angesagt, das Auto musste flottgemacht werden und es folgte eine interessante Operation.

Nach einer durchschraubten Nacht -an dieser Stelle Dank an Axel Eckardt für geleistete Frondienste, sowie an die B.A.T. Corporation, Reynolds Inc. und Coca Cola GmbH für handliche Abpackungen diverser Genußmittel- war der wunderbar laufende 1600er aus dem Auto (nicht ohne Wutausbrüche, Flüche, Probleme, Ölflecken, Kratzer, verbogene Werkzeuge etc.).



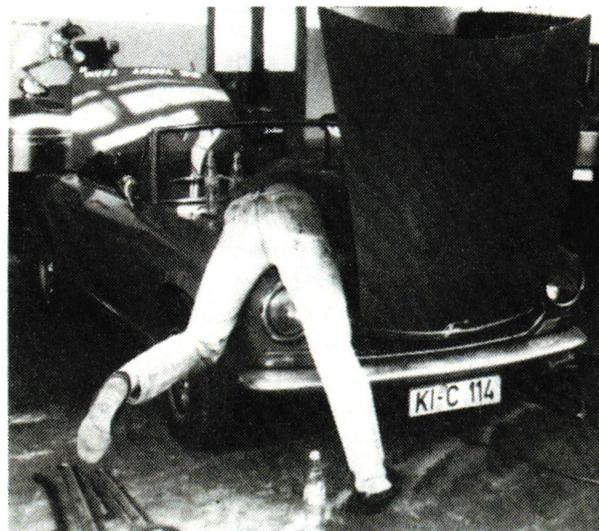
Nun konnte der strahlende Mittelpunkt der Aufmerksamkeit den Platz als Antriebsaggregat einnehmen. Moment - er hätte gekonnt. Wenn er gepaßt hätte. Leicht Panikanfälle wurden großzügig mit viel Cola und einigen Packungen Zigaretten abgebaut, es wurde untersucht und befunden: er passte tatsächlich nicht, woran auch cholerische Schrei- und Schlaganfälle nichts ändern konnten.

Da war ein massives Stück Metall, wo eigentlich ein Lager hätte sein müssen, scheinbar unverrückbar. Wieder war ein Tag vergangen, Mordgedanken beschlichen den ehemals so stolzen Besitzer dieses technischen Wunderwerkes, es wurde telephoniert und schließlich resigniert.



Am nächsten Tag war grimmige Entschlossenheit Mittel zum Erfolg: nach mehrstündiger Fummelei und verschiedenen Tränenausbrüchen (auch wegen der permanent abrutschenden Werkzeuge und den dann folgenden Schmerzen) erschallte heroisches Jubelgeschrei und homerisches Gelächter in der Stätte mechanischen Wirkens: er passte doch. Teilweise.

Aber mit den übrigen Marginalien wollen wir uns nicht aufhalten. Sie wurden gelöst, und nach vier Tagen Hin- und Herdreherei sprang der Motor wieder Erwarten an. Noch schnell die Ventile eingestellt (Autohaus Peters NMS, samstags, nur noch Notdienst, ein einsamer Mechaniker), ASU erledigt und ab auf die Autobahn.



Es folgte Ernüchterung: mehr als 120 km/h waren nicht drin. Jeder Golf D zog an dem Fast-Ferrari vorbei und die Fahrer konnten sich ein hämisches Grinsen nicht verkneifen, wenn sie an kaum wahrnehmbaren Steigungen mit schwarzer Fahne von dannen brausten. Zum Heulen. Eine Woche später (mittlerweile war ja der Pfadfinderverein akut und damit die Zeit knapp geworden) stellte sich heraus, daß das Gasgestänge verstellbar war - Oh Wunder! - und daß sich somit auch die Drosselklappen ganz öffnen können. Gegenseitiges Schulterklopfen.....

Fünf Wochen mit spiderüblichen Kleinproblemen gingen ins Land, dann auf der A1 bei Bremen der Schock: lautes Klappern, Brüllen, Kreischen aus dem Getriebebereich veranlassten mich zum Abbruch des Überholmanövers und zum Alarmieren des ADAC. Der Blutsauger von Abschleppunternehmer brachte meine Freundin und mich (sie von lächerlichen Zahnschmerzen, ich von der grausigen Aussicht ein Getriebe wechseln zu müssen, gepeinigt) nach Bremen. Und der Hund bestätigte auch noch meine Annahme. Was sollte es auch sonst sein?

Am nächsten Abend wurde der Wagen nach Kiel getrailert, ein weiterer Tag verging am Telefon und ergab ein US-Getriebe (vielen Dank, Michael Möller), dann wieder Schrauberei. Nach unendlichen dreizehn Stunden war

es geschafft. Eine Umdrehung am Zündschlüssel und mich traf fast der Schlag! Munter prasselten aus Richtung Getriebe (!) immer noch jene freundlichen Geräusche. Kupplung? Kurbelwelle? ...Verzweiflung

Eine Woche wurde der Wagen in die Ecke geschoben (es gibt ja nichts wichtigeres, als mit einem Haufen unnützen Krams im Matsch herumzukriechen), dann ein neuer Reparaturanlauf. Und dann das Beste: sechs lockere Schrauben. Mehr war nicht kaputt. In der Windeseile des Motoreinbaues hatte ich vergessen, die Befestigungsschrauben des Schwungrades mit dem Drehmomentschlüssel nachzuziehen.

Um Michael Möller zu zitieren: Beißkeil und Haßkappe.

Nils P. Clasen



FIAT

1

Klasse

**Autohandel Hoheluft
FRANCK & CO**

**2000 Hamburg 20, Hoheluftchaussee 161
Telefon: 422 70 11**

LANCIA

1

Klasse

Restaurationsserie I. Teil

Karosserie und Rost

In dieser Serie möchte ich versuchen, einen Überblick über die Dinge zu geben, die bei einer Restaurierung hauptsächlich der Karosserie von Wichtigkeit sind. Sie wird von ihrer Thematik her in mehrere Folgen eingeteilt, mit Bildern zwecks besseren Verständnisses belegt und beinhaltet all die Erfahrungen und technischen Belange, die mir während der Restauration meines 124er Spiders, Baujahr 1969, widerfahren sind.

Der erste Teil der Serie beschäftigt sich mit den Stellen des Spider, an denen sich der Rost mit Vorliebe sammelt und die von einem Laien meist nicht erkannt werden. Diese Folge kann also auch als Kaufberatung dienen !

Hier die Folgen im Überblick:

1. Teil : Karosserie und Rost
2. Teil : Blech- und Schweißarbeiten
3. Teil : Korrosionsschutz
4. Teil : Zusammenbau
5. Teil : Spachtel- und Lackierarbeiten

Vom Rost und dem Frust danach....

Ich wusste, daß mich etwas erwartet, wenn ich in meinem 17 Jahre alten Spider zu restaurieren beginne. An einem kalten Wintertag im Februar '86 fing ich an, den Wagen zu strippen, mit der gutgläubigen Meinung derer, die noch kein Fahrzeug restauriert haben, daß es ja nicht so schlimm sein könnte mit dem Rost. Äußerlich war jedenfalls wenig zu entdecken.

Nach dem Abmontieren der äußeren Anbauteile, wie Stoßstangen, Lampen etc sowie der Inneneinrichtung, begab ich mich mit Knarre und Schraubenzieher bewaffnet zur ersten großen Überraschung, den äußeren Schwellerabdeckungen.

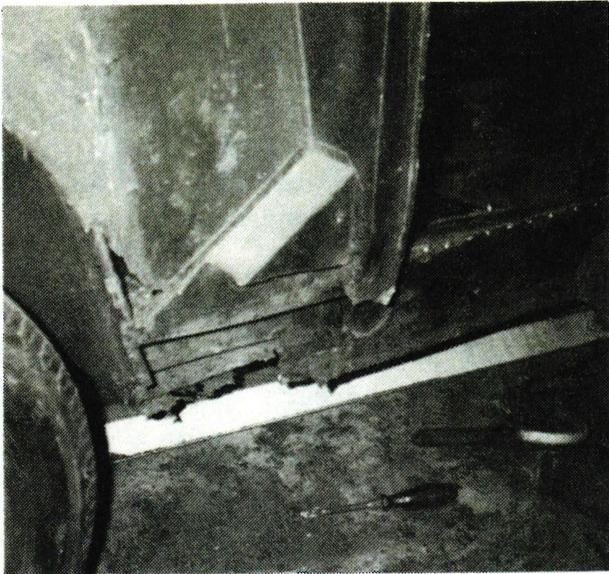
Sie sehen bei den meisten Wagen von außen noch "wunderschön" aus und verleiten zu dem Glauben, die Schweller seien in Ordnung. Diese liegen aber hinter der Abdeckung und verrieten durch mehrere faustgroße Löcher ihr schon betagtes Alter. Der Schweller des 124er untergliedert sich in drei Teile : Außen-, Mittel- und Innenschweller (zugleich Wölbung im Innenraum von Türkante zum Bodenblech). Schwellerdurchrostungen sind im Heckbereich zwischen Türende und Radkasten zu finden, deren Tiefe meist auch den Mittelschweller erreicht hat.



Schwellerdurchrostungen im Heckbereich zwischen Türende und Radkasten

Im Frontbereich ziehen sich die Schwellerschäden von der Türaufnahme bis zum Radkasten durch und belegen durch deutlich sichtbaren Rostfraß ihre Unbrauchbarkeit.

Außen- bzw. Mittelschwellen sind leicht nachzufertigen, wenn man das entsprechende Blech und eine hydraulische Kantbank hat. Mich hat z.B. die Anfertigung der nötigen Teile bei einem Freund nur 20 Mark gekostet.



TIP : Ich empfehle jedem, bei einem Kauf darauf zu bestehen, daß die Schwellerblenden abgenommen werden, um zu sehen, wie es um die Schweller bestellt ist. Ein Spitzhammer hilft bei der Suche nach rostigen Stellen ungemein, der Frust wächst mit jedem erfolgreichen Hammerschlag.

Nach der ersten Überraschung ließ ich die Kiste ersteinmal stehen, um den schon reichlich vorhandenen Rosthumus (Schwellerreste) in einen Blumentopf zu kippen, einen Samen hineinzugeben und abzuwarten, ob sich in Verbindung mit reichlicher Wasserzufuhr und ein bißchen Zeit nicht doch die erste Original Fiat 124 Blume züchten liesse.

Spaß beiseite, denn nach Abnahme der vorderen Kotflügel wird die ganze braune Pracht sichtbar, die mich wirklich zweifeln ließ, ob eine Restauration noch lohnt. Anhand -1- deutlich



zu erkennen, stellt man hier meistens sehr bizarre Erscheinungsformen des Rostfraßes fest. Angegriffen sind Längs- und Querträger im unteren, durch den Kotflügel abgedeckten Bereich zwischen Türaufnahme und Radkasten. Weiter sind auch die großen Längsträger im oberen Abschlußbereich -2- meist durchgerostet. Diese Durchrostungen sind bei montierten Kotflügeln nur schwer zu erkennen.

Auch der Träger für die vordere obere Stoßdämpferaufnahme ist außen -3- und im Motorraum -4- stark korrodiert gewesen, (hier sollte man möglichst so schweißen, daß es später nicht mehr zu sehen ist, denn mancher TÜV-Beamte drückt bei Schweißungen im Trägerbereich der Stoßdämpfer kein Auge zu !)



sowie auch die Telleraufnahme der Anschlaggummis, soweit vorhanden.

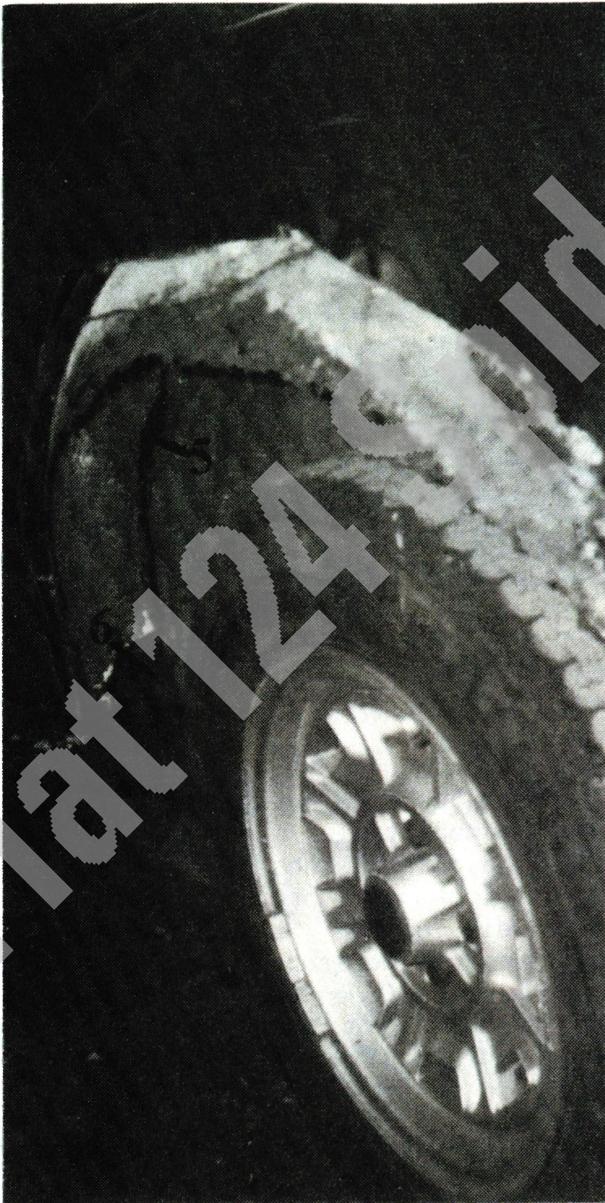
Nach Demontage der Motorhaube geht es auf die Suche im Motorraum, wo besonders eine Stelle markant ist, die auch beim Kauf eines gebrauchten Spiders leicht zu untersuchen ist. Es sind die oberen Stehbleche, welche bis zum Kotflügelrand reichen. Fährt man hier mit den Fingern entlang bis zum großen Querträger, an dem auch die Fahrgestellnummer angenietet ist, hat man manchmal Mühe, die Finger wieder vollzählig aus den Löchern herauszubekommen.

Findet man hier Rostfraß vor, ist Vorsicht geboten, denn dann sind auch meistens die oben beschriebenen, nicht sichtbaren Stellen in einem wenig verheißungsvollen Zustand, der zu einer Herabsetzung des Kaufpreises von mindestens 20% führen sollte.

Die Front mit Schürze, Scheinwerferköpfen und Blinkereinfassungen ließ bei meinem Wagen gar nicht erst den Gedanken aufkommen, die Rostsuche sei vorbei, zumal das Heck noch gar nicht begutachtet wurde. Hier fallen vor allem die Radläufe ins Auge, wie auch der äußere Radkasten mit seiner Anschlußfalz an den inneren Radkästen.

-5-

Das Abschlußblech des Radkastens in Schwellerhöhe könnte bei mir als Vogelnest gedient haben. -6-



Besondere Aufmerksamkeit ist diesen Stellen zu widmen, da hier bevorzugt mit Unterbodenschutz "konserviert" wird, der dann den Rost lediglich verdeckt. Hier sollte man mutig sein und mit einem Schraubenzieher nachfassen.

Nun noch kurz die wichtigsten Stellen, die besonders zu beachten sind :

- Schwellerbereich
- Stehbleche Motorraum
- Radläufe mit Radkästen
- Unterboden

Der Unterboden war besonders an der Fahrerseite angegriffen. Hier auch wieder die Querträger und der Übergang Bodenblech/Schweller.

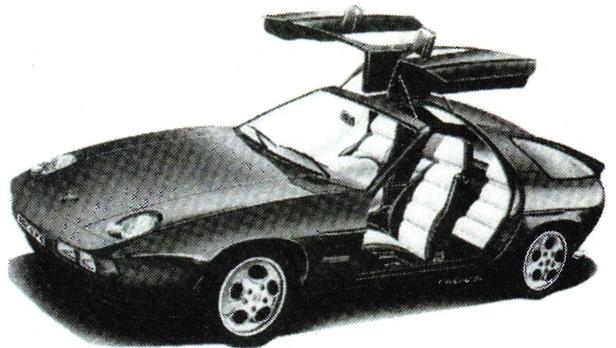
Im Allgemeinen läßt sich feststellen, daß die Fahrerseite die angegriffenere ist, wohl aufgrund des Spritzwassers entgegenkommender Fahrzeuge.

(siehe zu diesem Thema auch unseren Bericht "Nicht ganz dicht", die Red.)

Angesichts dieses Haufen Schrotts bedurfte es schon eines kräftigen Zuspruches eines guten Freundes, um aus dem Auto nicht doch noch ein Blumenbeet zu machen.

Im nächsten Teil geht es dann um Blech- und Schweißarbeiten. MB

PANTELLI
I L L U S T R A T O R



KRIDON PANTELLI
SÜLLDORFER KIRCHENWEG 166A
D-2000 HAMBURG 55
TELEFON 040 - 87 41 05

Fiat teilt mit

Im Folgenden drucken wir den zweiten Teil einer Mitteilung der Fiat Automobilmotoren AG ab, den diese im Oktober vergangenen Jahres dem Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. zukommen ließ (siehe Spider Magazin 2/86). Wir erhoffen uns für die Zukunft eine intensivere Zusammenarbeit mit diesem Club, um so effektivere Arbeit im Sinne der Spider-Fahrer beider Clubs leisten zu können. Dem bereits mehrfach geäußerten Interesse gemeinsame Veranstaltungen etc. durchzuführen sollten wohl doch einmal Taten folgen.

Kulanz

Kulanz sind immer freiwillige Leistungen unseres Hauses, die durch unseren technischen Außendienst ohne Anerkennung einer Rechtspflicht, entschieden werden. Diese Entscheidung basiert immer auf der Ausgewogenheit zwischen Zumutbarkeit, Kosten und technischem Hintergrund.

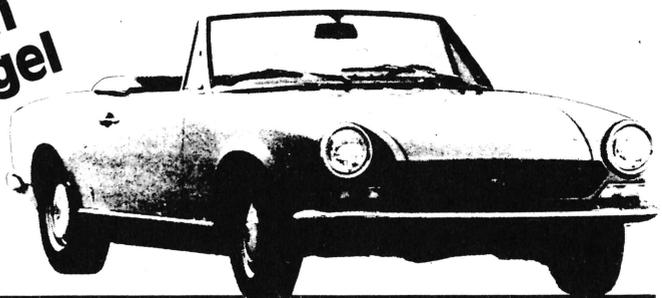
Schubabschaltung

Der Nachrüstung einer Schubabschaltung steht technisch nichts im Wege. Die hierzu benötigten Leerlaufabschaltventile sind beim FIAT-Händler erhältlich. Die weiteren hierfür notwendigen Teile (Steuerung) werden seitens unserer Organisation nicht angeboten.

Relativ kompliziert ist die Nachrüstung bei Fahrzeugen mit 2 Doppelvergasern.

KLAUS HERMANN MAYER
KRAFTFAHRZEUGTECHNIK

Cabrioverdecke
Lederausstattungen
Teppichausstattungen
Hardtops · Überrollbügel



K.H.Mayer · KFZ-Technik · Postfach 571 · 7300 Esslingen · Telefon 07 11/35 30 64 · Tx 7 256 614

Leserbrief

Aktive Teilnahme auch ohne Information ?

Gedanken zum Geheimtreffen in "Eitzen I" bei Bienenbüttel.

Wie klang es doch so wohlig inhaltsreich im letzten "Wort zum Sonntag" unseres Präsidenten. "Clubleben heißt aktiv teilnehmen, seine Ideen und Wünsche in der Gemeinschaft zu verwirklichen und auch mit Kritik nicht zu sparen."

Schon aus diesem Grunde fühlten wir, zwei Spider nebst Insassen, uns zur Teilnahme verpflichtet. Allerdings war's uns erst am Abend möglich. Nach problemloser Fahrt war auch Bienenbüttel mit Hilfe einer Karte leicht auszumachen.

Bei näherer Betrachtung zeigte sich Bienenbüttel als größere Ortschaft.

Dennoch kein Grund zur Panik, denn es gab ja noch die Einladung, von Köhnerhand getextet - unsere Rettung....

Der Text war schon flüssig - so richtig leserfreundlich geschrieben; bloß die nötige Info stand nicht drin, Sabotage ? Als findige Spideristi wurden sämtliche Leute befragt, die zu greifen waren, die Hotels abgeklappert, die als Quartierhinweis angegeben waren. Ein allgemeines Kopfschütteln war die Antwort. Die Ortshinweisschilder gaben auch keine Auskunft, nirgendwo ein Schild oder Hinweis.

Etwas konspirativ das Ganze ?

Das Suchspiel fing an nervig zu werden und der Rückzug in eine Kneipe, zur Beratung und Stärkung, war zumindest eine Abwechslung. Auch der Frust kam inzwischen hoch. Der Wirt erwies sich als Glücksfall, voller Elan griff er das Telefon und quetschte uns förmlich aus, ob wir nicht irgendeinen kleinen Hinweis hätten.

Die anderen Gäste teilten uns ihr Mitgefühl mit und konnten sich insgeheim ein Lächeln über die Planung nicht verkneifen. Ein vager Tip kam dann von einem Mitglied der freiwilligen Feuerwehr. Es wäre ein Zelt wieder abbestellt worden. Ausstellungsort sei aber Eitzen I, ca. 6 km von Bienenbüttel entfernt. Näheres aber war nicht in Erfahrung zu bringen, auch nicht für welchen Zweck das Zelt geplant war.

Auf ging's ins besagte Eitzen I. Die Landschaft gefiel trotz allem, nur Spider waren nicht zu finden. Eine Befragung der Einwohner dort ergab ebenfalls nichts neues. Gefrustet begaben sich die Teilnehmer des großartig angekündigten Clubtreffens auf den Heimweg. In Hamburg wurde der Abend mit Sambuca und Bier beendet.

Die Stimmung konnte dann auch nicht mehr durch die Tatsache getrübt werden, daß man hundertachtzig Kilometer in den Sand gesetzt hatte.

Am Beginn ein Zitat, so auch am Schluß. "Clubleben heißt aktiv teilnehmen". Die Gelegenheit muß einem fairerweise gegeben werden.

Gerd Pramann

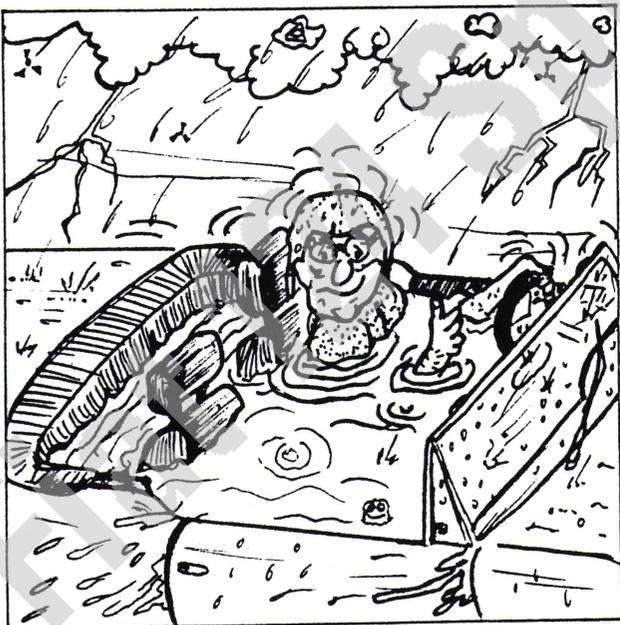
Nicht ganz dicht

Für den verständigen Laien unterscheidet sich ein Cabriolet von einem herkömmlichen Fahrzeug mit Volldachkonstruktion lediglich dadurch, daß bei Sonnenschein der luftig-zugige Offen-Modus gewählt werden kann, wohingegen man bei Regen, Kälte, oder etwaigem Fremdkörperbefall gegen die Attacken der Natur geschützt ist. Physikalische Phänomene wie z.B. der Faraday'sche Käfig sind zu vernachlässigen (außer bei Blitzschlag).

Doch die Erfahrung des wackeren Fahrermannes draußen im Lande, der fern von Heim und Hof an der Wetterfront seinen Mann steht, bestätigt erneut die alte Weisheit, daß man gut daran tut, Volkes Stimme zu überhören.

Soweit also die Theorie.....

Spätestens wenn sich schier endlose Wassermassen auf die Besatzung ergießen, stellt sich der Eigner die Frage, warum der Hersteller es unterließ, im Zubehörkatalog offensichtlich so wichtige Accessoires wie z.B. Lenzpumpen anzubieten.



Verblüffend einfach gestaltet sich die Antwort : kollektive Verdrängung bei Herstellern und Händlern, sowie selektive Sublimierung bei Fahrern

führen zu - in Analytikerkreisen gefürchteten- Psychosen besonderer Art Die Horkheimersche "normative Kraft des Faktischen" verliert hier quasi ihren essentiellen Sinngehalt und somit deutlich an Boden.

Wir kommen nun auf denselben der Tatsachen zurück, denn kollektive Suizidgelüste dürften eher übereilt sein (Im Übrigen hat hier der Spruch "den Schirm zuklappen" eine interessante Variante hinzubekommen). Haben Sie den Faden verloren ?? -- Macht nichts, wir auch.

Allenthalben stößt man auf die unterschiedlichsten Verhaltensweisen, mittels derer individuell auf den Sachverhalt reagiert wird.

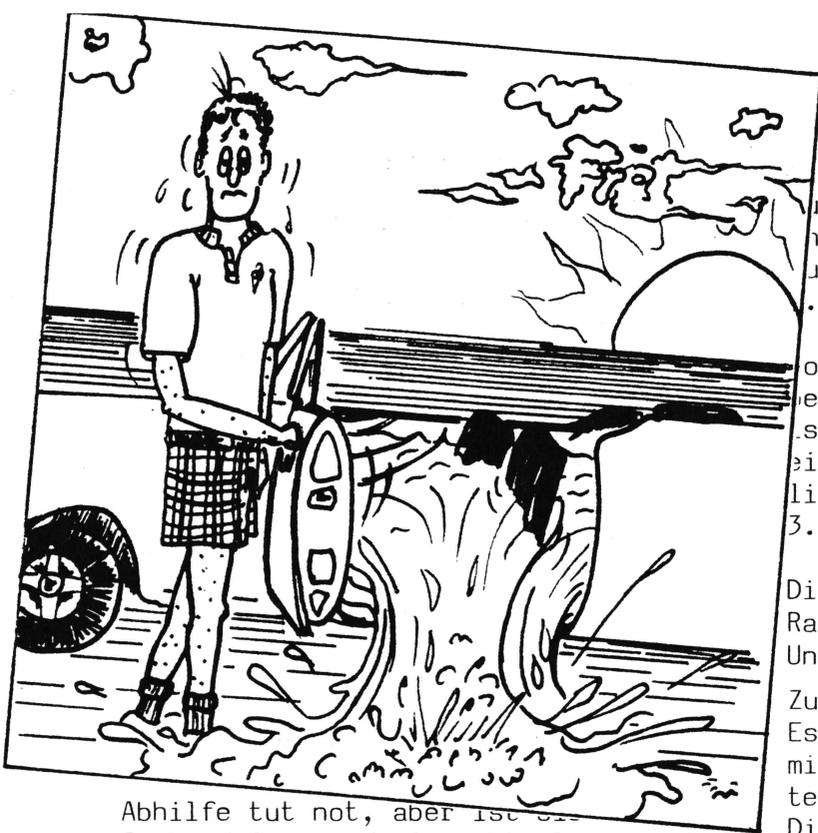
1. Der Pathologe : Er fährt den Wagen solange, bis das Wasser sich seinen natürlichen Weg nach unten gesucht hat.

2. Der Ignorant : Ungläubig und mit weit aufgerissenem Mund läßt sich der Beifahrer erzählen, des Fahres Cabrio sei dicht, während fast unmerklich sein rechter Ärmel durchnäßt.

3. Der Kluge : Diese Spezies meidet jegliche Berührung mit dem feuchten Zeug und läßt den Wagen soweit möglich in der Garage stehen; irgendwie nicht dumm, aber auch keine Lösung.

4. Der Physiker : Jahrelange Erfahrung hat seine Sinne geschärft und er sieht sich nun in der besonderen Lage innerhalb kürzester Zeit Wirkungen zu bemerken, ohne deren Ursachen ergründen zu können.

Lapidar läßt sich der Sachverhalt auf eine ganz einfache Formel reduzieren:)) Cabrios sind Wasserdicht ((, sprach's und stieg souverän gummibefußt ins überflutete Fahrzeug. Soweit der Fahrer (bzw. Halter). ----- Schnitt !! -----



Abhilfe tut not, aber ist die Sicht ?? -- Vielleicht. Denn im Gegensatz zum verständigen Laien hat der ahnungslose Fachmann längst das Problem erkannt, empirisch untersucht und ist in die Phase der statistischen Auswertung der Daten eingetreten.

Wie für jeden evident, bietet es sich an, nunmehr das Wasser gleichsam zu "quantifizieren" um es fortan in geordneten Kanälen rieseln zu lassen (Soll sich doch der TÜV-Beamte die Finger naß machen).

Wie unlängst unser Kanzler ganz richtig bemerkte, stehen wir eben doch am Tellerrand des Augenblicks, stellen uns jedoch flugs in krassen Gegensatz zu letzterem, wenn wir das Problem nicht lediglich durch bloßes Aussitzen bewältigt wissen wollen. Im rein Horkheimerschen Sinne (s.o.) wollen wir also streng akademisch die Ergebnisse dieser unserer Untersuchung an den Mann (die Frau) bringen :

Durchsatzwerte von 25 Litern pro Stunde und mehr :
 - Propeller-Tauchpumpe mit Windkessel und 60kW Asynchronmotor dringend (!!)
 - zu empfehlen.
 - Durchsatz zwischen 5 und 10 Litern pro Stunde :
 - normale Ölpumpe mit Bordnetzbetrieb, bei Zusammenbruch durch Kurzschluß ist die zusätzliche Investition für einen - im guten Fachhandel erhältlichen - Akku angebracht.
 3. Weniger als 5 Liter pro Stunde bzw. Moos- oder Schwammbefall :
 - Diverse Lappen in unterschiedlichen Rauigkeitsstufen in Verbindung mit Unkrautex (eingetragenes Warenzeichen)
 Zum Schluß möchten wir nach obigem Essay aus dem Bereich der hydrodynamischen Wasserverdrängung dem Experten das Wort entziehen.
 Die Zukunft wird nämlich trotz aller Unbill dem Cabriofahrer gehören, trotzdem oder gerade weil er so manisch uneinsichtig und unbelehrbar ist.
 Und das bißchen Wasser hat ja wohl noch niemandem geschadet, oder !?!?
 BUFFY, CORD, MÖ



Kurz notiert

Neue ASU-Bestimmungen : Autos, die vor dem 1.7.1969 zugelassen wurden, sind in Zukunft von den Abgasbestimmungen ausgenommen. Als schadstoffarm eingestufte Autos müssen nur noch alle zwei Jahre zur ASU.

+ + +

In einer der nächsten "Markt"-Ausgaben wird unser Club in der Rubrik Clubvorstellungen erwähnt. Höchstwahrscheinlich in der 40. Ausgabe der "Auto-Bild" wird ein Bericht über unser diesjähriges Hamburg-Treffen zu finden sein.

+ + +

Der Club gratuliert Jörn Schmidt und Bettina Tomczak ganz herzlich zur Vermählung und wünscht für den gemeinsamen Lebensweg alles Gute.

+ + +

Im Namen aller Mitglieder gratuliert die Redaktion Dietmar Averweg und Reinhilde Sauer zur Verlobung.

+ + +

Jeder Artikel für unsere Clubzeitung, aber auch konstruktive Kritik sind uns stets willkommen. Nicht zu vergessen Kurzmitteilungen (auch telefonisch) wie z.B. Gesuche für An- und Verkauf, Erfahrungen mit Werkstätten oder auch technische Informationen.

Wer Spiderfahrer als potentielle Mitglieder erkennt, kann Informationsmaterial bei Michi oder Hubertus anfordern.

+ + +

Motor überholen für 400-450 DM !! Darin enthalten: Zylinderkopf überarbeiten, Ventile schleifen, polieren und neu einstellen, Kanäle bearbeiten. Führungen erneuern sowie neue Schafstdichtungen.
Melden bei Hardo Schachtebeck, Tel.: 02452/4663

+ + +

Nochmals die Anfrage, wer Interesse an Clubemblemen hat. Wir haben die Möglichkeit, emallierte Embleme in genau der Größe der normalen Fiat-Embleme mit unserem Clubmotiv in Italien fertigen zu lassen. Für eine Bestellung brauchen wir allerdings mind. 50 Interessenten, da sich dann der Stückpreis auf Dm 60.-- reduziert. 39 Clubmitglieder stehen bereits auf der Liste! Wer also noch nicht zugesagt hat, aber ein solches Emblem haben möchte, melde sich bei Michael Möller, Tel.: 040/8807692

+ + +

Der allmittwochliche Stammtisch findet ab 1.10. wieder im Objektiv (Grindelhof 39, 2000 Hamburg 13, Tel.: 447779) statt. Wir hoffen, durch diese Maßnahme die gemütliche Runde wieder etwas zu beleben, denn das Loretta fand nicht bei Allen Beifall, während das Objektiv scheinbar eher den Spideristi-Geschmack getroffen hat.

Teilemarkt

Thomas Beichler
Tel.: 02236/65272

S: Handschuhfachschoß
V: diverse Motor-, Fahrwerks-, Karrosserieteile (auf Anfrage)

Jürgen Kniese
Tel.: 05692/2327

S: Zierleiste Fahrertür, Türgriffe (US), Nummernschildbeleuchtung (US)
V: Außenspiegel (US), Stahlfelgen (US)

Hubertus Labes
Tel.: 040/4103392

S: Rechte Sonnenblende mit Halterung (Euro), Persenning
V: CD 30 (neu)

Jörn Schmidt
Tel.: 04174/3883

V: US-Spider, Bj. 82, silber, blaues Verdeck, innen rot, 80000 km, Abarth, div. Extras, VB 15500.--

Michael Bischoff

V: Motor 1600 (überholt, 17000 km), Getriebe, Achsen, Differenzial (1400 und 1600), Sitze, Türen, Konsolen, Amaturen (schwarz), u.a.

Mathias Faber
Tel.: 04101/23624

V: Gepäckträger zum Klemmen (kein Bohren) VB 100.--

Michael Möller
Tel.: 040/8807692

V: Spritzverdeck

Hardo Schachtebeck
Tel.: 02452/4663

V: Sitz (schwarz) mit Kopfstütze, mehrere Anlasser, Motor 1600 (überholt, 5000 km, 800.-- DM), neue Bremsscheiben DM 20.--

Frank Morell
Tel.: 05606/3819

V: US Stahlfelgen

Axel Eckardt
Tel.: 0431/372422

S: Kotflügel vorne links + rechts
V: Hardtop (einteilig)

Rüdiger Tillmann
Tel.: 02307/12038

S: Tachowelle, Dichtungsgummi für B-Säule und für Frontscheibe, Kotflügel hinten links
V: zwei Registervergaser, Bremsscheiben, Bremsattel für BS

Jan Wohlert
Tel.: 040/2704007

S: Lichtmaschiene (US), Anlasser, Türinnenverkleidung (beige)
V: CD 8 (250.--)

Achaz Reuss
Tel.: 040/869609

S: Sitzbezüge (schwarz), Gummidichtungen Türe, Innenspiegel (Metall), Persenning (schwarz)
V: Wurzelholz-Amaturen Brett, US-Stahlfelgen mit 165er Bereifung, Mittelkonsole (US), Außenspiegel (US)

Gerd Pramann
Tel.: 040/226550

V: Hardtop (einteilig) für DM 250.--