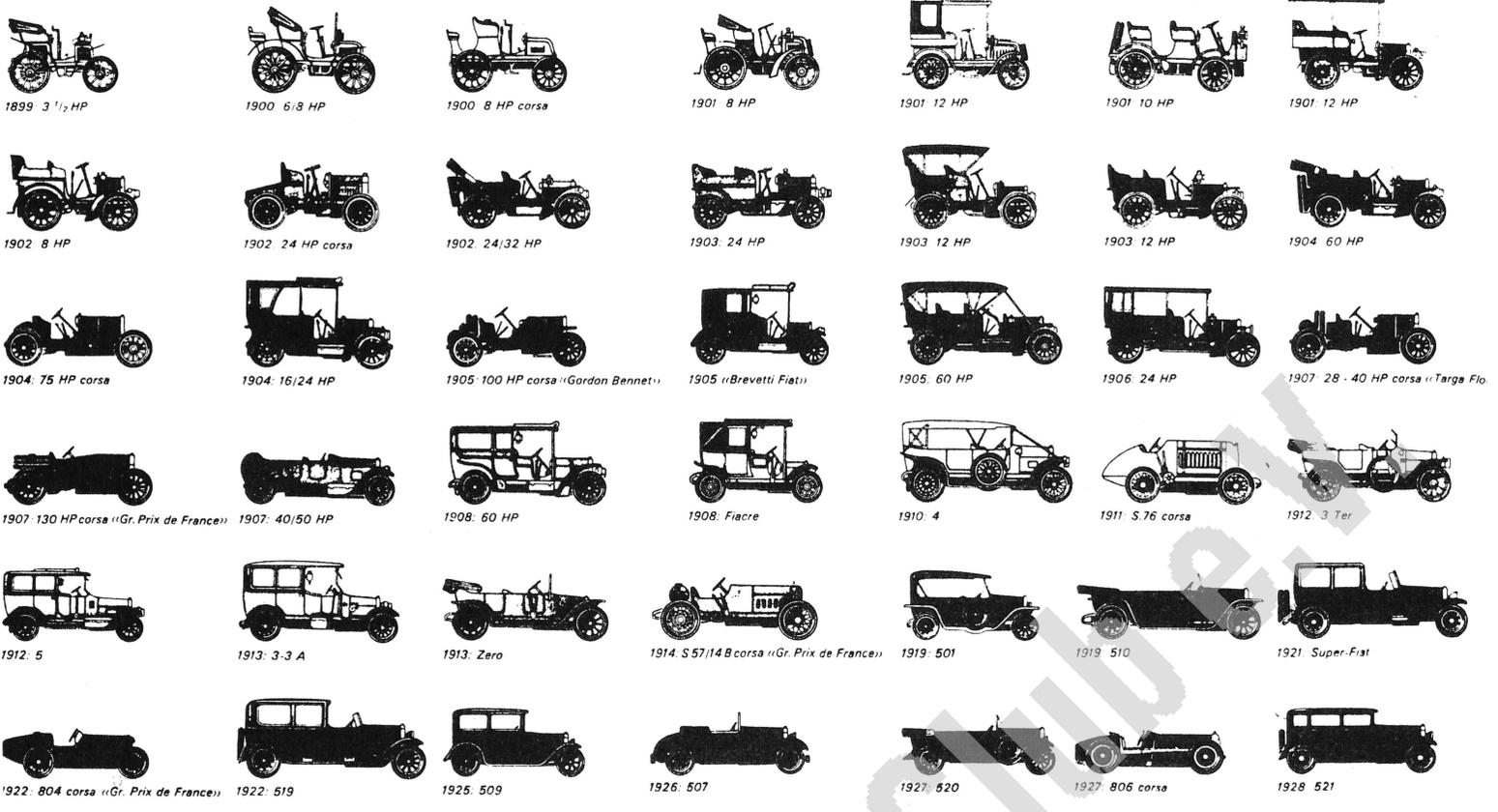


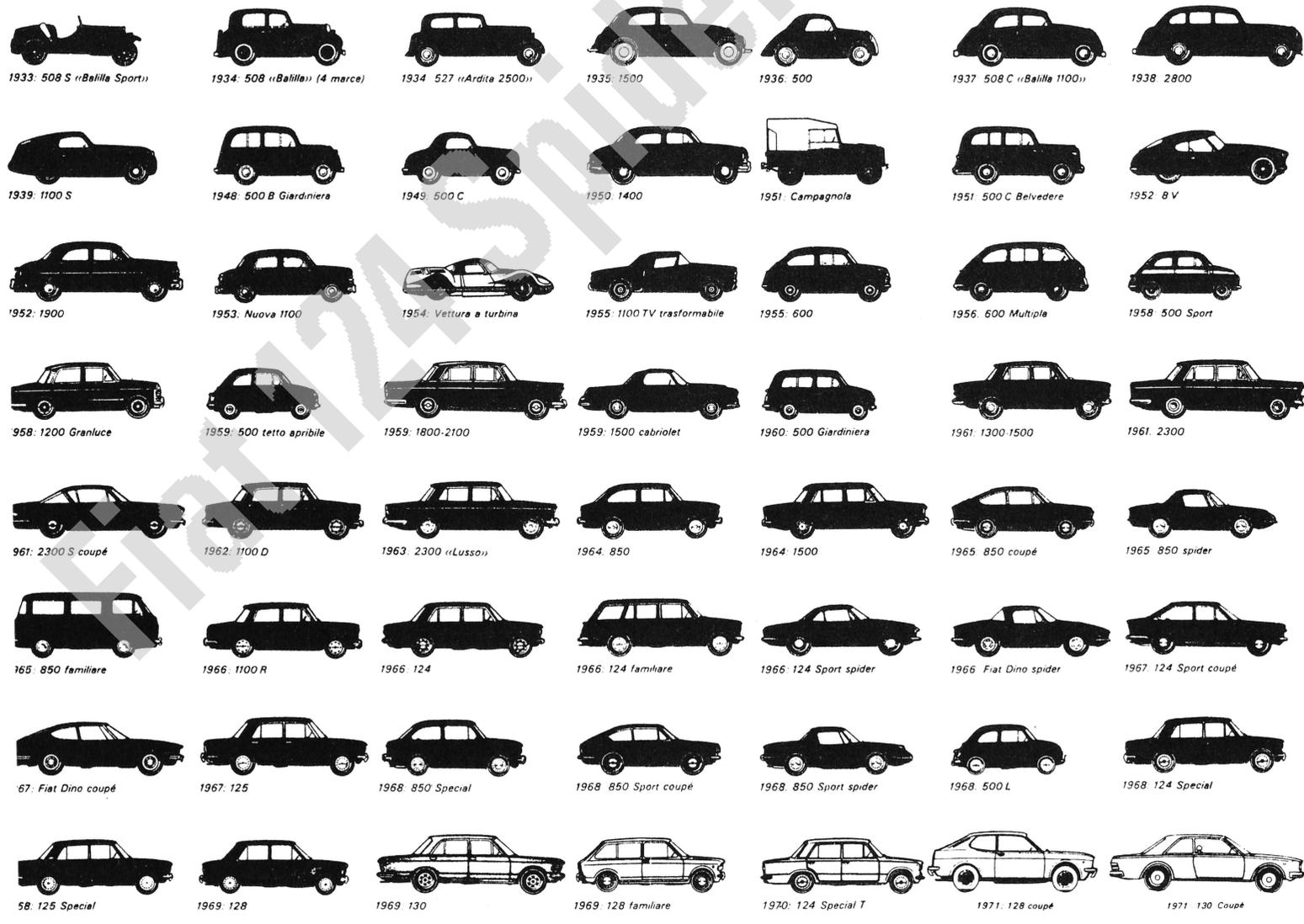
Spider MAGAZIN





FIAT

Passenger car models since 1899





Inhalt

2 Historische Anzeige

4 Volles Programm im Taunus

5 Präsidentschöpfe...

6 Jahreshauptversammlung 1988

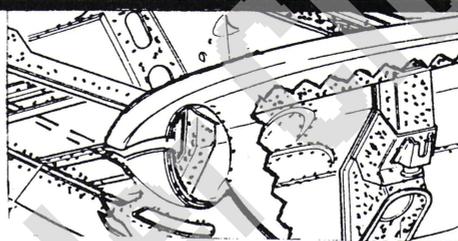
7 Für ein langes Spiderleben



10 Visita L'Italia

10 Wahre Liebe

13 Kurz Notiert



15 Niederrhein Klassiker Treffen

17 Fiat teilt mit

18 Hinweis in eigener Sache

18 Diff sifft?



19 Teilemarkt

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4 - jährlich als Organ des 124 Spider Club e. V., Rombergstr. 18, 2000 Hamburg 20. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 4,- DM je Heft, (Nr. 1/88 ausnahmsweise DM 8,-), im Jahresabonnement 25,- frei Haus.

Auflage 250 Stück.

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

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 Anzeigenpreisliste 1/88.

Satz : Andreas Rumpenhorst

Layout : Hubertus Labes

Druck : Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45, 2000 Hamburg 76

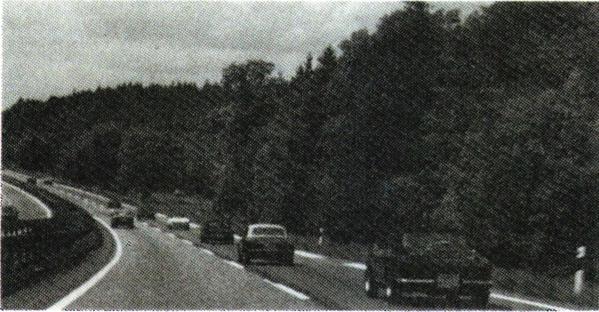
Anzeigenleitung: Hubertus Labes
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
Tel.: 040 / 410 33 92

Mitglieder der Redaktion : Michael Bischoff (MB), Hubertus Labes (HWL)

Anschrift : wie Anzeigenleitung

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

Volles Programm im Taunus



Auf der Fahrt nach Wiesbaden trafen wir schon auf der Autobahn sechs andere Spider. Treffpunkt in Neuhaus Taunusstein war dann das Jagdschloß zur Platte. Auf dem Parkplatz wurden erstmal alle Spider begutachtet. Um 17 Uhr fing die Jahreshauptversammlung an, dort kam es wieder zu einer Diskussion über die geringe Teilnahme und die Finanzierungsnöte. Als Absch-



luss der heißen Diskussion brauchten wir alle ein kaltes Buffet, welches wir auch wirklich genossen. Nicht nur in diesem Zusammenhang Dank an Petra und Peter für die perfekte Organisation.

Um 9 Uhr 30 ging es wieder los, diesmal war der Treffpunkt das Hotel Sonnenhof in Engenhahn. In Anbetracht der vielen Spider und des schönen Wetters wurden erst einmal Fotos



geknipst. Bald brachen wir zur Fahrt nach Schmitten auf. Es ging über Landstraßen in herrlicher Landschaft und es hat richtig Spaß gemacht, alle Spider in einer Reihe zu sehen.



Unser Ziel war das Kurhaus Ochs, von wo ab 13 Uhr die Spider in zweiminütigen Abständen zur Rallye starteten. Die Rallye war super organisiert,



so mußte man z.B. auf der Fahrt bis zum Ziel zwei Eier kochen, die dann natürlich der Sieger bekam.

Ziel der Rallye war der Paulsplatz in Frankfurt, auf dem dann fast 50 Spider zu bewundern waren. Nach



der Siegerehrung mit Sektempfang und Preisverleihung sowie Tiramisu vom Italiener war der Abend zur freien Verfügung. Einige trafen sich dann in einer Pizzeria, andere grillten auf dem Zeltplatz in Idstein.

Auch Präsidentenschöpfe wollen gepflegt sein ...

Man glaubt es kaum, mit welcher Euphorie sich manche Männer ihrer Haare widmen.

Sollte es nicht genügen, sich regelmäßig unter Fachhand zu begeben und alles weitere dem natürlichen Fall zu überlassen? Nicht unbedingt, es geht auch anders. Wie wäre es zum Beispiel folgendermaßen: Man kämme die Haare straff zurück (à la Guido Gelati), verharre einen Augenblick zwecks Antrocknens; nun werfe man den Kopf vorn über und föne die Haare gegen den Strich und zu guter Letzt bringe

Am Pfingstmontag trafen sich alle nochmals vor dem Hotel Sonnenhof in Engenhahn. Dort gab es vom Spiderclub einen Teilemarkt und die Wahl des schönsten Spiders. Die meisten fuhren danach nach Hause, andere ließen dieses tolle Treffen mit einem Besuch des Automuseums in Vockenhäusen ausklingen.

Markus Neitzel
Bianca

Anmerkung der Redaktion:

Wir bedanken uns auch bei den Organisatoren der Rallye, welche da neben Peter und Petra sind:

Manuela, Doris, Andrea, Toni, Joggi, Claudia, Edith, Lothar.

Weiterhin gilt unser Dank der freundlichen Unterstützung der Firmen:

- Autohaus Heuser und Hallstein, Hagenstraße 11, 6000 Frankfurt/M (DM 200,-);

- Zeitschrift Markt für klassische Automobile und Motorräder (Startnummern und Sonderhefte);

- Krüger's Präsentkorb, Großer Burstah 3 (Hahntrapp), 2000 Hamburg 11 (Sekt);

- Stein Promotion, 6000 Frankfurt/M (Peter Stuyvesant)

man den Kopf in die Ausgangsstellung zurück und verteile die Haare sorgsam über die schon etwas licht gewordene Stirn.

Zu umständlich? Vielleicht, wenn man auch bedenkt, daß diese Pracht eine stürmische Cabriofahrt überstehen soll. Wäre es dann nicht ratsam, eine Art Kopf- -oder besser- Haarschutz zu tragen? Naja, jedem das Seine, aber dann sollte sich keiner mehr über die Eitelkeit der Frauen beschweren.

Nicht wahr, Michi!

Jemand der's beurteilen kann (P.M.).

Jahreshauptversammlung 1988

Die Jahreshauptversammlung 1988 wurde mit 21 stimmberechtigten Mitgliedern abgehalten, leider noch weniger als im letzten Jahr. Als markante Diskussionspunkte haben sich zwei Themen erwiesen:

Der Antrag auf Abschaffung der DM 30,- Klausel, die besagt, daß Neumitglieder, die nach dem 30.6. eines Jahres in den Club eintreten wollen, nur DM 30,- zu bezahlen brauchen.

Die Gründe für diesen Antrag lassen sich im Folgenden so darstellen:

- Entlastung des Kassenwartes
- Aufbesserung des finanziellen Budgets, dadurch keine Steigerung des Jahresbeitrags nötig
- Die Verlockung für Neumitglieder, die eigentlich im April eintreten wollen und dann bis Anfang Juli mit dem Eintritt warten, fällt weg.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen und die Vereinsatzung entsprechend geändert.

Unter dem Punkt "Verschiedenes" bekamen die Mitglieder Gelegenheit, Kritik zu äußern, die sich auch angesichts der geringen Teilnahme an der Jahreshauptversammlung sogleich einstellte. Deshalb wurden ausführlich die wahrscheinlichen Gründe für das Nichterscheinen so vieler Mitglieder diskutiert.

Als erstes wurde der generelle Termin Pfingsten für das Jahreshaupttreffen zur Diskussion gestellt.

Einer Abänderung des Termins würde entgegenstehen, daß das Treffen dann nur an einem normalen Wochenende stattfinden könnte und dann statt 2 1/2 Tagen nur 1 1/2 zur Verfügung stehen. Außerdem steht der Termin Pfingsten traditionell seit 5 Jahren und man kann sich fest darauf einstellen.

Anhand des beiliegenden Fragebogens soll entschieden werden, zu welchem Termin das Jahreshaupttreffen in den kommenden Jahren stattfinden soll.

Ein weiterer Diskussionspunkt war, ob man nicht die Attraktivität der Treffen steigern könnte, um so mehr Mitglieder zur Teilnahme zu bewegen. Die vorgeschlagenen Punkte wurden auch in den Fragebogen aufgenommen.

An dieser Stelle sei nun noch auf die Wahl des Vorstandes eingegangen:

Wiedergewählt wurden: Michael Bischoff, 1. Vorsitzender
Hubertus Labes, 2. Vorsitzender
Jörg Struwe, Kassenwart

Neugewählt wurde: Stefan Benda, Beisitzer

Kassenrevisoren sind wie bisher: Edwin Schmöller
Günther Danner

Protokollführer war diesmal: Peter Piske

Allen erschienenen Mitgliedern sei für die Teilnahme gedankt.

MB



Für ein langes Spiderleben

Hohlraumversiegelung

Konstruktionsbedingt gibt es an einem Auto nicht nur sichtbare Flächen, die mit Lack oder Unterbodenschutz bedeckt sind, sondern auch eine Vielzahl von Karosserie-Hohlräumen, die häufig auch als tragende Teile dem Fahrzeug die erforderliche Festigkeit geben.

Leider dringt bei der Herstellung eines Fahrzeugs (besonders beim Spider) die Grundierung trotz elektrophoretischer Tauchverfahren nicht an alle Stellen. Besonders sehr verschachtelte Hohlräume bleiben unbedeckt.

Durch Lufttemperaturschwankungen verursacht, kondensieren und verdampfen nicht unerhebliche Wassermengen in der Karosserie. Da durch wachsende Luftverschmutzung nicht nur reines H₂O kondensiert sondern auch eine Vielzahl von Schadstoffen, die häufig korrosiv wirken, sind die unlackierten Flächen in der Regel Ausgangspunkt für Durchrostungen.

Will man/frau also als Spiderenthusiast lange Freude an der Optik und Stabilität der Karosse haben, so kommt mensch nicht um eine intensive Nachbehandlung der Hohlräume herum.

Eine Anwendung von Lack oder lackähnlichen Substanzen ist wenig sinnvoll, da diese bei Verwindungen während der Fahrt auf Dauer abplatzen würden!! Kriechöl ist ebenfalls ungeeignet, da es sich mit der Zeit unter Bildung organischer Säuren zersetzt!!!

Es kommen also nur dauerelastische wachsartige Materialien in Frage.

Die Autozubehörindustrie hat auf dieses Bedürfnis mit einem breiten Angebot von mehr oder weniger tauglichen Produkten geantwortet.

Aufgrund eigener Erfahrungen und eines Test's der Zeitschrift MotorKlassik befürworte ich die Verwendung von "TEROSON-HOHLRAUMKONSERVIERUNG". Sie wirkt präventiv und konserviert auch leicht angerostete Stellen. Nun erhebt sich halt die Frage, übergibt man die Arbeit einer Werkstatt oder legt man selber Hand an.

Wer sich für die erste Möglichkeit entscheidet, braucht eigentlich hier nicht weiterzulesen. Da ich aber davon ausgehe, daß ein echter Spiderfahrer soweit wie möglich selber zupackt, will ich im Folgenden versuchen, eine möglichst detaillierte Arbeitsanweisung zur Konservierung eines Fiat 124 Spider zu geben.

Die beste Zeit ist natürlich der Sommer. Jedoch ist zu beachten, daß eine möglichst lange regenfreie Periode vorausgegangen ist (mindestens vier bis fünf Tage) und daß das Auto nicht kurz vorher gewaschen wurde.

Neben Werkzeug benötigt man ca. 6-8 Spraydosen à 400ml und eine Normdose (1000ml) Konservierung. Letztere wird für schlecht zugängliche Hohlräume (Schweller, Streben am Wagenboden usw.) in Verbindung mit einem Kompressor mit Druckbecherpistole und Hohlraumschlauch mit 360°-Düse gebraucht. Falls kein Kompressor zur Verfügung steht (Bekannter, Mietwerkstatt), muß man halt doch in eine Werkstatt gehen, um die genannten Stellen behandeln zu lassen. Man sollte sich aber zwecks Anweisung oder Kontrolle danebenstellen.

Zunächst sollte man jedoch das Fahrzeug soweit wie möglich von Anbauteilen und Verkleidungen befreien, denn je mehr man von den Hohlräumen sieht, desto besser.

Das heißt, man entfernt das Verdeck (mit Gestänge natürlich), alle Innenverkleidungen (Fußraum, Tür- und hintere Seitenteile), sowie die Rücksitzbank (AS, BS, CS). Ferner demontiert man die Schwellerzierleisten und Trittbretter. Außerdem baut man die Zusatzradkästen vorne (CS 2, DS, VX), die Scheinwerfer, die Blinker (AS, BS, CSA) und die Kühlergrillzierleisten aus.

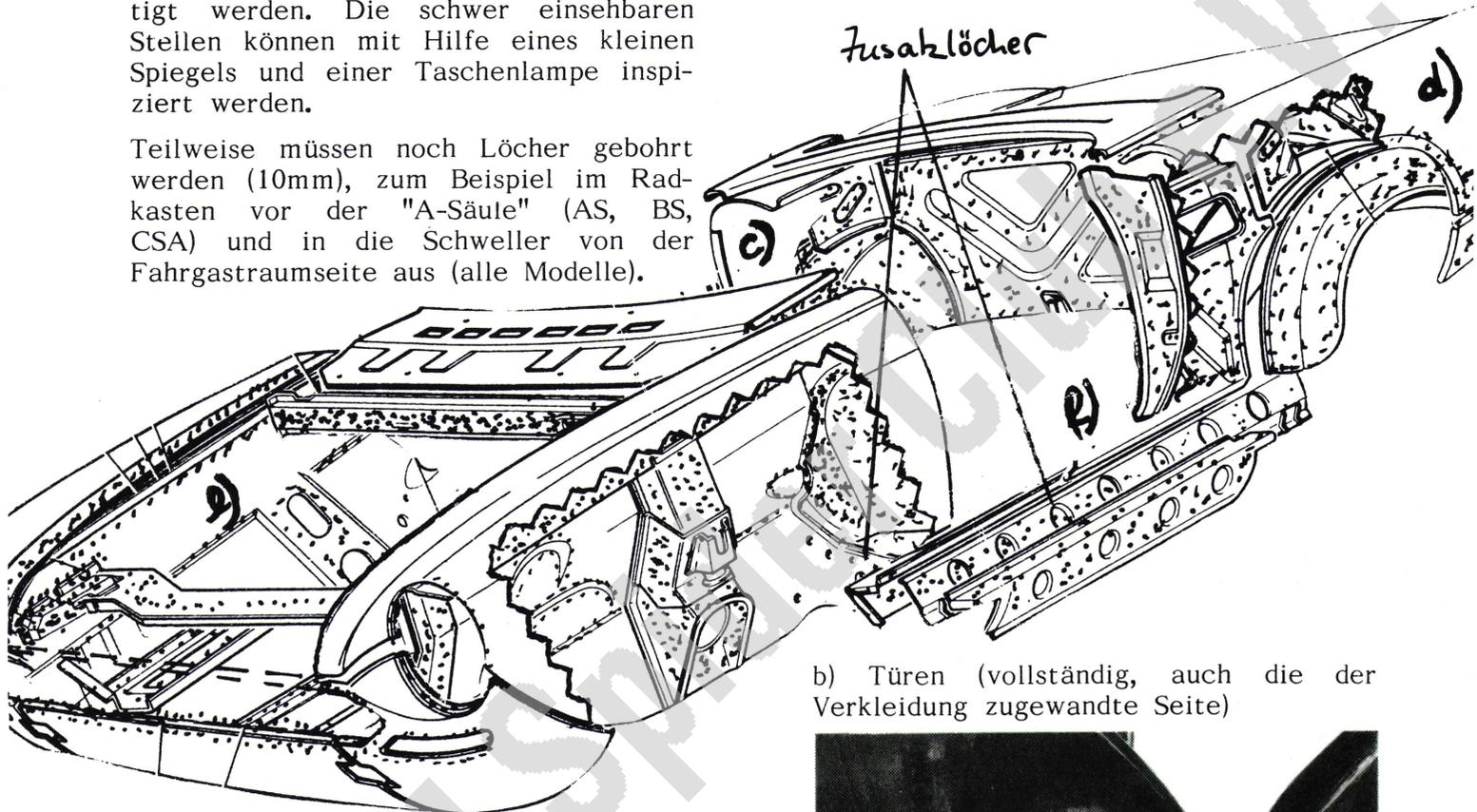
Im Heckbereich ist es sinnvoll, die Rückleuchten herauszubauen und im Kofferraum alle Verkleidungen und das Reserverad herauszunehmen.

Dies ist zwar recht viel Aufwand, aber der lohnt sich auf jeden Fall, denn nun kann man die von TEROSON angebotenen Spraydosen einsetzen.

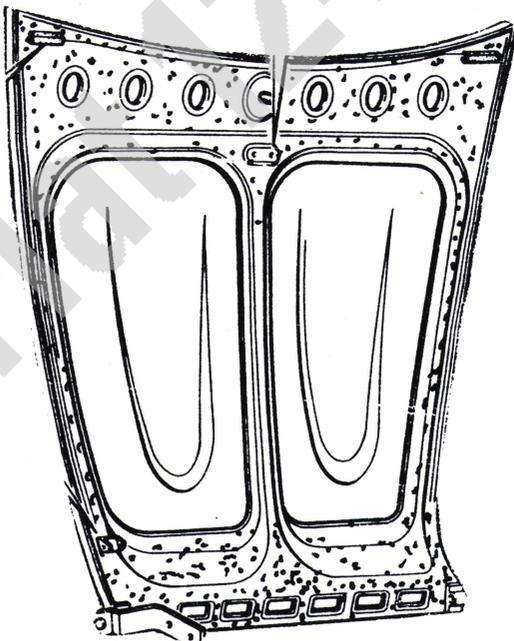
Bevor man mit der Aufbringung der Konservierung beginnt, müssen stärkere Rostansätze soweit wie möglich beseitigt werden. Die schwer einsehbaren Stellen können mit Hilfe eines kleinen Spiegels und einer Taschenlampe inspiziert werden.

Teilweise müssen noch Löcher gebohrt werden (10mm), zum Beispiel im Radkasten vor der "A-Säule" (AS, BS, CSA) und in die Schweller von der Fahrgastraumseite aus (alle Modelle).

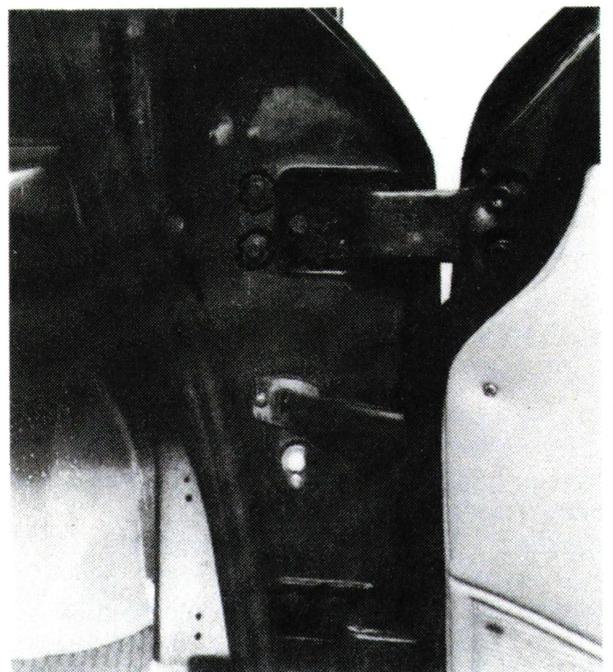
Nun kann es aber endlich losgehen. Man arbeitet sich am besten von oben nach unten vor, das heißt, beginnt mit den Hauben und verfährt dann gemäß dem Konservierungsplan. ACHTUNG!!! Spider muß geradestehen!!



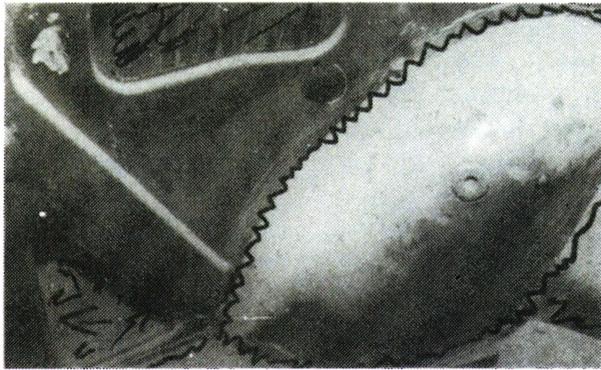
1 a) Motorhaube und Kofferraumdeckel (nach Konservierung schließen)



b) Türen (vollständig, auch die der Verkleidung zugewandte Seite)



c) Innenraum am besten komplett (auch unter den Fußmatten). Der Teil zwischen "B-" und "C-Säule" ist besonders wichtig.



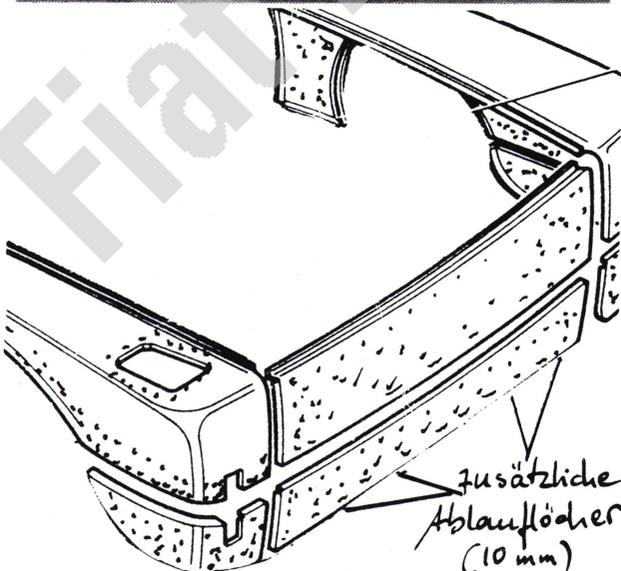
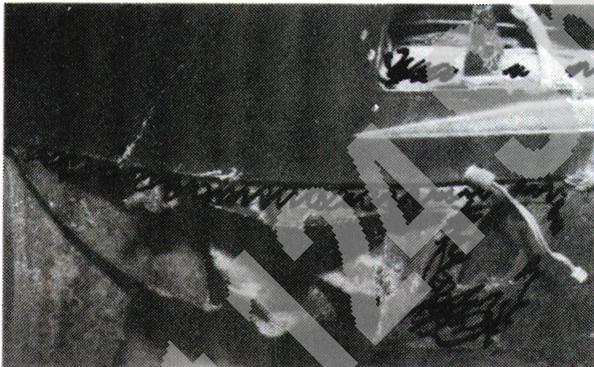
d) Im Kofferraum alle Träger, beide Heckbleche, Radläufe bis zur "C-Säule" sowie die Federbeindome.

e) Im Vorderwagen: Traverse vor dem Spritzblech, Traverse vor dem Motor, Verstrebungen an der Stehblechoberkante (vom Radkasten aus), Federbeindome und alle Schweißnähte im Motorraum.

f) Türschweller von innen und durch die Bohrungen in den Radkästen (mit Kompressor und 360°-Düse, 6-8 bar).

2 a) Wagenunterseite:

Alle Verstrebungen, Heckblech (vorsichtig Löcher bohren und zwar ziemlich weit unten)



b) Vorderachsträger

VORSICHT!! Keine Kabelstecker, Kabel oder Gummiteile der Achsen besprühen.

Die Stärke der aufgetragenen Schicht sollte 1 mm nicht überschreiten, da das Material sonst Risse bildet, in denen sich erneut Feuchtigkeit festsetzt.

Generell kann man alle Schweißnähte mit einer dünnen Schicht Wachs überziehen, selbst wenn diese abgedichtet sind. Die Konservierung verschließt auftretende Risse sofort und schützt so vor Korrosion an diesen Schwachstellen.

Nach Abschluß der Konservierung ist es besonders wichtig, die Wasserablauflöcher der Hohlräume wieder zu öffnen (z.B. mit einem Streichholz). Andernfalls würde sich sämtliches Kondenswasser sammeln und auf Dauer wieder zu Rostschäden führen. Man sollte allerdings mit dem Öffnen der Ablauflöcher warten, bis die Konservierung einigermaßen angetrocknet ist (2-4 Std.).

Gummistopfen werden mit Hohlraumwachs benetzt eingesetzt, und auch alle übrigen Anbauteile können in gleicher Weise montiert werden. Dies hat den Vorteil, daß keine Scheuerstellen auf dem Lack entstehen.

Wenn man diesen Vorgang so sorgfältig wie beschrieben ausgeführt hat, reicht es aus, alle zwei Jahre mit kleineren Mengen Konservierung nachzuarbeiten.

Garantie gibt es zwar keine, aber man kann ziemlich sicher sein, daß ein so konservierter SPIDER selbst nach längerer Zeit keine nennenswerten Roststellen aufweist.

Ein abschließender Tip: Wachsflcken auf dem Lack, dem Werkzeug oder auf der Kleidung und Haut lassen sich mit einem benzingetränkten Lappen beseitigen.

VIEL ERFOLG !!!

M. Keunecke

Visita L' Italia

Int. Oldtimer Rallye Kaufhof 23.04.88

"Morgenstund hat Gold im Mund". Dies sagten wir uns am 23.04., als wir bei Schneegestöber um 6 Uhr 15 gen Hannover zu unserer ersten Rallye aufbrachen. Unterwegs kam dann doch noch die Sonne heraus, nur windig war's.

Als wir uns zu Kaufhof-Hannover direkt am Bahnhof durchgekämpft hatten, wurden unsere Hälse schon länger. Ganze **neun** Autos standen am Start! Welch Schande! Und davon waren auch noch zwei Autos deutsch.

Wir waren froh, daß wenigstens noch ein Spiderist mitfuhr: Markus Neitzel und seine Freundin Bianca aus Berlin.



Nachdem wir mit Marschverpflegung eingedeckt worden waren, Schilder und Aufkleber befestigt hatten, sowie die erste vorsichtige Berührung mit den Rallye-Unterlagen hinter uns hatten, konnte es dann losgehen. Um 9 Uhr 07 ging es für uns "Drei" los. Man wußte gar nicht, wo man die Augen zuerst hingucken lassen sollte!

Die richtige Strecke mußte anhand

von Karten gesucht werden. Anhand von Fotos mußten Fragen beantwortet werden und einige Zusatzfragen. Doch die Abbildungen usw. sollten erstmal in der Landschaft gefunden werden!!!!

Als wir das gesuchte Eis-Café fanden, waren wir noch minutenlang über den Erfolg so begeistert, daß wir uns glatt verfuhrten. Nach einigem Hin und her fanden wir den Anschluß wieder. Auch die Berliner kreuzten unseren Weg.

Sobald ein Foto in die Landschaft paßte, gab es ein Gejohle. Die Fragen konnte man dann gut beantworten. Unterwegs gab es eine Zeitkontrolle, und, was uns das Genick brechen sollte: **4** Sonderkontrollen.

Ab und zu sichteten wir unsere Mitstreiter.

Um 12 Uhr 30 kamen wir mit den Berlinern als 1. ins Ziel = Kaufhof--Hamburg.

Zwei Bilder hatten wir leider nicht entdeckt, dafür aber noch einen Sonderzettel gelöst.

An den Fotoaufnahmen der Leute hätten wir reich werden können. Nach und nach trafen noch 6 Autos ein. Wir erhielten noch viele kleine Geschenke. Einen Pokal haben wir leider nicht bekommen, wir hatte leider glatt 3 Sonderkontrollen übersehen.

Naja, auf zur nächsten Rallye. Hoffentlich mit offenem Dach!!!!

Stefan Benda
Christiane Fischbeck

Wahre Liebe

Mängelbericht über einen Fiat Spider Baujahr 1984, km-Stand 49.000, erworben am 16.09.1986 bei einem Fiat-Vertragshändler Kaufpreis DM 26.950,- mit mündlicher halbjähriger Garantiezusage auf Motor und Getriebe.

Im Folgenden möchte ich einmal ausführen, was mich bisher seit dem Kauf des zwei Jahre alten Fiat Spiders verärgert hat.

Das Fahrzeug wurde auf dem Ausstellungsgelände eines Fiat-Vertragshändlers: mit provisorisch angebauten und nur teilweise befestigten Rädern, eingebaulten Seitenschwellern, beschädigter Mittelkonsole, ausgebautem Softtop, lose aufgelegtem Hardtop



und, wie sich später herausstellte, defektem Achsstabilisator zum Verkauf angeboten. Da bei Vertragsabschluß die Beseitigung der Mängel (z.T. aus einem Diebstahlseinbruch stammend) als unproblematisch, leicht zu beheben und ca. eine Woche dauernd dargestellt wurden, kaufte ich das Fahrzeug in gutem Glauben, es kurzfristig nutzen zu können.

Nach einer Woche fuhr ich zum besagten Fiat-Händler, um meinen Wagen abzuholen. Er teilte mir mit, daß die notwendigen Stehbolzen und Muttern zur Felgenmontage nicht im vereinbarten Zeitraum zu beschaffen waren, jedoch im Laufe der Woche eintreffen würden. Um den Wagen betreiben zu können, wenn auch nur mit provisorisch befestigten Felgen, bat ich den Händler, den Fiat Spider anzumelden und den Achsstabilisator zu befestigen.

Nachdem das Fahrzeug inzwischen zwei Wochen angemeldet war, war der Achsstabilisator immer noch nicht befestigt. Daraufhin holte ich den Wagen vom Hof des Händlers.

Mit dem Fahrzeug fuhr ich an jedem Wochentag zum Händler, um die Reparaturen durchführen zu lassen. Bis auf die Stehbolzen konnten angeblich alle weiteren erforderlichen Teile für die Reparaturen bis heute nicht geliefert werden.

Nach drei Monaten vergeblicher Bemühungen gab ich es auf und ließ mir neue Radmuttern anfertigen. Eine andere Werkstatt reparierte den Achsstabilisator. Die Karoserieschäden - eigentlich jederzeit reparierbar - behob der Fiat-Händler bis heute nicht. Ferner wurde die Mittelkonsole bis heute nicht repariert.

Damit nicht genug. Nach Inbetriebnahme traten folgende Schäden auf:

- Getriebeschaden (zwei Wochen Ausfall)
- Der Auspufftopf riß am Rohransatz ab.

- Der Auspuffkrümmer riß an mehreren Stellen.
- Der Kühlflüssigkeitsdruckausgleichs-Behälter mußte erneuert werden.
- Der Ölkühler wurde undicht und mußte ebenfalls erneuert werden.
- Die Induktionsspule im Zündverteiler fiel aus; hierfür ließ sich jedoch schon am folgenden Tag Ersatz beschaffen.
- Sobald mehr als 500 km in einer Strecke zurückgelegt wurden, verweigerte das Kompressionsdruckanzeigeelement die Arbeit. Doch wenn es zu Hause auf der Heizung getrocknet wurde (und das Benzin verdunstet war), konnte es wieder eingebaut und in Betrieb genommen werden.
- Gerade im Winter benutzt man das Gebläse der Heizung sehr häufig. Um so schlimmer, daß bei einem zwei Jahre alten Fahrzeug kaum Luft ausgestoßen wird, um die Scheiben von Eis und Feuchtigkeit zu befreien. Hinzu kommt, daß das Gebläse so laute Geräusche macht, daß eine Unterhaltung im Fahrzeug nahezu unmöglich ist.

Doch zu den vielen Kleinigkeiten trat nach fast einem halben Jahr bei 61.000 km Gesamtfahrleistung ein Motortotalschaden auf. Eine Nebenwelle zerbarst bei 180 km/h auf der Autobahn, durchschlug den Motorblock, zertrümmerte die Lichtmaschine und zwang mich zu einem riskanten Haltemanöver.

Den Wagen ließ ich zum o.g. Fiat-Händler schleppen, um einen neuen Motor einbauen zu lassen. Nach Aussage des Händlers hätte ich mit einer Reparaturzeit von 10-14 Tagen zu rechnen. Als ich jedoch nach ca. zehn Tagen nachfragte, hatte der Händler den neuen Motorblock noch nicht einmal bestellt.

Nachdem der neue Motorblock bei dem Händler eintraf, fehlten nun

Ersatzteile, ohne die der Motor nicht wieder eingebaut werden konnte.

Die Reparatur des Motors dauerte 13 (!) Wochen. In dieser Zeit mußte ich einen Leihwagen benutzen.

Neben dem Ausfall des Fahrzeugs (Nichtnutzbarkeit als Cabrio) sind mir folgende Kosten entstanden:

- permanenter Besuch des Fiat-Händlers,
- Mietkosten für KFZ,
- Vollkasko-Versicherung/Steuern (Bei konkreter Mitteilung der Reparaturdauer des Motorschadens hätte der Wagen abgemeldet werden können.),
- sämtliche Reparaturkosten inkl. Rumpfmotor.

Nach dem Motoreinbau versuchte ich, auf dem Kulanzwege bei der Fiat-AG eine Kostenbeteiligung zu erreichen; jedoch vergeblich.

Nach 1.000 km (nach dem Motoreinbau) wurde der Wagen dem Händler zur Inspektion übergeben.

In gutem Glauben, mein Fahrzeug müßte nun in einem technisch einwandfreien Zustand sein, fuhr ich damit in den Urlaub. Ziel: Spanien.

Bei der Anreise traten bei 3.800 U/min anfangs leichte, später stärker werdende Vibrationen auf, so daß ich nur mit reduziertem Tempo (bis 120 km/h) Richtung Frankreich fuhr. Nach der Urlaubsrückkehr teilte man mir in der Fiat-Werkstatt mit, daß das Getriebe einen Schaden haben muß. Einen Austausch kann ich mir z.Zt. aufgrund sämtlicher vorangegangener Kosten nicht leisten.

Nach Passieren der französischen Grenze stockte nach einigen Kilometern mein Fiat. Der Motor lief nicht mehr. Ich öffnete die Motorhaube und stellte fest, daß die Ventildeckelbefestigungs-Schrauben lose waren und das Motoröl nun den Bereich, in dem die Zündkerzen sitzen, ausfüllte. Ölverlust: 2 Liter. Die Reinigung und Reparatur selbst ausgeführt, fuhr ich nun in Richtung Spanien weiter.

Die letzte französische Autobahnzahlstelle vor der Grenze anfahrend, stand der Motorraum plötzlich in Flammen. Nachdem ich die Flammen mit einem Handtuch erstickte, stellte ich fest, daß der Schlauch vom Wärmetauscher der Heizung zum Motor direkt am Motoranschluß einen Riß aufwies. Aus diesem spritzte die Kühlflüssigkeit (auf Empfehlung der Fiat-Werkstatt enthielt diese kein Wasser) auf den warmen Auspuffkrümmer, entzündete sich und verbrannte die Kabel der elektronischen Zündung.

Das Fahrzeug wurde in die nächste Werkstatt geschleppt und dort innerhalb von acht Tagen repariert. Die komplette elektronische Zündanlage mußte ausgetauscht werden. Reparaturkosten ohne Hotel- und Mietwagenkosten über DM 500,-. Aufgrund der zusätzlichen Hotel-, Mietwagen- und Reparaturkosten mußte ich daraufhin meinen Urlaub abbrechen.

Vielleicht können Sie sich denken, wie es mir seit dem Kauf des Fiats erging. Trotz der geschilderten Reparaturfreudigkeit des Autos (angefallene Reparaturen innerhalb 15.000 km) ist Fiat der Meinung, ein technisch einwandfreies Fahrzeug verkauft zu haben und unterstellt mir, die Schäden durch mein Fahrverhalten verursacht zu haben.



Hermann Sinn



Kurz notiert

Der Vorstand gratuliert im Namen Aller Martin und Sybille Märtner zur Vermählung. Die beiden haben am 5. Mai in Las Vegas (!) geheiratet - Glückwunsch!

* * *

Werkstattssorgen? Null problemo!

Ein Werkstatttip von Jörg Struwe:

Jeder Spiderist weiß, wie schwer es ist, eine vernünftige Werkstatt für sein heißgeliebtes Automobil zu finden. Ich kann Euch besten Gewissens eine kleine Fiat-Werkstatt empfehlen, die auch eine "längere Anreise" wert ist: Herr Schmitt, Fiat Thomsen, Kieler Str. 65 in Quickborn. Tel.: 0 41 06 - 6 04 11.

Herr Schmitt macht für uns bei Reparaturen auch Festpreise, was finanziell natürlich von Vorteil ist.

* * *

Adam Sosna hat die Möglichkeit, Chromringe für die Spiderarmaturen anfertigen zu lassen, den Satz (2 x groß, 4 x klein) für DM 120,-. Wer Interesse hat, kann Adam anrufen: 05 21 - 6 23 68.

* * *

- Termine 1988

Juni/Juli

"Triathlon" in Hamburg, bestehend aus Suchfahrt, Squash und Schwimmen (genauer Termin auf der Einladung)

6. - 7. August

Auto-Gala Hamburg 88
Ausstellung und Vorführung klassischer Automobile auf der Trabrennbahn am Volkspark.
Anmeldung an: Auto Gala Hamburg 88,
Tomberg 14, 2000 Hamburg 63

23. - 25. September

Jahreshaupttreffen des Fiat 124 Spider Club Deutschland e. V. in Hofheim am Taunus.
Anmeldung bei Manfred Lindner, Sandgasse 117, 8400 Regensburg

August/September

Adam Sosna veranstaltet wieder ein Regionaltreffen in Bielefeld mit attraktivem Programm. Termin steht noch nicht genau fest.

September

Zum Saisonabschluß organisiert Rüdiger Tillmann eine Rallye im Gebiet Rheinland/Sauerland.

Pfingsten 1989

Jahreshaupttreffen in Berlin

Einladungen mit genauen Programmen etc. gehen Euch gesondert zu bzw. müssen bei fremden Organisatoren selbst angefordert werden.

* * *

Aufgrund häufiger Anfrage haben wir einen Händler gesucht und gefunden, der Chrom-
gepäckträger 90 cm x 37 cm liefert. Montage ohne Löcher DM 165,- inkl.
Fa. Rheinheimer, Ringstr. 32, 6751 Krickenbach, Tel.: 0 63 07 - 66 76

* * *

Wir bedanken uns bei Manfred Lindner vom Fiat 124 Spider Club Deutschland e. V.
für die farbige Einlage in dieser Zeitung.

* * *

Sergio Pininfarina, Chef der Industrie Pininfarina S.p.A. und
Abgeordneter im Europäischen Parlament, ist nun auch Präsident
der Confindustria, vergleichbar mit dem deutschen VDI



* * *

Dem Club liegen wieder Exemplare des Werkstatthandbuchs für US/Euro/VX (ca. 200
Seiten incl. aller technischen Daten) vor und können bei Michi für DM 80,- plus Porto
bestellt werden.

Auspuffanlagen

aus Edelstahl

(V4 Qualität)

mit
lebenslänglicher
Garantie



für alle
klassischen Fahrzeugtypen
wie: Mercedes - Jaguar
Rolls-Royce - Ferrari - MG etc.
Und: jede Anlage auch nach Muster

Sonderpreise f. Clubs u. Inter-Gem.

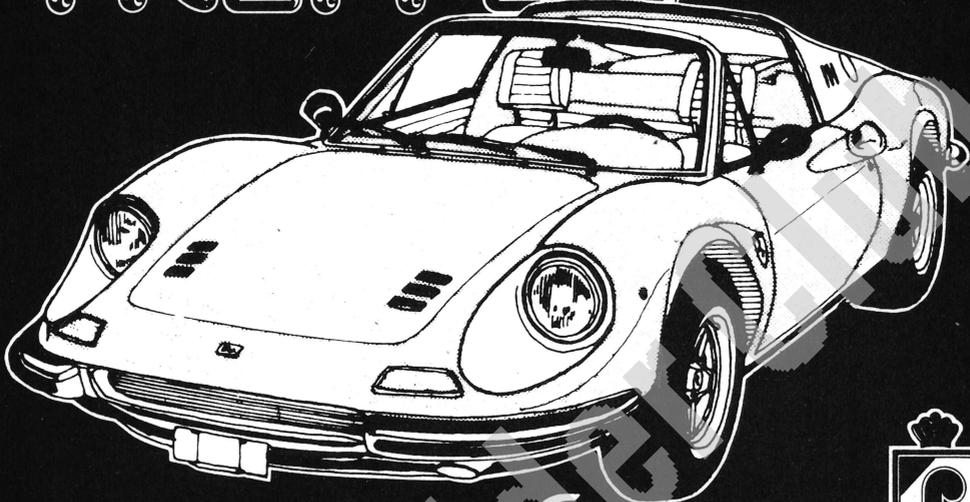
Bitte Katalog (Schutzgebühr DM 5,-) anfordern bei:

E. Thiesen KG · Maria-Louisen-Stieg 2a · D-2000 Hamburg 60

Tel.: 040/4 60 40 15/14 · Telex: 212190 thime d



NIEDERRHEIN KLASSIKER TREFFEN ★★☆☆



pininfarina

LIEBHABER CLUB DEUTSCHLAND



Wer nicht dabei war, hat zweifellos was versäumt.

Zumindest eine Dichtigkeitsüberprüfung des Verdecks, denn es regnete fast ununterbrochen. Doch das tat der Stimmung keinen Abbruch, denn Programm und Organisation sorgten für Abwechslung und verbreiteten allgemein gute Laune. Das Motel Moers war fest in unserer Hand und bildete einen geeigneten Rahmen, besonders wegen der großen Räumlichkeiten für Mitgliederversammlung, Gala-Abend und gemeinsame Mahlzeiten.

Ein Großteil des Parkplatzes war abgesperrt (nachts sogar bewacht) und dort fanden sich dann auch über 100 "Pininfarina's" ein, so einige Ferrari (Daytona, Testarossa, Dino, 328), Lancia (Flavia, Montecarlo, Beta Spider) sowie verschiedene Alfa, Peugeot und Fiat (1500, Dino Spider). Den Großteil bildeten allerdings mit knapp 70 Fahrzeugen die Fiat 124 Spider,

davon ca. 30 aus unserem Club. Das war natürlich etwas enttäuschend, das schlechte Wetter hatte wohl einige Schmuckstücke in die Garagen verbannt.



Wenigstens hatte ein ortsansässiger Oldtimer-Club noch einige Raritäten aufgeboten, so war dort ein E-Type Serie 1, ein Lamborghini Jarama, ein Maserati Merak sowie einige britische Klassiker zu bewundern.

Trotz des Dauerregens nahmen etwa 80 Fahrzeuge an der Suchfahrt von Auto Becker in Düsseldorf durch das Niederrheingebiet nach Moers teil. Von Schloß zu Schloß durch schönste Landschaft geführt, wurde jedem Ortsfremden bewußt, daß das Ruhrgebiet nicht nur aus rußgeschwärzten Industrieanlagen und Kohlschächten besteht.

Am Nachmittag folgten dann Preisverleihung sowie ein *concourse d'elegance*, den allerdings ein Ferrari 328 GTB gewann; angesichts der traumhaft restaurierten Klassiker eine Schande. Den ersten und dritten Platz bei der Suchfahrt belegten übrigens Mitglieder unseres Clubs (ich hoffe, wir werden trotzdem auch nächstes Jahr wieder eingeladen, schließlich 'holten' wir letztes Jahr in Münsingen ebenfalls den ersten Preis...).

Die Pokale wurden von Paolo Pininfarina persönlich überreicht, dessen Anwesenheit dem Treffen sicherlich die Krone aufsetzte.



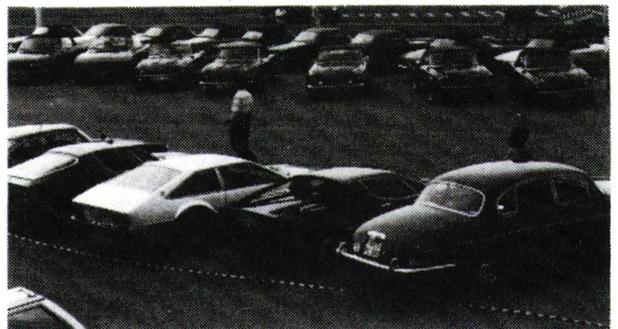
Höhepunkt in den Augen der meisten war zweifellos der Gala-Abend mit phantastischem Buffet, choreographisch perfekt inszenierter Modenschau, Tombola und Tanz. Am Rande wurde die neueste Studie von Pininfarina Ind. erstmals in der Öffentlichkeit vorge-

stellt: ein Audi Quattro Quarz.



Trotz solcher Highlights wurde jedoch auch Kritik laut. So waren einige auf der ersten Einladung angekündigte Programmpunkte (Sektempfang und gemeinsames Essen am Freitag, Feuerwerk, Videofilm, gemeinsamer Corso am Sonntag u.ä.) auf der drei Tage vor Beginn des Treffens zugesandten offiziellen Einladung ersatzlos gestrichen. Weiterhin wurde die Anonymität untereinander bemängelt, die sich zwangsläufig aus einer derart großen Teilnehmerzahl ergibt, die aber auch durch das unpersönliche Auftreten der Organisatoren verstärkt wurde.

Dennoch ist dem Pininfarina Liebhaber Club ein außergewöhnliches Treffen gelungen, welches den üblichen Rahmen sprengt. So ein automobiles Fest gibt es bestimmt nicht alle Tage und wir bedanken uns bei Hans-Jürgen Gerlach und den Organisatoren des Treffens für die Einladung.



Wir hoffen, uns auf einem unserer nächsten Treffen revanchieren zu können, auch wenn wir nicht bereit sein werden, uns den dann zu gewinnenden ersten Preis so leicht wegschnappen zu lassen.

HWL



Fiat teilt mit

Preisentwicklung 124 Spider

Preisliste	Bezeichnung	Unverbindliche Preiseempfehlung incl. Mwst./ DM
22.05.1967	124 Spider	10.980,--
01.01.1968	"	10.989,--
01.07.1968	"	11.088,90
06.01.1969	"	10.733,70
16.02.1970	" 90 PS	10.950,--
16.02.1970	" 110 PS	11.400,--
14.12.1970	" 110 PS	11.750,--
11.10.1971	" 110 PS	12.000,--
21.02.1972	" 100 PS	12.300,--
22.01.1973	" 118 PS	13.500,--
13.09.1973	124 Abarth Rally 128 PS	19.950,--
07.01.1974	124 Spider 118 PS	13.500,--
07.01.1974	124 Abarth Rally 128 PS	19.950,--
01.04.1974	124 Spider 118 PS	14.250,--
29.07.1974	124 Spider 118 PS	14.950,--
29.07.1974	124 Abarth Rally 128 PS	20.950,--

nach diesem Zeitpunkt wird der 124 Spider nicht mehr im Vertriebsprogramm der Deutschen Fiat AG bzw. der Fiat Automobil AG geführt.

Dezember 1981	Fiat 2000 Spider	19.450,--
Mai 1982	Pininfarina Spider 105 PS	24.950,--
16.05.1983	" "	25.850,--
25.07.1983	" "	26.450,--
01.02.1984	Spider Volumex	29.950,--
02.05.1984	Pininfarina Spider	26.980,--
01.10.1984	" "	27.980,--
01.10.1984	Spider Volumex	32.500,--
02.01.1985	Spider i.e. Katalysator	29.480,--
02.01.1985	Spider Volumex	32.500,--

Ab Ende Juli 1985 Produktionseinstellung

Hinweis in eigener Sache

Ich bin doch nicht der liebe Gott...

Es ist sicher nicht die dankbarste Aufgabe, Kassenwart eines Clubs zu sein. Deshalb möchte ich nun einmal hier an dieser Stelle um Eure Mithilfe bitten:

Füllt bitte die Überweisungsformulare vollständig und leserlich aus, das heißt, Name (hierzu gehört auch der Vorname, nicht einfach nur "Müller" oder "Schulz"), Adresse und auch den Verwendungszweck bitte unbedingt mit angeben (zum Beispiel "Beitrag 1988"). Hiermit erspart Ihr mir mühevoller, zeitraubende Kleinarbeit.

Und noch eines: Bei Umzug, Kontowechsel oder Ähnlichem bitte ich Euch sofort, soweit mir eine Einzugsermächtigung vorliegt, mir dieses mitzuteilen, um uns zusätzliche Bankgebühren zu ersparen.

Diejenigen, die dieses versäumen, müssen die Gebühren aus eigener Tasche bezahlen (bis DM 12,50!!!).

Ich hoffe auf Euer Verständnis und Eure Hilfe, denn...
einer muß diesen Job doch machen!

Jörg Struwe
Theodor-Storm-Str. 25
2085 Quickborn-Heide
0 41 06 - 7 49 26

Überweisungsauftrag an 221 914 05 Buchungsvermerke der Bank

 **Volksbank Pinneberg eG**
2080 Pinneberg

Empfänger (Name und Anschrift)		Bankleitzahl
FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.		240 410 12
Konto-Nr. des Empfängers	bei - oder ein anderes Konto des Empfängers *)	
80 59 800	Commerzbank Vinsens-Luhe	
Verwendungszweck (nur für Empfänger)		DM
Jahresbeitrag 88		60,-
Konto-Nr. des Auftraggebers	Auftraggeber	
1234567890	Bodo Ballermann, 2000 Hamburg	
Datum		Unterschrift
11.11.88		
Mehrzweckfeld	Konto-Nr.	Betrag
		Bankleitzahl
		Text

*) Soll die Überweisung auf ein anderes Konto ausgeschlossen sein, so sind die Worte „oder ein anderes Konto des Empfängers“ zu streichen.

20H

Bitte dieses Feld nicht beschriften und nicht bestempeln

Diff sifft?

Probleme mit der Hinterachse (Differential defekt) beim 124 CS 2?

Ich fahre einen 124 CS 2 Bj. 79 und hatte im September letzten Jahres einen Differentialschaden (vom Kegelrad war ungefähr ein Drittel weggebrochen).

Bei Fiat wurde die Reparatur auf ca. DM 1.200 geschätzt, was mir ein wenig zu teuer war.

Somit entschloß ich mich, das Auto abzumelden und mir eine gebrauchte Achse zu besorgen. Nach langem Suchen fand ich einen alten 124 Coupé Bj. 74 mit einer heilen Achse.

Die ausgebaute Hinterachse paßte ohne Probleme in den 79er Spider, nur muß die Querstrebe (von der Hinterachse zum Unterboden) mit übernommen werden. Denn die Befestigung für die Strebe liegt bei der alten Achse weiter an der Außenseite. Somit

ist die Strebe erstens länger und zweitens nicht gekröpft.

Außerdem sollte man darauf achten, daß man die Abdeckbleche für die Bremscheiben mit von der alten Achse übernehmen kann. Da es keine Bleche mehr für die alte Achse gibt, muß man sonst die Abdeckbleche der neueren Achse so umbauen, daß sie auf die alte Achse passen.

Sollte man keine alten Bleche mehr bekommen, muß man bei den neueren Blechen das mittlere Loch vergrößern (aussägen) und neue Löcher zur Befestigung bohren. Dabei muß man darauf achten, daß die Bleche zentriert befestigt werden, da sie sonst an der Felge schleifen.

Weiterhin ist nur noch zu bemerken, daß die alte Achse kürzer übersetzt ist (soll heißen: bessere Beschleunigung, aber geringere Endgeschwindigkeit, ca. 10 km/h weniger, aber was soll's).

Für weitere Informationen stehe ich gern unter folgender Telefonnummer zur Verfügung:

Frank Burda: 0 40 - 511 75 58



Teilemarkt

Michael Puck
0 42 02 - 7 09 38

V: 3teiliges Hardtop, schwarz, ein Jahr alt in sehr gutem Zustand für Euro von Fa. Körbler, DM 1.800,-
US-Spider 80 PS/2l, TÜV neu, schwarz.-metallic, Verdeck neu, Sommerfahrzeug mit technischem Gutachten, BJ 6/79, 57.000 mls

Andreas Wieser
05 51 - 9 37 03

Tausche: V: Altes Lenkrad von BS
Euro Kotflügel vo li, beide Teile gegen gleichwertige Spiderteile

Thorsten Behle
0 40 - 601 41 45

V: US-Spider, BJ 79, schwarz, TÜV neu, 48.000 miles, ganz Leder, Edelstahlauspuff Abarth, CD 30, DM 14.500,-, kein Winter-kein Regen!!

Klaus Schmidt
0 22 04 - 6 26 21

V: 4 Felgen mit Winterreifen, absolut neuwertig (1 Winter gefahren), 5 1/2 J 14 HR 165/65 Michelin, DM 750,-

Hermann Sinn
0 41 93 - 7 96 94

S: Stoßstange hinten für DS
V: 4 Stahlfelgen 14" neu DM 200,-
Hardtop, 1teilig DM 500,-

Jörn Voigt
0 40 - 200 98 20

V: A-Säule und Schweller li + re, Kotflügel re für BS

Guido Reichl
0 28 42 - 4 11 65

S: Innenspiegel AS (Metall), Öltemperaturmesser von Jaeger

Adam Sosna
05 21 - 6 23 68

V: Chromringe für alle Armaturen, DM 120,- (siehe auch "Kurz notiert")

Ulrich Hainbach
0 64 61 - 82 59

S: Analog Uhr
V: Stoßstange vom Volumex vorne mit kleiner Delle

Thomas Niedgerke
0 45 31 - 8 51 59

V: Stoßstangen hinten (Chrom) statt DM 385,- jetzt DM 320,-, wieder lieferbar: Fächerkrümmer für alle Typen (DM 342,-), AUSA Sportauspuffanlage

Hubertus Labes
0 40 - 4 10 33 92

S: Unfall-Euro mit schwarzer Innenausstattung oder tausche beige Innenausstattung gegen schwarze
(Sonnenblende habe ich endlich!!)

Jörg Struwe
0 41 06 - 7 49 26

V: Chromarmaturen aus dem AS, Abarth-Auspuffanl., letzter Topf, neu, 245,-

V: Seitenverkleidung beige, Getriebe, Motor 2,0 i mit 105 PS, orig. 40.000 km, Ölkühleranlage

S: Tacho mit Meilenanzeige (bis 140 miles)

FIAT

WERNER THOMSEN GMBH



FIAT

in **Quickborn**

Der kleine Stützpunkt mit den großen Konditionen

Verkauf - Leasing - Reparaturen

wir freuen uns auf Ihren Besuch

WERNER THOMSEN GMBH · Kieler Str. 65 · Tel. 0 41 06 / 6 04 11