

Spider MAGAZIN



Ein Dutzend hochinteressanter Alternativen für gehobene Ansprüche.

Fiat 124. Drei Limousinen- Varianten und eine Kombi-Version.

Ein Mittelklasse-Programm, das zu Preisen weit unterhalb 10 000 Mark umfangreiche Serienausstattungen, kultivierte Fahrleistungen, hohen Fahrkomfort und vorbildliche Sicherheit bietet.

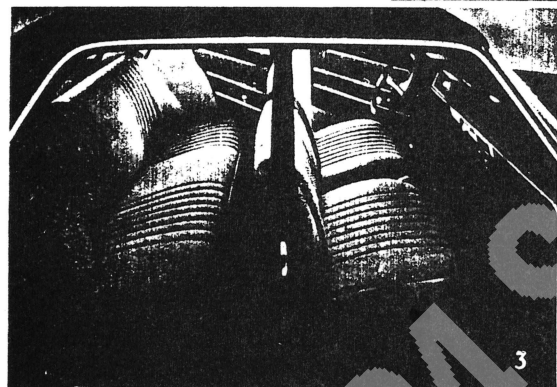
Und sehr günstige Verbrauchswerte dazu.

Fiat 124: 1197 ccm, 65 PS, Spitze über 150 km/h. DIN-Verbrauch: 9,4 Liter (S). 4 Servo-Scheibenbremsen, Zweikreisbremse, Drehstromlichtmaschine, Gürtelreifen, Liegesitze, Bodenteppiche.

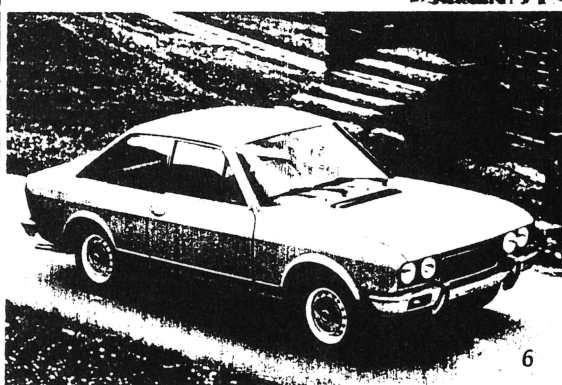
Fiat 124 Kombi: Ausführung 5-türig, mit der gleichen Technik und Ausstattung wie die Limousine Fiat 124, 1300 Liter Ladevolumen bei umgeklappter Rückbank.

Fiat 124 Special: 1438 ccm, 75 PS, Spitze über 155 km/h. DIN-Verbrauch: 9,3 Liter (S). Gegenüber dem Fiat 124 wertvollere Innen-Ausstattung sowie 4 Fernscheinwerfer. Auch mit Getriebeautomatik lieferbar.

Fiat 124 Special "T" 1600: eine temperamentvolle Sportlimousine mit der Doppelnockenwellen-Maschine des Fiat 132/1600, 1592 ccm, 95 PS/6000 U/min. Max. Drehmoment 12,9 mkg/4000 U/min. Spitze 170 km/h. DIN-Verbrauch: 9,5 Liter (S). Auch mit 5-Gang-Getriebe lieferbar. Ausstattung wie beim 124 Special, jedoch serienmäßig mit Drehzahlmesser.



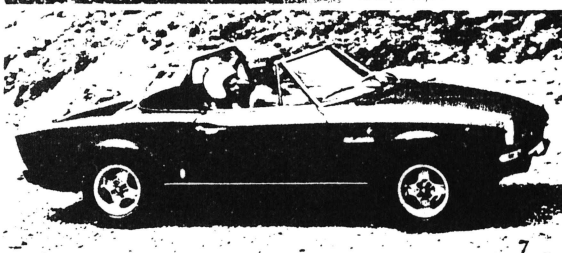
- ① Fiat 124 Limousine
- ② Fiat 124 Kombi, 5-türig
- ③ Fiat 124 Innenraum
- ④ Fiat 124 Special/Special T
- ⑤ Fiat 124 Sport Spider
- ⑥ Fiat 124 Sport Coupé
- ⑦ Fiat 124 Abarth Rally



Fiat Abarth 124 Rally: einer der erfolgreichsten europäischen Rallye-Sportwagen

Seine Erfolge sprechen für sich: Europameisterschaft für Fahrer, Gewinn des Mitropa-Cups und Vize-Europameister in der Markenwertung. Hauptmerkmale: leichtere Karosserie, stabileres Dach, Überrollbügel, noch sportlichere Innenausstattung, Zweifarblackierung.

Der 1800 ccm Motor leistet 128 PS und bringt über 190 km/h Spitze.



Fiat 124 Sport Coupé: ein 4-sitziger Sportwagen mit brillanten Fahreigenschaften und exklusivem Komfort.

Motor 1756 ccm, 118 PS, Spitze 185 km/h. Max. Drehmoment 15,2 mkg/4000 U/min. 2 obenliegende Nockenwellen, Fallstrom-Registervergaser. 5-Gang-Getriebe. Zweikreisbremse, 4 Servo-Scheibenbremsen. Drehstrom-Lichtmaschine. 4 Halogen-Scheinwerfer, 2 Rückfahrleuchten. Hoher Ausstattungskomfort, reichhaltige Instrumentierung. Leichtmetallfelgen gegen Aufpreis.

Fiat 124 Sport Spider: Das offene Fahren ist auch heute schön!

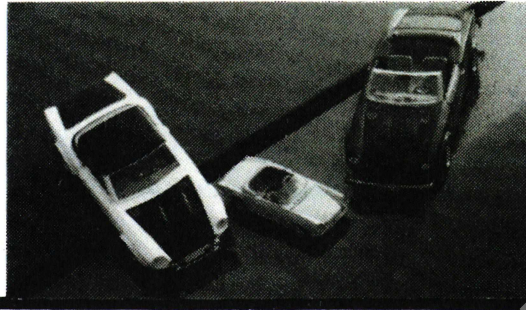
Und bei geschlossenem Klappverdeck (das vollversenkbar ist) bietet der 124 Sport Spider ungewöhnlich viel Sichtfläche seitlich und nach hinten. Auf Sonderwunsch gegen Aufpreis: ein hard-top.

In Technik und Serienausstattung weitgehend identisch mit dem Fiat 124 Sport Coupé. Leichtmetallfelgen gegen Aufpreis.



Inhalt

- 2 Historische Anzeige
- 4 Modellversuch
- 7 Pressereaktion
- 7 Eure Meinung
- 10 Technikkarten
- 12 Kurz notiert
- 13 Fiatliche Parade
- 14 Abenteuer Reifen
- 15 Wiederauferstehung
- 18 Katalysator-Nachrüstung
- 18 Erfahrung bei der Teilesuche
- 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 Rumpfenhorst

Layout : Hubertus Labes

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

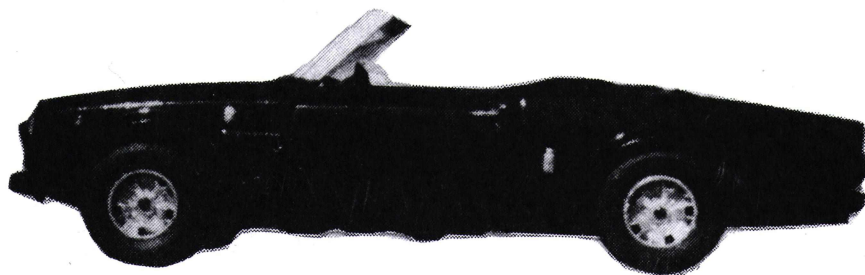
Anzeigenleitung: Hubertus Labes
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
Tel.: 040 / 410 33 92

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

M Modellversuch

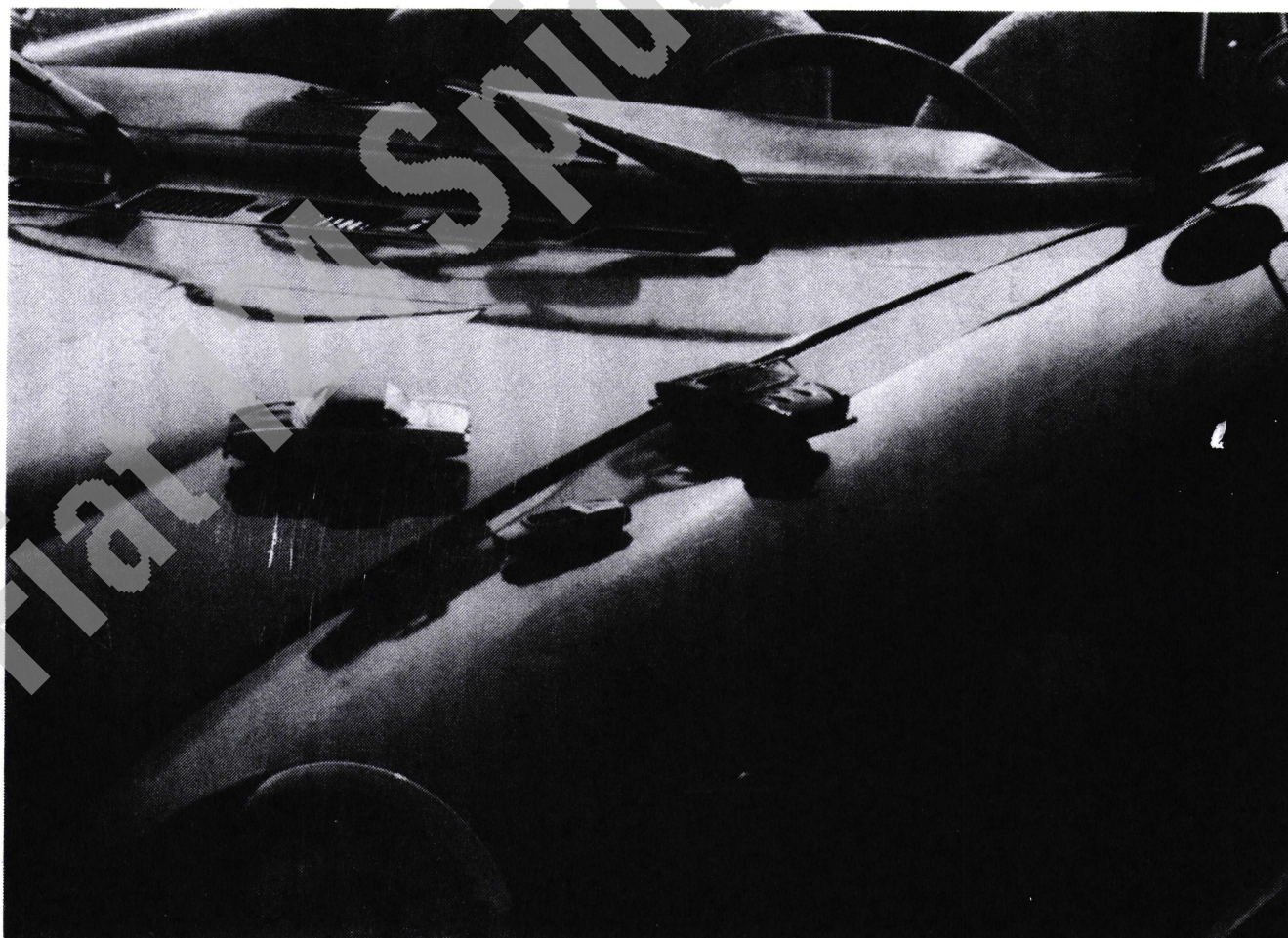


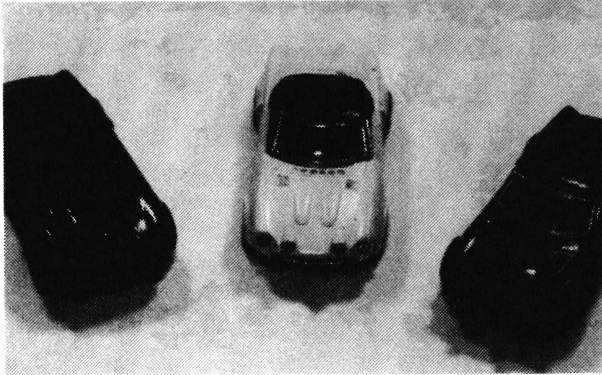
Heißbegehrt sind sie, die "Spider en miniature", und hochbezahlt. Letzteres besonders, weil es nur wenige Modelle vom Fiat 124 Spider gibt (besser: gab) und entsprechend ist dann auch die Antwort in den einschlägigen Geschäften. Selbst Dannhausen in Aachen, seines Zeichens Marktführer, was Auto-modelle angeht und für jeden Modellfan Touristikschwerpunkt im Dreiländereck, muß passen. Wie gut, daß es den Thomas Niedergerke gibt, der hat nämlich Meri-Kit Bausätze im Programm, allerdings auch für satte DM 50,-. Dies übrigens keineswegs untypisch für die Branche; werden doch für perfekt zu-

sammengebaute Modelle bis DM 300,- verlangt.

Soweit zum Angebot, nun zur Vielfalt. Diese ist nicht groß, uns sind lediglich sechs verschiedene Modelle bekannt.

Da sind zunächst die Bausätze. Schon genannt wurde die Firma Meri-Kit und da sind wir auch schon beim besten Verarbeitungsstandard, den man mit "gut" bewerten kann. Das aus Zinkdruckguss gefertigte Modell im Maßstab 1:43 gibt es in fünf verschiedenen Versionen, allesamt Abarth-Spider.





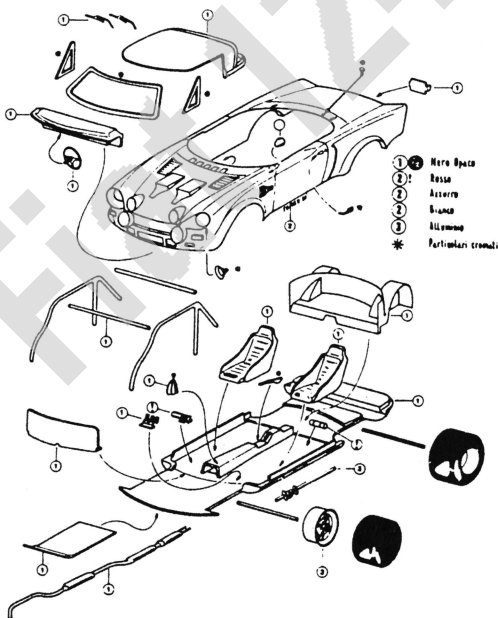
MK 7 / MK 13 / MK 14

Ebenfalls aus Zinkdruckguss ist das 1:43 Modell der Firma FDS Automodelli. Die Verarbeitung des Abarth-Modells muß als mangelhaft bezeichnet werden, ist aber noch Gold gegen die Plastikmodelle der Firma Modelos 3J, für die der Preis von runden DM 70,- niemals gerechtfertigt ist. Dann gibt es noch einen Bausatz aus England von Auto Replicar im Maßstab 1:43.

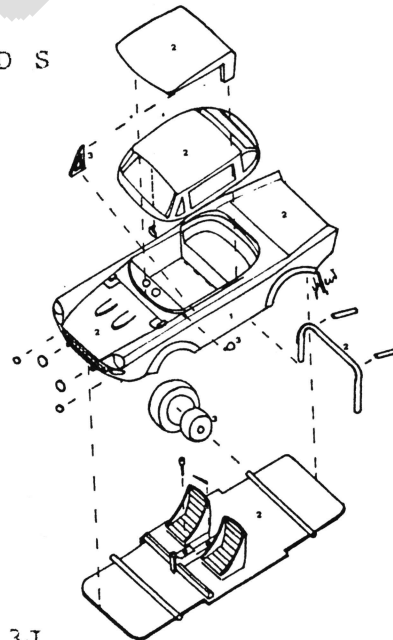
Soweit die Bausätze. Fertigmodelle sind natürlich noch begehrter, vor allem der offene Spider. Den gab es ausschließlich von Polytoys in zwei Versio-

BAUANLEITUNGEN:

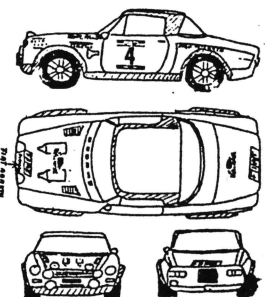
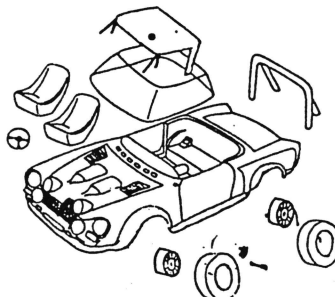
MERIT KITS



F D S

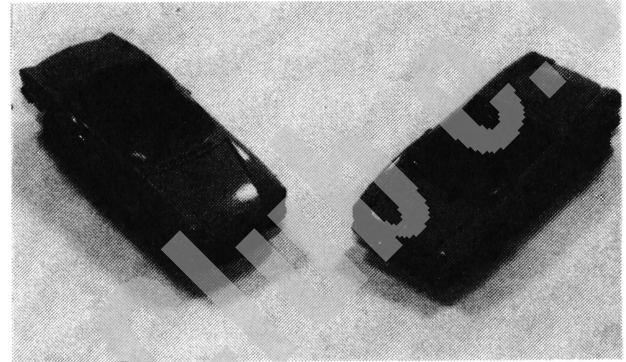


Modelos 3J



nen, die sich allerdings kaum unterscheiden.

Sie zeigen den AS-Spider mit flacher Haube im Maßstab 1:43 und treffen die Proportionen ziemlich genau. Sie sind gelb/orange mit beiger Inneneinrichtung und wie gesagt: offen.



Polytoys

Am bekanntesten sind wohl die Burago Modelle im Maßstab 1:24. Ihr Originalpreis betrug in Deutschland um DM 20,-, sie werden aber heute mit DM 100,- gehandelt. Das Buragomodell gab es als Abarth Spider in drei Farbkombinationen, die man sehr gut zum "Spider" umbauen und in den Wunschfarben

lackieren kann.

Soweit die uns bekannten Mini-Spider -- wer bietet mehr?

(Zuschriften mit Photo an die Redaktion!)

Hier nochmals alle in einer Übersicht:

M E R I K I T (Zinkdruckguss-Bausatz 1:43) Italien

Verarbeitung: 2, Preis: DM 50.--

- MK 5 Straßenversion 1972
- MK 6 Rallye Monte Carlo 1973
 - Grp.4 Verbreiterungen 1.Serie
- MK 7 Rallye San Remo / TAB Ufficialle 1975
 - Lichtaufsätze und Lufteinlässe
 - Grp.4 Verbreiterungen 2.Serie
- MK 13 Rallye Monte Carlo 1975
 - Lichtaufsätze
 - Grp.4 Verbreiterungen 2.Serie
- MK 14 Rallye Monte Carlo 1976
 - wie MK 7

(MK 5,7,13 bei Thomas Niedgerke im Programm)

F D S Automodelli (Zinkdruckguss-Bausatz 1:43) Italien

Verarbeitung: 5

- No. 19 Fiat Abarth 124 Rally 1973
 - Grp.4 Verbreiterungen 1.Serie

Modelos 3 J (Plastikguss-Bausatz 1:43) Portugal

Verarbeitung: 6, Preis: DM 70.--

- SR 11 Fiat 124 Abarth TAP 1974
- SR 12 Fiat 124 Abarth Rallye Portugal 1975
 - Lichtaufsätze und Lufteinlässe
 - Grp.4 Verbreiterungen 2.Serie

A U T O - R E P L I C A S (Metall-Bausatz 1:43) England

Verarbeitung: 4, Preis: 50.--

- ARE 19 Fiat 124 Abarth Spider 1975

P O L Y T O Y S (Metallmodell 1:43) England

- N 555 AS - Spider
- N 8555 AS - Spider

B U R A G O (Metall/Plastikmodell 1:24) Italien

Preis: ca. DM 20.-- (realistischer Schätzwert heute: DM 100.--)

- Fiat 124 Abarth Rally (rot/schwarz)
- "----- (weiß/schwarz)
- "----- (blau/gelb)

HWL



„Liebe auf den ersten Blick“

Preise für schönsten „Spider“

WIW, WIESBADEN. Ohne jeden Zweifel ist der Fiat 124 „Spider“ ein eleganter Flitzer. Besonders das Äußere ist es auch, was seine Liebhaber an dem zeitlos schönen Italiener schätzen.

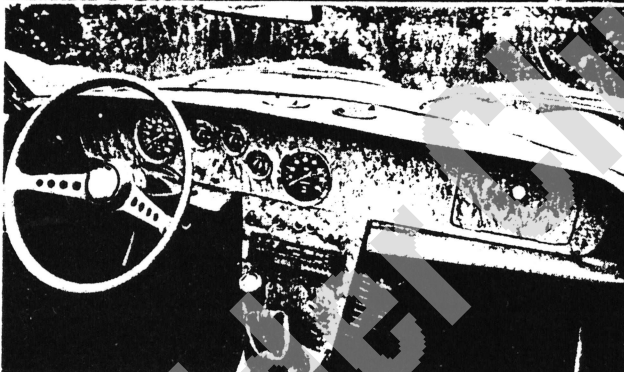
Auch Michael Bischoff, der Vorsitzende des deutschen Spider-Clubs, gesteht, daß sein Verhältnis zu dem Wagen „Liebe auf den ersten Blick“ gewesen sei. Seit fünf Jahren gibt es schon den Verein, der sich zum Ziel gemacht hat, seine etwa 140 Mitglieder bei der Pflege und Erhaltung ihres immer seltener werdenden Autos zu unterstützen.

„Einen ‚Spider‘ zu fahren, ist auch immer ein Ausdruck besonderer Lebensauffassung. Natürlich spricht uns deshalb das italienische Ambiente besonders an“, erklärt Bischoff.

Ungefähr 50 „Spider“-Besitzer aus der gesamten Bundesrepublik und den europäischen Nachbarstaaten trafen sich am Pfingsten am Jagdschloß auf der Platte. Bei beinahe typischem Cabrio-Wetter gab die Ansammlung der schnittigen Autos ein imponierendes Bild ab.

Nicht nur „Benzingeschwefel“ ums Auto herum hatten sich die Mitglieder vorgenommen, sondern auch ein umfangreiches Programm. Bei einer Such- und Rätselfahrt nach Frankfurt konnten sich die Teilnehmer messen. Die Stadtverwaltung hatte extra ein Stück des Paulsplatzes für das abschließende Treffen abgesperrt. Am Pfingstmontag wurde der schönste „Spider“ mit Preisen belohnt.

Seit drei Jahren wird das Modell nicht mehr hergestellt. Schon jetzt entwickeln sich deshalb Engpässe in der Ersatzteilbeschaffung.



Manche der Spider gehören noch zu den ersten, die 1966 vom Band liefen. „Deshalb sind sie natürlich sehr reparaturanfällig“, so Michael Bischoff, Vorsitzender des deutschen Spider-Clubs. Einst kostete der italienische Flitzer 9900 Mark. Der Kaufpreis hat sich mittlerweile verdreifacht.

Fotos: Sven Bellmuth

Die Reaktion der Mainzer Rhein-Zeitung vom 25.5.1988 auf unser diesjähriges Jahreshaupttreffen im Raum Wiesbaden

„Eure Meinung“

Die Idee entstand auf der letzten Jahreshauptversammlung im Jagdschloß zur Platte, vor allem vor dem Hintergrund der schwachen Teilnahme nicht nur zu diesem Anlaß, sondern generell. Bedenkt man die 147 Mitglieder, ist eben auch ein Treffen mit annähernd 40 Autos dünn und so entbrannte eine Diskussion über Ursachen und Gegenmaßnahmen, besonders der Termin zu Pfingsten wurde in Frage gestellt.

Ein Patentrezept gibt es sicherlich nicht, soviel war schnell klar - im Gegenteil, denn bei so vielen verschiedenen Leuten gibt es eben auch viele verschiedene Vorstellungen. So einigte man sich endlich auf die Erstellung eines Fragebogens, der allen die Mög-

lichkeit geben sollte, ihre Meinung zu äußern, um so im demokratischen Sinne zu einer Entscheidung zu gelangen.

Lange nicht alle nahmen die Gelegenheit wahr, aber aufgrund gesammelter Erfahrungen in der Führung eines Clubs ist man Realist geworden und rechnet so etwa mit 20% Rücklauf, was bei 147 Mitgliedern mit 29 Antworten erreicht wäre.

Es kamen schließlich ein paar mehr, nämlich 37, was ca. 26% ausmacht und beweist, daß wir mit unserer Einschätzung ganz richtig lagen. Enttäuschend ist in diesem Zusammenhang, daß jene, die durch ihre Kritik auf der Jahreshauptversammlung Auslöser der Fragebogenaktion waren, nicht reagierten.

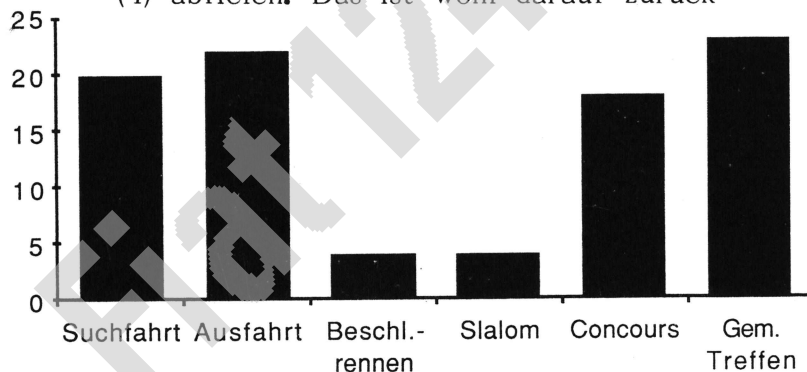
Nun zum Ergebnis: Es stimmten für die Beibehaltung des Termins Pfingsten 27 und lediglich 9 für eine Verlegung. Einer hatte hier keine Meinung, weil

generell "keine Lust auf Treffen".

Somit ist klar, es bleibt bei Pfingsten, zumal die Terminvorschläge derjenigen, die sich für eine Verlegung aussprachen, auch stark schwankten, nämlich zwischen "vor Pfingsten" bis "Oktober". Also auf ein Wiedersehen Pfingsten 1989 in Berlin!!

Die Gründe für das Fernbleiben in Wiesbaden waren vielfältig, hatten jedoch allermeist nichts mit dem Club zu tun. Nur zwei Ausnahmen: Einer hat generell keine Lust (s.o.), einem anderen sind unsere Treffen zu durchorganisiert. Daran jedoch wird sich nichts ändern, denn zum gegenseitigen Kennenlernen und lockerem Beisammensein, aber auch für spontane Ausfahrten, war trotz der Organisationen immer genug Zeit. Und drei Tage ohne jegliche Attraktionen würden auch viele von einer langen Anreise abhalten.

Zudem werden die angebotenen Programmpunkte oft angekreuzt, was das mehrheitliche Interesse ausdrückt. Dabei wurden Suchfahrt (20), Ausfahrt (22), Wahl des schönsten Spiders (18) und gemeinsames Treffen mit anderen Clubs (23) etwa gleich oft gefordert, während Beschleunigungsrennen (4) und Slalom (4) abfielen. Das ist wohl darauf zurück-



zuföhren, daß doch die meisten eher schonend autofahren - mal Gas geben o.k. - aber ansonsten das Risiko berechtigterweise scheuen. Wir werden deshalb auch in Zukunft keine Geschwindigkeitsfahrten vom Club aus anbieten (6 Mitglieder äußerten sich bei "Beschleuni-

gungsrennen" ausdrücklich negativ), aber Geschicklichkeitsübungen, die mehrfach vorgeschlagen wurden, in Zukunft einzubauen.

Einige Vorschläge unter "Sonstiges" waren bereits Bestandteil früherer Treffen, wie z. B. Video, Grillen, gemeinsame Aktionen mit Fiat-Händlern, Preis für weiteste Anfahrt oder kulturelle Programmpunkte; je nach Gegebenheit werden wir das eine oder andere auch wieder auspacken.

Im Großen und Ganzen fühlten wir uns bestätigt und werden die Treffen in Zukunft in bekannter Form abhalten, man kann es eben nie allen rechtmachen.

Weiter hatten wir gebeten, die Gründe für den Clubeintritt darzulegen. Hier wurden die Ersatzteilversorgung (30), die Clubtreffen (30) und das Spider-Magazin (30) häufig genannt; die Vereinsgeselligkeit fiel mit 12 Stimmen deutlich ab.

Weiterhin wurde häufig der Kontakt zu Gleichgesinnten und der Erfahrungsaustausch als Motivation angegeben, aber auch die vom Club ausgehandelten Clubrabatte. Hier trifft Andreas Schade den Nagel auf den Kopf: "Viele Mitglieder sind nur an den Informationen der Clubzeitung etc. interessiert, um diese für ihren Spider nutzen zu können."

So auch unsere Erfahrung. Wir halten dies jedoch für legitim und im Interesse des Clubs, denn uns geht es ja vor allem um die Förderung und Erhaltung des Fiat 124 Spider (siehe Satzung). Insofern sehen wir diese Erkenntnis zwar als Erklärung für die im Verhältnis geringen Teilnehmerzahlen, keinesfalls aber als Vorwurf. Man muß auch die andere Seite der Medaille sehen: Kämen alle 147 Spider zum Treffen plus einiger obligatorischer Gäste, wäre jeder Organisator hoffnungslos überfordert und Ausfahrten oder gemeinsames Parken gerieten zu echten Problemen.



Letztlich haben wir Eure Kritik gefordert und die fiel erfreulicherweise sehr positiv aus. 14 Mitgliedern gefällt es augenscheinlich besonders gut, gar 9mal waren die aufmunternden Worte "weiter so" zu lesen.

Das Spider-Magazin bekam 14mal ausdrückliches Lob, aber auch die freundliche Unterstützung am Telefon bei Ratsuchenden oder Teileproblemen wurde mehrfach lobend erwähnt.

Lediglich zwei Mitglieder äußerten sich negativ. So wurde das Cliquenwesen kritisiert, welches Gelegenheiten für Gespräche oder zum Kennenlernen unterbindet. Zweifellos gibt es eine Hamburger Clique vom allmittwöchlichen Stammtisch, aber auch in Westdeutschland beim Bielefelder Stammtisch oder in Einbek, aber das hat unseres Erachtens noch keine gegenseitigen Kontakte behindert - dennoch, wir werden uns auch dies zu Herzen nehmen!

Nun einige Vorschläge von Mitgliedern, die wir für unbedingt erwähnenswert halten. So schlug Erik Koopmann vor, daß "einzelne Clubmitglieder in der Zeitung ihre Prachtstücke vorstellen könnten, vielleicht mit einem oder zwei Photos und einem kleinen Bericht über Probleme, Erlebnisse, Erfahrungen und Freuden mit dem Spider."

Eine Superidee und wir gründen auch gleich die entsprechende Serie unter dem Titel "Mein Spider". Also bewaffnet Euch mit Papier, Stift und Photoapparat und stellt Euren Spider vor, wir werden jeden Bericht veröffentlichen!

Peter Piske schlug vor, Werbezettel zu entwerfen, um andere Spiderfahrer für den Club zu interessieren. Diese Werbezettel existieren bereits, nur wurden sie in den letzten zwei Jahren nicht mehr verteilt, weil wir schon so groß sind und der persönliche Kontakt mit steigender Mitgliederzahl immer schwieriger wird.

Wer aber - besonders in Gegenden, in denen nur wenige Mitglieder wohnen - neue Mitglieder werben möchte, um

in der näheren Umgebung Clubfreunde zu haben, kann diese Werbezettel bei uns anfordern.

Ein weiterer Vorschlag stammt von Peter Kibbel. Wir sollten doch am Anfang des Jahres ausgefüllte Überweisungsformulare der Zeitung beilegen, um die Zahlungsmoral zu bessern. Die spontane Reaktion des Kassenwarts brauche ich wohl nicht zu schildern. Es wäre wohl auch ein bißchen viel verlangt, 147 Überweisungsformulare auszufüllen. Aber die Idee ist trotzdem gut, nur werden wir diese Formulare den säumigen Mitgliedern am Ende des Jahres zusenden.

Gleich zwei gute Ideen hatte Thomas Niedergerke. Er schlug vor, einen Preisvergleich (anhand einiger gefragter Ersatzteile) zwischen den bekannten Händlern zu machen. Das werden wir in einer der nächsten Ausgaben des Spider-Magazins tun. Weiterhin schlug Thomas vor, technische Daten und Schaltpläne u.ä. zu veröffentlichen. Auch dies halten wir für einen guten Tip und fangen gleich auf den Seiten 10 und 11 mit Technikkarten der Typen AS und BS an. Weitere werden folgen.

Vielfach wurden Mitgliederlisten gefordert. Auch dem Wunsch tragen wir Rechnung und legen dieser Ausgabe die aktuelle Fassung bei und das gleich zweifach, einmal normal und dann nach Postleitzahlen sortiert, damit jeder bei sich in der Ecke Clubfreunde ausmachen kann. Bitte überprüft die Angaben zu Euren Namen und teilt uns Fehler (z.B. falsche Telefonnummer) sofort mit.

Abschließend haben wir drei mal drei Aufkleber unter allen Einsendern verlost, die Glücklichen sind:

Erik Koopmann, Thorsten Machner, Fritz G. Ramsaier.

Auch weiterhin sind uns Eure Tips, Kritik und Mitarbeit sehr willkommen, also schreibt uns!

HWL

FIAT

KUNDENDIENST

Technische Tabellen

Januar 1968

Blatt 1

Modell

FIAT 124 Spider

Typenbezeichnung

Fahrgestell

Motor

124 AS

124 AC. 000

Motor

Zylinderzahl

Bohrung

Hub

Gesamthubraum

Verdichtungsverh.

Höchstleist. DIN

Höchstleist.-Drehzahl

Drehmoment max. DIN

Entspr. Drehzahl

Höchstgeschwindigkeit

Baujahr ab

4

80 mm

71,5 mm

1438 cm³

8,9

90 PS

6600 U/min

11 mkg

4000-5000 U/min

ca. 170 km/h

1967

Hauptlagerzapfen

normal

1. Maß

2. Maß

3. Maß

4. Maß

50,775 - 50,795

50,521 - 50,541

50,267 - 50,287

50,013 - 50,033

49,759 - 49,779

Hauptlagerschalen

normal

1. Maß

2. Maß

3. Maß

4. Maß

1,825 - 1,831

1,952 - 1,958

2,079 - 2,085

2,206 - 2,212

2,333 - 2,339

Pleuellagerzapfen

normal

1. Maß

2. Maß

3. Maß

4. Maß

45,508 - 45,528

45,254 - 45,274

45,000 - 45,020

44,746 - 44,766

44,492 - 44,512

Pleuellagerschalen

normal

1. Maß

2. Maß

3. Maß

4. Maß

1,531 - 1,538

1,658 - 1,665

1,785 - 1,792

1,912 - 1,919

2,039 - 2,046

Hauptlagergrundbohrung

54,507 - 54,520

Pleuellagergrundbohrung

48,630 - 48,646

Kurbelwellenradialen

Hauptlager

Pleuellager

r = 2,8 - 3

r = 2,7 - 3

Einbauspiele

Kolben

Hauptlager

Pleuellager

0,080 - 0,100

0,050 - 0,095

0,026 - 0,076

Steuerzeiten

Einl. d. v. o.T.

Einl. s. n. u.T.

Ausl. d. v. u.T.

Ausl. s. n. o.T.

26°

66°

66°

26°

Betriebsspiel bei kaltem Motor

E

A

0,45

0,50

Ventilspiel z. Prüfen der Steuerzeiten

E

A

0,50

0,50

Nockenwellenhub

E

A

9,564

9,564

Theoret. Ventilhub (ohne Spiel)

E

A

9,564

9,564

Zylinderkopfhöhe

Zul. Schleifmaß bei normaler Kopfdicht.

starker Kopfdicht.

Zahnriemen-Wechsel

alle 40000 km

Ventilfedernhöhen

äußere Feder

Länge unbelastet

Länge belastet

entspr. Belastung

Länge belastet

entspr. Belastung

53,9 mm

36,0 mm

38,9 kg

26,5 mm

59,5 kg

Innere Feder

Länge unbelastet

Länge belastet

entspr. Belastung

Länge belastet

entspr. Belastung

41,8 mm

31,0 mm

14,9 kg

22,0 mm

27,4 kg

Anzugsmomente in mkg *)

Zylinderkopfschr.

Mutter f. Ölrohr

Pleuellagerschr.

Hauptlagerschr.

M. f. Kipphebelr.

Schwingsch. schr.

Steuerradbef. schr.

M. f. N'wellengehäuse

7,7

-

5,2

8,2

-

8,1

4,9

2,9

Vergaser

Vergaser Weber

Typ

34 DFH

1. Stufe

2. Stufe

Lufttrichter

Zerstäuberrohr

Hauptdüse

Leerlaufdüse

Leerl.-Luftd.

Mischrohr

Luftkorrektur.

Startdüse

Startluftdüse

Pumpendüse

Ablaufbohr.

Schw.nad. Vent.

Schwimmerst.

24

3,5

1,35

0,45

1,60

F 34

1,85

-

-

0,40

-

1,75

6 mm m.D.

1) Luftdüse

Kraftstoffd.

Gemischd.

-

-

2,10

Vergaser Weber

Typ

34 DFH 4

1. Stufe

2. Stufe

Lufttrichter

Zerstäuberrohr

Hauptdüse

Leerlaufdüse

Leerl.-Luftd.

Mischrohr

Luftkorrektur.

Startdüse

Startluftdüse

Pumpendüse

Ablaufbohr.

Schw.nad. Vent.

Schwimmerst.

24

3,5

1,25

0,45

1,20

1,80

-

-

0,40

-

1,75

6,5 mm m.D.

1) Luftdüse

Kraftstoffd.

Gemischd.

-

1,10

1,90

Benzinpumpendruck

0,20 - 0,25 kg/cm²

Oldruck

3,5 - 5,0 kg/cm²

1) Anreicherungs-einrichtung

*) Das Anziehen der Muttern bzw. Schrauben muß stufenweise erfolgen. Die Muttern und Schrauben müssen in trockenem und kaltem Zustand sein; es dürfen also weder die Gewinde noch die Auflageflächen gelöt werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß die betreffenden Oberflächen (Basis des Schraubenkopfes, Halteplättchen usw.) vollkommen sauber sind.

FIAT

KUNDENDIENST

Technische Tabellen

Januar 1968

Blatt 2

Modell

FIAT 124 Spider

Kraftübertragung

Kupplung

Pedalleerweg

Federlänge unbel.

Länge belastet

entspr. Belast.

Drahtdurchm.

ca. 25 mm

Scheibenfeder-

Kupplung

siehe Rep.-Handbuch

Getriebe

Übersetzungen

1. Gang

2. Gang

3. Gang

4. Gang

5. Gang

R. Gang

3,422

2,10

1,361

1

0,912

3,526

Differential

Untersetzung

Zahnflankenspiel

Rollmoment des Kegelrades

Gehäusevorspannung

Rollmoment der Achswelle 1)

10/41

0,10 - 0,15 mm

0,16 - 0,20 mkg

0,16 - 0,20 mm

Anzugsmomente

in mkg

Mutter a. Kegelrad

Telleradschr.

Schraub z. Bef.

d. Lagerdeckels

15 - 23

10

5

Bremsen

4-Rad Scheibenbremsen

Innendurchm. der Trommel

Höchstzulässiges Ausdrehmaß

Größter zulässiger Innendurchmesser

Belagstärke min

-

-

-

-

-

Scheibenstärke

vorn

hinten

Mindeststärke

vorn

hinten

Höchstzul. Seitenschlag

Belagstärke min

10 mm

10 mm

9,0 mm

9,0 mm

0,15 mm

2,0 mm

Fahrgestell

Achsmasse

Vorspur

Sturz

Nachlauf

Radstand

Vorsp. d. Hinterr.

Belastung

Einschl. & innen

Einschl. & außen

5 - 7 mm

0°10' ± 20'

3°10' ± 20'

2280 mm

0

unbelastet

35°50' ± 1°30'

28°30'

Reifen

Reifendruck normal

vorn

hinten

Reifendruck b. voller Belastung

vorn

hinten

Felgenreiße

Wendekreis

Anzugs m. Radbolzen

165 SR - 13

1,6 m

1,6 m

5 K - 13"

10,4 m

7,0 mkg

Betriebsmittelversorgung

Motorenöl

im Sommer

im Winter

Gesamtinh. bei Neufüllung

Period. Öl.w. mit Filter 2)

VS 30 (SAE 30) 20W-40

VS20W(SAE20W) 10W-30

4,85 ltr.

3,75 ltr.

Getriebeöl

W90 M (M2C-28B)

Fullmenge

1,65 ltr.

Differentialöl

W90 M (M2C-28B)

Fullmenge

1,5 ltr.

Kühlsystem

7,5 ltr.

Gefrierschutz

Wasser

Gefriersch. b. -25°

Paraflu 11 b. -35°

normal

Paraflu

3,75

3,75

Kraftstoffbehälter

46 ltr.

Elektrische Anlage

Zündzeiten vor o.T.

Anfangs-Vorzünd.

Vorz. Fliehk.+Unterdr.3)

bei Drehzahl

Vorz. Fliehk.+Unterdr.3)

bei Drehzahl

Vorzünd. Fliehk.

bei Drehzahl

Vorzünd. Fliehk.

bei Drehzahl

10°

-

-

-

-

18° ± 2°

1600 U/min

34° ± 2°

4300 U/min

Anf.-Vorzünd. in mm a. d. Riemensch.

Markierung a. Steuerk'deckel

Zündverteilung

Typenbezeichnung

5 124 B 12°

Unterbrecherabst. in °

0,42 - 0,48

Schließwinkel in %

60° ± 2°

66% ± 2%

Zündkerzen

Marcelli

Champion

Delco

Bosch

Beru

CW 8 LP od. CW 240 LP

N 6 - Y od. N 9 - Y

Elektrodenabstand in mm

Marcelli

Champion

Delco

Bosch

Beru

0,5 - 0,6

0,5 - 0,6

Anlasser

Typ

Durchm. d. neuen Kollektors 4)

Abdrehmaß

Minstdurchm.

E 100 - 1,3 / 12

-

-

-

Lichtmaschine

Typ

A 12 M 124/12/42 N

(Wechselstromlichtmasch.

-

Regler

RC 1 / 12 B

Regelspannung

14,2 V ± 0,3 V

N.B. Die im Laufe der Zeit eintretenden Änderungen sind selbst nachzutragen!

1) Bei der Messung des Rollmoments muß beachtet werden, daß eine Achswelle frei ist, wogegen die andere blockiert werden muß.

2) Bei diesen Angaben handelt es sich um ungefähre Werte, da verschiedene Faktoren, wie Kurbelwellenstellung, die einzufüllende Ölmenge verändern. Deshalb ist es notwendig, die eingefüllte Ölmenge nach kurzem Probelauf mit dem Ölmeßstab nachzuprüfen und gegebenenfalls Öl bis Maximalstand nachzufüllen.

3) Diese Werte können etwas schwanken; gemessen werden sie im Stand ohne Belastung des Motors.

4) Dieses Maß kann bei neuen Kollektoren schwanken, da die hier angegebenen Maße Mittelwerte darstellen. Weist der Kollektor eine größere Exzentrizität wie 0,01 mm auf, muß er abgedreht werden. Keine Schmirgelleinwand oder -papier verwenden.

N.B. Die im Laufe der Zeit eintretenden Änderungen sind selbst nachzutragen!

FIAT		Technische Tabellen		Modell	
KUNDENDIENST		Dezember 1970		Blatt 1	
124 Spider 1600					
Typenbezeichnung		Einbauspiele		Vergaser	
Fahrgestell 124 BS. 1		Kolben 0,070 – 0,090		Vergaser Weber	
Motor 125 BC 000		Hauptlager 0,050 – 0,095		Typ 40 IDF 10	
		Pleuellager 0,046 – 0,080		40 IDF 11	
Motor		Steuerzeiten		1. Kanal 2. Kanal	
Zylinderzahl 4		Einl. ö. v. o. T. 26°		Lufttrichter 32 32	
Bohrung 80 mm		Einl. s. n. u. T. 66°		Zerstäuberrohr 4,5 4,5	
Hub 80 mm		Ausl. ö. v. u. T. 66°		Hauptdüse 1,25 1,25	
Gesamthubraum 1608 cm ³		Ausl. s. n. o. T. 26°		Leerlaufdüse 0,55 0,55	
Verdichtungsverh. 9,8		Betriebsspiel bei kaltem Motor		Leerl.-Luftd. 1,15 1,15	
Höchstleist. DIN 110 PS		E 0,45		Mischrohr	
Höchstleist.-Drehzahl 6200 U/min		A 0,50		Luftkorrektur d. 2,10 2,10	
Drehmoment max. DIN 14,2 mkg		Ventilspiel z. Prüfen E 0,50		Startdüse 0,9 0,9	
Entsprech. Drehzahl 3500 U/min		A 0,50		Startluftdüse 4,5 4,5	
Höchstgeschwindigkeit 180 km/h		Theoret. Ventilhub (ohne Spiel) E 9,564		Pumpendüse 0,40 0,40	
Baujahr ab 1970		A 9,564		Abflußbohr.	
Hauptlagerzapfen		Brennraumtiefe gem. m. Wzg. A.96215		Schw.nad.Vent. 1,75	
normal 50,775 – 50,795		Zul. Schleifmaß bei normaler Kopfdicht. 0,25 mm		Schwimmerst. 10 mm	
1. Maß 50,521 – 50,541		starker Kopfdicht. 0,70 mm		Schw.-Gewicht 12,75 g	
2. Maß 50,267 – 50,287		Ventilfedernhöhen		Anreich'düse 0,55	
3. Maß 50,013 – 50,033		äußere Feder		Vergaser Solex	
4. Maß 49,759 – 49,779		Länge unbelastet 53,9 mm		Typ C 40 P II 6	
Hauptlagerschalen		Länge belastet 36,0 mm		1. Kanal 2. Kanal	
normal 1,825 – 1,831		entspr. Belastung 38,9 kg		Lufttrichter 32 32	
1. Maß 1,952 – 1,958		Länge belastet 26,5 mm		Hauptdüse 1,40 1,40	
2. Maß 2,079 – 2,085		entspr. Belastung 59,5 kg		Leerlaufdüse 0,55 0,55	
3. Maß 2,206 – 2,212		innere Feder		Leerl.-Luftd. 1,70 1,70	
4. Maß 2,333 – 2,339		Länge unbelastet 41,8 mm		Mischrohr 1,20 1,20	
Pleuellagerzapfen		Länge belastet 31,0 mm		Luftkorrektur d. 1,70 1,70	
normal Kl. A 48,234 – 48,244		entspr. Belastung 14,9 kg		Startdüse 1,20 1,20	
normal Kl. B 48,224 – 48,234		Länge belastet 22,0 mm		Startluftdüse	
1. Maß		entspr. Belastung 27,4 kg		Pumpendüse	
2. Maß		Anzugsmomente in mkg *)		Abflußbohr.	
3. Maß		Zylinderkopfschr. 8,0		Schw.nad.Vent.	
4. Maß		Pleuellagerschr. 5,0		Schw. Gewicht	
Pleuellagerschalen		Hauptlagerschr. 8,0		Benzinpumpendruck	
normal Kl. A 1,516 – 1,520		Schwungschr. 8,5		0,20 – 0,25 kp/cm ²	
normal Kl. B 1,520 – 1,524		Steuerradbef.-Schr. 12,0		Öldruck	
1. Maß		M. f. N'wellenkasten 2,5		4,5 – 6,0 kp/cm ²	
2. Maß		M. f. Riemensch. KW 12,0			
3. Maß					
4. Maß					
Hauptlagergrundbohrung 54,507 – 54,520					
Pleuellagergrundbohrung 51,330 – 51,346					
Kurbelwellenradien					
Hauptlager r = 2,8 – 3,0					
Pleuellager r = 2,8 – 3,0					
Steuernocken					
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10					
N.B. Die im Laufe der Zeit eintretenden Änderungen sind selbst nachzutragen!					

FIAT		Technische Tabellen		Modell	
KUNDENDIENST		Dezember 1970		Blatt 2	
124 Spider 1600					
Kraftübertragung		Fahrgestell		Elektrische Anlage	
Kupplung		Achssmaße		Zündzeiten vor o. T.	
Pedalleerweg ca. 23 mm		Vorspur 2 – 4 mm		Anfangs-Vorzünd. 10°	
Federlänge unbel. Scheibensfeder- 0°30' ± 20'		Sturz 3°30' ± 10'		Vorz. Fliehk. 20° ± 2°	
Länge belastet entspr. Belast. 2280 mm		Nachlauf 0		bei Drehzahl 1600 U/min 32° ± 2°	
Drahtdurchm. Rep.-Handbuch		Radstand 2280 mm		Vorz. Fliehk. 3000 U/min 36° ± 2°	
Getriebe		Belastung 2 Pers. + 20 kg		bei Drehzahl 3525 U/min	
Übersetzungen		Einschl. <innen 35°50' ± 1°30'		Anf.-Vorzünd. in mm Markierung a.	
1. Gang 3,667		Einschl. <außen 28°30'		a.d. Riemensch. Steuerk'deck.	
2. Gang 2,100		Reifen		Zündverteiler	
3. Gang 1,361		Reifendruck 165 – 13		Typenbezeichnung S 134 B	
4. Gang 1		vorn 1,8		Unterbrecherabst. 0,37 – 0,43	
5. Gang 0,881		hinten 1,8		Schließwinkel in ° 55° ± 3°	
R. Gang 3,526		Felgenreiße 5 J x 13"		Zündkerzen	
Differential		Wendekreis 10,4 m		Marelli CW 8 LP	
Untersetzung 10/43		Anzugsm. Radbolzen 7,0 mkg		Champion N 6 Y	
Zahnflankenspiel 0,10 – 0,15 mm		Betriebsmittelversorgung		Delco W 230 T 30	
Rollmoment des Kegelrades 0,16 – 0,20 mkg		Motorenöl		Beru	
Gehäusevorspannung 0,16 – 0,20 mm		im Sommer VS 30 (SAE 30) 20 W – 40		Elektrodenabstand in mm	
Rollmoment der Achswelle 1)		im Winter VS 20W (SAE 20W) 10 W – 30		Marelli 0,5 – 0,6	
Anzugsmomente in mkg		Gesamtinh. bei Neufüllung 4,8 ltr.		Champion 0,5 – 0,6	
Mutter a. Kegelrad 15 – 23		Period. Öl w. mit Filter 2) 3,75 ltr.		Delco 0,5 – 0,6	
Tellerradschr. 10		Getriebeöl		Beru	
Schraub. z. Bef. d. Lagerdeckels 5,5		Olio fiat ZC 90		Anlasser	
Bremsen		Füllmenge 1,65 ltr.		Typ E 100 – 1,3/12	
4-Rad Scheibenbremsen		Differentialöl		Lichtmaschine	
Scheibenstärke vorn 9,95 – 10,15 mm		W 90M (SAE 90EP)		Typ A 12M 124 / 12 / 42M	
hinten 9,95 – 10,15 mm		Füllmenge 1,30 ltr.		(Wechselstromlichtmaschine)	
Mindeststärke n.d. Abschleifen vorn 9,35 mm		Kühlsystem		max. Stromabgabe ca. 53 A	
hinten 9,45 mm		7,5 ltr.		Regler	
Verschleißgrenze 9,0 mm		Gefrierschutz		RC 2 / 12 B	
Höchstzul. Seitenschlag 0,15 mm		Wasser 3,75 ltr.		Regelspannung 14,2 V ± 0,3 V	
Belagstärke min. 2,0 mm		Parafflu 11 b. –35° 3,75 ltr.			
1) Bei der Messung des Rollmoments muß beachtet werden, daß eine Achswelle frei ist, wogegen die andere blockiert werden muß.		Kraftstoffbehälter			
2) Bei diesen Angaben handelt es sich um ungefähre Werte, da verschiedene Faktoren, wie Kurbelwellenstellung, die einzufließende Ölmenge verändern. Deshalb ist es notwendig, die eingefüllte Ölmenge nach kurzem Probelauf mit dem Ölmeßstab nachzuprüfen und gegebenenfalls Öl bis Maximalstand nachzufüllen.		45 ltr.			
N.B. Die im Laufe der Zeit eintretenden Änderungen sind selbst nachzutragen!		N.B. Die im Laufe der Zeit eintretenden Änderungen sind selbst nachzutragen!			

Kurz notiert

Wir gratulieren für den Club Holger Ehlbeck und Gemahlin zur Trauung am 6. Mai und Guido Sdrenka sowie Anusch Gustav zur Verlobung.

* * *

Die Firma Bruchhausen in 5068 Odental fertigt das Armaturenbrett in Wurzelholz für DM 300,-. Tel.: 0 22 02 - 7 83 73.

* * *

Einen Federsatz mit TÜV, der den Eurospider und Volumex um ca. 25 mm tieferlegt, bietet die Firma G+B für DM 435,- an; Tel.: 0 84 41 - 7 16 09.

* * *

Unbedingt lesenswert ist der Artikel "Schneeweißchen und Rosenrot" über den Fiat 124 Spider (AS) und Alfa Romeo Duetto in der Motor Klassik 6/88.

* * *

TREFFEN:

Adam Sosna richtet sein Treffen in Bielefeld zum Saisonabschluß am 24./25. 9. aus, ein heißes Programm ist avisiert.

Rüdiger Tillmann veranstaltet die "Septemberrallye"

* * *

Aufgrund einer Nachfrage nach dem Leergewicht sind wir der Frage nachgegangen, was zählt denn nun eigentlich zum Leergewicht und was zum zulässigen Gesamtgewicht:

Das Kraftfahrtbundesamt hat verfügt, daß als Leergewicht das sogenannte Typprüfgewicht nach DIN 70020 eingetragen wird. Und das ist definiert als das fahrfertige Leergewicht, das einen gefüllten Tank und ausreichend Öl und Wasser an Bord bedeutet, die Besatzung und deren Gepäck aber ausschließt. Paradoxerweise wird das Leergewicht auch ohne Verbandskasten und Warndreieck bestimmt, obwohl man ohne die beiden Utensilien gar nicht fahren darf.

Sonderausstattungen spielen beim amtlichen Leergewicht auch keine Rolle.

* * *

Alles Wissenswerte rund um den Spider aus den bisher erschienenen Spider-Magazinen gibt es jetzt komprimiert bei uns zu kaufen für DM 10,-.

* * *

Leider mußten wir sechs Spideristi aus dem Club ausschließen, da trotz dreimaliger Erinnerung, telephonischer Kontaktaufnahme und allerletzter Fristsetzung der Beitrag für 1987 nicht bezahlt wurde. Ein Verhalten, daß bei uns auf Unverständnis stößt! Gleichzeitig appellieren wir an alle, deren Beitrag für 1988 noch aussteht (das sind **49!!!!**)

entree
bewijs14 en 15
mei 1988STEMPEL
CONSUMPTIE'S
LOTERIJSTEMPEL
HERINNERINGS
ARTIKEL

Fiat-liche Parade

Als ein leidenschaftlicher Leser Europas größter Oldtimer-Zeitschrift las ich im abgedruckten Terminkalender vom 1. Internationalen Fiat-Treffen in Geleen, Holland. Für einen Fan der Marke Fiat, wie ich einer bin, die obligatorische Frage: Wo liegt das?

Nahe des Dreiländerecks, ca. 25 km von Aachen. Für mich als Kölner also äußerst günstig.

Der 15. Mai kam und es sollte ein schöner Tag werden. Gemütlich brummelten wir offen mit unserem Spider, vorher durch Waschen und Polieren stadtfrein gemacht, über die Autobahn gen Geleen.

Um 10 Uhr angekommen, der guten Beschilderung gefolgt, waren meine Copilotin und ich riesig gespannt, welche Exoten uns erwarteten.

Circa 300 Automobile verschiedenster Art fanden sich je nach Typ zu Grüppchen zusammen und blockierten die Einkaufsstraßen der Innenstadt. Fiat



hier und dort, überall nur Fiat's, neue und alte.

So z.B. Topolinos Vor- und Nachkriegsmodelle, 1500er Osca Spider, 124er Spider und Coupés, 850er, 600er, Abarth's und Sonderkarosserien (z.B. St. Tropez).



Mit viel Rummel beherrschten die 500er mit ca. 200 Bambinos, davon ungefähr 15 aus der Schweiz, die Szene. Info-, Clubstände und fliegende Ersatzteilhändler gaben ihr bestes.

Den Abschluß bildete ein Parcours d'elegance mit großer Zuschauertribüne und Musikkapelle, bei der die schönsten Karossen prämiert wurden. Davon hielten wir (unser Auto) doch besser Abstand.

Nach einem im Ganzen gelungenen Ausflug, einer Frikadell Spezial und wirklich schönem Spiderwetter zog man in Kolonnen in alle Himmelsrichtungen.

Aber wo waren sie, die wirklich großen Turiner Karossen wie 1100er, 1300er, 2300 und 130 Baureihen, sowie NSU Neckar, Fiat Bailla und Fiat Dino? -

Dafür zu viele neuere Modelle wie 131 Sport, Uno's, (R)Hörmann Ritmos und eine ganze Horde wilder Frischluftkeile (X 1/9).

Nun ja, vielleicht kommen sie nächstes Jahr.

Euer Thomas Beichler

Abenteuer: Reifen

Bei dem Vorhaben, 205/60-13er Reifen auf die Cromadora CD 30 Felgen aufziehen zu lassen, mußte ich die Erfahrung machen, daß dies mit einigen Schwierigkeiten verbunden ist. Da die CD 30 Felgen leider nicht für schlauchlose Reifen geeignet sind, mußte ich mich auf die Suche nach passenden Schläuchen machen. Dies führt bei dieser Reifengröße jedoch zu einem nicht unerheblichen Problem, werden doch Schläuche in dieser Größe nicht hergestellt.

Auch stundenlange Telefonate mit verschiedensten Reifenhändlern führten zu keinem befriedigenden Ergebnis, denn jeder Händler rät zu einer anderen Schlauchgröße, von 175/60-13 bis 205/-

70-13 und ein Händler lehnte es ganz ab, die Reifen auf die CD 30 zu ziehen, da er keine Garantie für die Sicherheit geben wollte.

Ich habe mich dann entschlossen, bei Ernst Kah in der Königstraße 22, Hamburg 50, 185/70-13er Schläuche aufziehen zu lassen, nachdem man mir versichert hatte, daß durch die Elastizität des Gummis die Sicherheit voll gewährleistet sei und daß man schon öfter kleinere Schläuche verwendet hat und bisher keine Reklamationen hatte.

Abschließend sei noch erwähnt, daß es beim TÜV in Pinneberg keine weiteren Probleme gab.

Kay Dabis

Das Fieber begann beim Studieren von Spider-Magazin 1/87. Dort stand es schwarz auf weiß: H. Kubald vom Pininfarina Liebhaber Club gab den "Tip" zur Verbreiterung des Spider Volumex. Vorn 205/50 VR 50, hinten 225/50 VR 50 auf der serienmäßigen Felge.

Dieser Tip ließ mir einfach keine Ruhe, ich mußte sie haben!

In den folgenden Wochen folgten mehrere Ferngespräche mit Herrn Gerlach vom Liebhaber Club, Herrn Klaus Prestel aus einem kleinen Ort bei Stuttgart und Herrn Kühlwein vom TÜV Stuttgart. Mehrere Briefe wurden von Sylt nach Stuttgart und umgekehrt transportiert.

Klaus Prestel hatte es beim TÜV Stuttgart tatsächlich geschafft. Das hatte ich Weihnachten 1987 schwarz auf weiß auf dem Tisch liegen (Kopie des TÜV-Berichtes). Scheinbar war die Eintragung recht einfach. Einzige Auflage war das Umbördeln des hinteren Radausschnittes und das Abschleifen der serienmäßigen Verbreiterung in diesem Bereich.

Nun folgten weitere (teure) Ferngespräche mit Klaus Prestel. Diese brachten nur Enttäuschung. Er hatte seinen Spider VX zwischenzeitlich verkauft. Einzige Möglichkeit für mich war eine "Reise"





nach Stuttgart zum TÜV. Aus und vorbei?!?!

Ich wollte (noch) nicht aufgeben. Pfingsten 1988 ein "Silberschweif am Horizont". Ein Freund verbrachte seinen Kurzurlaub bei mir auf Sylt. Da auch er Autonarr ist, führten wir natürlich (und zu Lasten unserer Frauen) fast ausschließlich Benzingespräche. Als ich auf das Thema "225er" zu sprechen kam, nannte er mir einen TÜV-Beamten im Emsland, der sehr viel Verständnis für solche (Verrückten) wie mich aufbringt. Das wollte ich nicht glauben.

Ich gab meinem Freund alle Unterlagen mit, die ich bis dahin gesammelt hatte. Kurz darauf folgte mein Urlaub. Diesen verbrachte ich selbstverständlich im Emsland.

Bei meiner Ankunft erneut die Ernüchterung. "Er kann's nicht!" sagte mein Freund. Das wollte ich nicht glauben und rief den TÜV-Beamten sofort an. Das Gespräch dauerte verschwitzt 30 Minuten, dann er:

"Lassen Sie die Reifen aufziehen!"

Geschafft?!?

nicht erlebt.

Nach einer ausgiebigen Prüfung folgten folgeschwere Worte, die ich bis heute nicht vergessen habe: "In Ordnung. Sie können den Brief übermorgen wieder abholen!"

Wenn man sich nun den Spider bzw. die Fotos ansieht, kann man vielleicht verstehen, warum ich sie unbedingt haben wollte. Es zählt sich eben aus, wenn man nicht aufgibt!

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung (Fr. und Sa. ab 18h).

0 46 52 - 12 15

Petrus

Petrus

Wieder auf erstehung

November '87

Das Klingeln des Telefons raubt einem manchmal Zeit und Nerven, aber dieser Anruf lohnte, den Telefonhörer aufzunehmen.

Angeboten wurde mir ein Europa-Spider mit Unfallschaden, Baujahr 1984, 57.000-km gelaufen, zu einem sagenhaft günstigen Preis.

Die Finanzen drückten wie immer, war doch für studentische Verhältnisse eine große Summe, für den Wagen wertmäßig jedoch eine kleine Summe zu bezahlen. Lohnte der Wiederaufbau oder reichte es nur zu einem Ersatzteilträger, was für mich angesichts des Baujahres und der Farbkombination (außen und innen schwarz) eher letztere Alternative war.

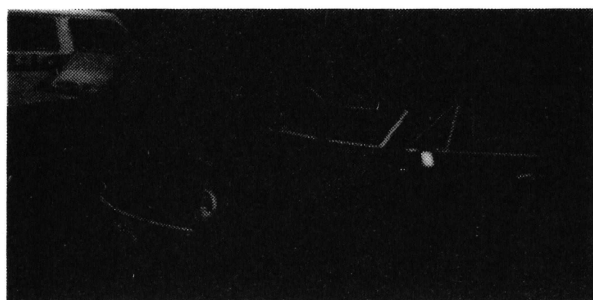
Eine Besichtigung des Wagens bei einem Fiat-Händler ergab, daß der angeknackste Spider noch Lebenswillen zeigte.

OFFEN		100	
PININFARINA (I)		4107	
124 DS		3010013	
ZFR124DS005502411		5	
OTIO		01	
K99/5600		1981	
4107		1625	
1060		1260	
650		700	
1		2	
185/60HR14		185/60HR14	
195/50VR15		195/50VR15	
1000		450	
88P		77	
ZIFF. 20 U. 21 A. FELGE		5 1/2 JX14 ZIFF. 22 U. 23 A.	
FELGE 7JX15 KENNZ-ANBAU		LENKANL. SCHALLZ-ANBAU	
BREMSAHL. LEUNKENSTOER.		GESCHW. MESSER, FABR-SCHILD U	
17-STELLIGE FAHRGESTNR. DUER		FEN. EG-RICHTL. ENTSPR.	
Ziff. 20-23: Auch genehm. vorn		205/50 VR 15 und hinten 205/50	
VR 15 Wahlv. 225/50 VR 15 auf		seriem. 3-teiligem LM-Rad Speed-	
line SLQ15-7JX15H2, ET 15..			

Bescheinigung des Inhabers einer Allgemeinen Betriebserlaubnis/EWG-Betriebserlaubnis.	
Die Richtigkeit der Angaben in Spalte A (einschließlich der Bemerkungen unter Ziffern 33 und 34) über die Beschaffenheit des Fahrzeugs und über dessen Übereinstimmung mit dem Typ	
124 DS	
Ausf. B	
für den die Allgemeine Betriebserlaubnis unter Nr. C536	
MIT DEM NACHTRAG I-II	
Nr. 1	
mit dem Betriebserlaubnisbogen Nr. 1	
und dem Beschreibungsbogen Nr. 1	
am 29.03.82 in FLENSBURG	
durch DAS KRAFTFAHRZ-BUNDESAMT	
erteilt worden ist, wird heute bescheinigt.	
7100 HEILBRONN	
den 19.04.84	
FIAT AUTOMOBILFAKTIENGESellschaft	
LV. Lukas Laury	
Unterschrift	
Bescheinigung des amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (s. a. 8).	
Es wird bescheinigt, daß - nach dem vorliegenden Gutachten -	
749/10312	
Thema:	
*) - die Angaben in Spalte A - unter Ziffern *) -	
33 - 34 -	
NACHTRAG, FOLGEN -	
Zutreffen	
und das Fahrzeug	
den geltenden Vorschriften entspricht.	
Papenburg	
den 07.07.88	
Unterschrift des amtlich. anerkannten Sachverständigen	
Vermerk des Herstellers	
HDLNR. 11894 REFNR00010	
FARBE 783	
EG-NR 05502411 ZART 1	

Der Umbau war schnell erledigt. Noch am gleichen Tag fuhr ich zu ihm. So viel Freundlichkeit und Verständnis habe ich bei einem TÜV-Beamten noch

Nach dem vom Besitzer getätigten Überschlag zeigten sich Verdeckgestänge, Windschutzscheibe und -rahmen, Kotflügel vorn und hinten rechts und links und der rechte Schweller in desolatem Zustand, dem Rahmen widerfuhr ein höflicher Knicks.



Zu der Zeit war ich noch im Besitz meines AS-Spiders, Baujahr '69, der ruhig in seiner Garage Winterschlaf hielt. Sollte ich dieses schöne Fahrzeug, obwohl es mir ewigen Ärger in seiner 5jährigen Laufzeit bereitete, gegen eine Panzerstoßstange eintauschen?

Die finanziellen Investitionen waren ja auch nicht zu verachten, standen doch für Reparatur und Lackierung alleine mindestens DM 6.000,- im Raum.

Eines Schlaflos-Nachts stand die Entscheidung fest, neu für alt, und keiner konnte mich mehr von meinem Vorhaben abbringen. Außerdem fand ich es an der Zeit, mal wieder einen neuen Wagen zu haben.

Die Erfahrungen, Freuden und Ärgernisse, die ich mit meinem alten Spider hatte und auch die vielen Fotos und Erinnerungen kann mir sowieso keiner mehr nehmen.

Der Kauf des Unfallschadens war also klar und im November 1987 wurde ich Besitzer zweier Spider, die sich bis dato persönlich noch nicht begegnet sind, sich über mich aber wohl einiges zu erzählen hätten.

Der Unfallschaden verschwand auch ersteinmal in der Garage und wartete auf seine Wiederauferstehung.

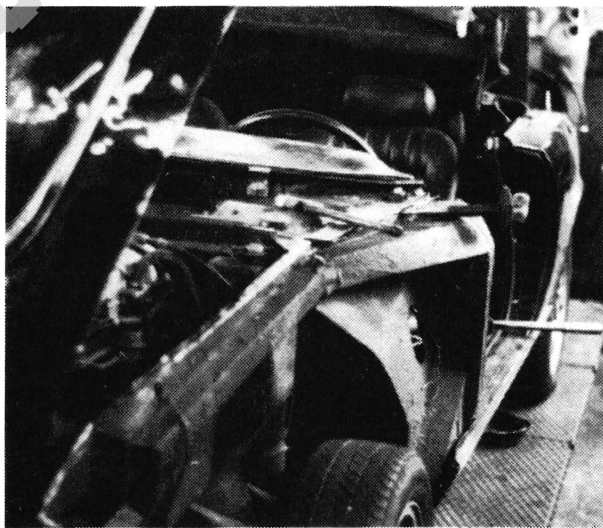
Juni '88

Mein AS-Spider lief wie in seinen ersten Tagen, was auch gut war, wollte ich ihn doch bald verkaufen, denn die Reparatur des "Neuen" stand an.

Dank einer Empfehlung fand ich eine kleine Karosseriewerkstatt, die mir den Wagen zum Festpreis wiederaufbaute und keine 500 m weiter die passende Autolackiererei, die inzwischen schon so etwas wie eine Stamm-Lackiererei für unsere norddeutschen Clubfreunde geworden ist. Beide Betriebe liegen ca. 50 km von Hamburg entfernt in Itzehoe, was sich in Hinsicht auf das Preisniveau als günstig erwies.

Der DS wurde mit Hänger zur Werkstatt gebracht, die benötigten Ersatzteile, die mich Dank des in Jahren aufgebauten Ersatzteillagers fast nichts kosteten, gleich mitgeliefert.

So konnte es also losgehen.



Ungefähr drei Wochen benötigte die Werkstatt für die Reparatur und ich überzeugte mich, jedesmal mit Herzklopfen wie beim ersten Kuß, durch mehrere Besuche von der fachgerechten Ausführung, hatte ich doch schon meinen AS-Spider in halbjähriger Arbeit selbst restauriert.

Zwischenzeitlich bat ich meinen alten Spider zum Verkauf an und hatte auch bald Erfolg.

Für DM 10.500,-, mit 2 Jahren TÜV



und vielen Neuteilen wechselte der rote Fiat den Besitzer, der natürlich gleich Clubmitglied geworden ist, sodaß ich mein altes Vierrad nicht ganz aus den Augen verliere.

Der Käufer ist bis heute, aller Unkenrufe zum Trotz, sehr zufrieden und wußte auch um die speziellen Begebenheiten, die sich beim Kauf eines 69'er Spiders ergeben.

Somit war die finanzielle Ungewißheit beendet und Ende Juli konnte ich meinen Euro frisch lackiert in Empfang nehmen, nicht ohne einen gewissen Glanz in meinen Augen.

Nun steht er da, in nilgrün-metallic, innen schwarz, neuem schwarzen Mercedes-Stoff-Verdeck mit getönter Heckscheibe, 6x15 BBS-Felgen mit 195/50 - HR 15 Bereifung.

Der ganze Spaß hat mich DM 11.000,- gekostet, incl. Anschaffung, Reparatur, Lackierung, Stoffverdeck, neuen Felgen und Reifen und ich habe es bis heute nicht bereut.

Fahrtechnisch ist es schon ein ziemlicher Unterschied. Mein alter Spider mußte angepackt werden und die eingebaute 1800er Maschine mit 118 PS ging mächtig ins Zeug.

Der neue mit 105 PS Einspritzer-Motor fährt sich recht unaufregend, zieht gleichmäßig hoch; ihm fehlt der Biß des alten ab 4.500 Touren. Dafür ist er zuverlässiger und doch ein Klassiker

mit Werterhalt.

Eine Woche nach Fertigstellung wurde mir der nächste Unfallschaden angeboten, ein Euro, Baujahr 1985.

Er lebt auch wieder auf, diesmal unter der Regie von Jörg Struwe, unserem Kassenwart (aber mit eigenem Geld!).

An dieser Stelle möchte ich noch einmal die beiden Firmen nennen, die zu guten Preisen und sehenswerter Qualität meinen Spider haben wiederauferstehen lassen:

WERKSTATT:

Karosseriebau und Subaru-Vertretung

Jan Schlüter

Lise-Meitner-Straße

2210 Itzehoe

Tel.: 0 48 21 - 7 96 00

Reparaturen zum Festpreis je nach Schaden.

LACKIEREREI:

Autolackiererei Dohlich

Burkhard Dohlich

Schenefelder Chaussee 87

2210 Itzehoe

Tel.: 0 48 21 - 7 11 57

Lackierungen zum Club-Festpreis:

DM 1.200,- Normallack

DM 1.400 Metallic

incl. aller Vorarbeiten

excl. Ausbau und Wiedereinbau von Anbauteilen wie Stoßstangen etc.

MB



Katalysator-Nachrüstung

- In Euro- und US-Spider mit Einspritzung
- Aus Umweltschutzgründen: Grundsätzlich begrüßenswert.
- Aus Steuerbefreiungsgründen: Unwirtschaftlich, da die Kosten die Steuerersparnis bei weitem übertreffen.

Voraussetzungen zur Steuerbefreiung:

Intakter (neuer) Katalysator und Lambda-Sonde;

Bescheinigung einer Fachwerkstatt über korrekten Einbau;

Bescheinigung von Fiat: Einhaltung der Abgas-Grenzwerte nach US-Norm;

evtl. Abgas-Gutachten.

Kosten: Katalysator ca. DM 1.000,- (FIAT) bzw. DM 586,- (Fa. Liebermann in München); Lambda-Sonde ca. DM-250,- (Fiat, Bosch); Einbaukosten ca. DM 300,-; evtl. Abgas-Gutachten (bis zu DM 3.000,-); TÜV-Eintragung ca. DM 100,-.

Firma Liebermann liefert Katalysatoren aus "Versicherungsschäden", das heißt, Reimportierte US-Modelle aus den Jahren 79-84. 1984 bekam man den Katalysator für DM 180,- (lt. Liebermann Selbstkostenpreis) für TÜV-Umrüstung (Kat raus - Ersatzrohr rein), Kostenpunkt 1985 DM 439,50 (Steuerbefreiung eingeführt), 1987 ca. DM 700,-, 1988 DM 586,-.

Fa. Liebermann ist nicht in der Lage, Lambda-Sonden zu liefern, da diese nicht ausgebaut wurden.

- Problem beim Euro-Spider:

Bei diesem Typ ist der erforderliche Benzin-Dampffilter im Gegensatz zum US-Spider nicht vorhanden, welcher die Kohlenwasserstoffe binden soll und als Kondensat zum Tankzurückführen soll.

- Einbauvoraussetzungen:

Tank mehrmals (mindestens fünf Mal) mit Bleifrei-Benzin füllen und leerfahren, damit Bleiablagerungen beseitigt werden;

korrekte Zündzeitpunkt- und Abgaseinstellung; neue Zündkerzen.

- ASU nach Katalysator-Einbau:

Verschlußschraube im Vorderrohr entfernen, Meß-Sonde einführen.

- Es ist keinerlei Mehrverbrauch oder Leistungsverlust zu erwarten.

Heiko Penshorn

Weiterhin möchte ich über Erfahrungen bei der Teilesuche berichten

Del Priore (Fiat-Ersatzteile)

Ersatzteilversorgung laut Katalog bestens, leider mußte ich mich eines Besseren belehren lassen.

In der Zeit von Januar bis Mai 1988 versuchte ich, einen Endtopf für meinen Volumex zu bekommen (bei Fiat ca. DM 700,- + MWSt.), da mir der Preis von DM 240,- ausgesprochen günstig erschien.

Laut Del Priore sind drei Volumex-Anlagen vorrätig, aber noch in großen Containern verpackt.

Nach vielfachen Anrufen (Frau Del Priore konnte mir leider keine Auskunft geben) endlich die Zusage: "Ja, Volumex-Endtopf ist vorhanden, aber wir fahren jetzt in Urlaub (eine Woche), ich lege zurück."

Nach dem Urlaub erneuter Anruf mit enttäuschender Auskunft: "Leider habe ich mich geirrt, es sind nur Endtöpfe für Euro-Spider vorrätig."

Heiko Penshorn



Teilemarkt

Hubertus Labes
0 40 - 410 33 92

Jürgen Plaßmeyer
04 51 - 4 35 02

Michael Stodt
0 53 45 - 18 58

Michael Keunecke
0 22 38 - 73 60

Heiko Penshorn
0 40 - 7 68 36 64

Stefan Benda
0 40 - 3 89 52 69

Jörn Voigt
0 40 - 2 00 98 20

Petrus Meyer
0 46 52 - 12 15

Klaus Schmidt
0 22 04 - 6 26 21

Dietmar Averweg
0 25 36 - 60 06

Thorsten Behle
0 40 - 601 41 45

Thomas Niedergerke
04531/851 59

V: Veglia-Borletti Digitaluhr, Abarth-Auspuffendtopf, neu, DM 245,-

S: schwarze Inneneinrichtung für Euro oder tausche gegen beige

S: Analog-Uhr von Veglia-Borletti (auch def.)

V: Auspuffendtopf für AS/BS, DM 30,-

S: Sitzbezug beige für US-Spider (original - BJ 79 - 82)

V: 2 Dreiecksfenster vom BS

S: aufklappbare Heckablage aus Euro oder Volumex, original Euro / VX-Wagenheber; Dreiecksfenster mit getönten Scheiben

S: 1400er Motor mit möglichst wenig Kilometer

V: Schweller li + re mit A-Säule

S: Aschenbecher (US), Dreiecksfenster (Color) aus Verdeckgestänge, Ausstellfenster (Color) aus US, Stoßstangeninnenabdeckungen vorn (Euro/US), Seitenverkleidungen (Verdeckkasten) hi re (Euro, schwarz), Sonnenblende rechts, Chromhülse und Holzknopf vom Schalthebel, Innenrückspiegel vom AS, Rücklicht hi li (Euro oder US), Schalensitze mit Konsolen vom CSA (Zustand egal), Rücksitzbank schwarz aus US, Analoguhr

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

S: 1800er Motor für CS 1, Dachgestänge

V: US-Spider, BJ 79, schwarz, TÜV neu, 48.000 miles, ganz Leder, Edelstahlauspuff Abarth, CD 30, DM 11.500,-, kein Winter-kein Regen!!

Ab sofort lieferbar: RADLAUFREPARATURBLECHE hinten DM 198.- (Einführungsangebot für Clubmitglieder: DM 149.- incl.)

FIAT
LANCIA 

Auto Aldenhoven

Heinrich Aldenhoven Kommanditgesellschaft

Ehrenfeldgürtel 63, 5000 Köln 30
Telefon 0221 / 54 58 36, Telefax 0221 / 54 12 10

Mit freundlicher Empfehlung
With compliments
Distinti saluti

Verkauf, Kundendienst, Reparaturen, Ersatzteile

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