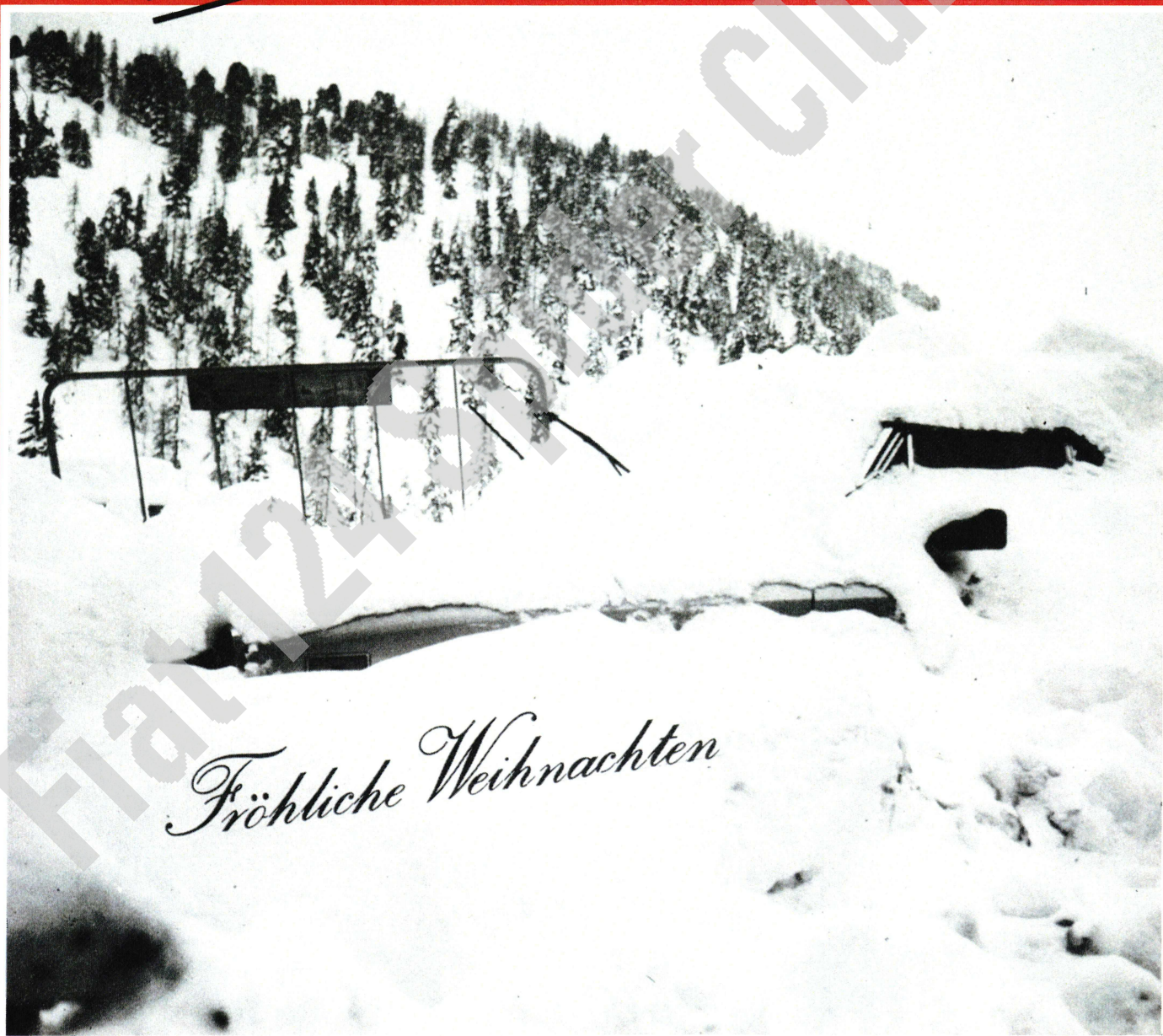


# Spider- MAGAZIN



*Fröhliche Weihnachten*



# FAZA



## **FAZA FIAT 124 PININFARINA SPYDER NEST, COMING IN CALIFORNIA...**

**PARTNER NEEDED, CONTACT THE SPYDERMAN, ALFRED COSENTINO**

1966 FIAT 124 AC .000 80 x 71.5 - 1438 90 HP DIN at 6500 RPM 170 KMPH

1969 FIAT BC .000 80 x 80 - 1608 110 HP DIN at 6600 RPM 180 KMPH

1972 FIAT 132 AC .000 80 x 79.2 - 1592 104 HP DIN at 6000 RPM 180 KMPH

1972 ABARTH 132 ACA .000 84 x 79.2 - 1756 128 HP DIN at 6200 RPM 193 KMPH

1974 FIAT 132 A1.040.4 84 x 79.2 - 1756 118 HP DIN 5800 RPM 186 KMPH

1979 FIAT U.S.A. 132 C2.040.4 84 x 90 - 1995 83 HP DIN at 5800 RPM 166 KMPH

1981 FIAT U.S.A. 132 C3.00031 84 x 90 - 1995 120 HP DIN at 6000 RPM 190 KMPH

1982 ABARTH 132 V3 0.31 84 x 90 - 1995 140 HP DIN at 6000 RPM 205 KMPH

1984 PININFARINA 132 C3.00031 84 x 90 - 1995 102 HP DIN at 5500 RPM 172 KMPH







# Inhalt

2 Historische Anzeige

4 Slalom, Regen - und viel Spaß

6 Reisetip: Sardinien

9 Mein Spider und der TÜV

## Anmerkung der Redaktion:

Dies ist nun der erste Artikel der neuen Serie "Mein Spider", ein weiterer liegt schon vor und wird in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Wir werden in jedem Heft nur einen Bericht bringen, die Auswahl erfolgt in der Reihenfolge ihrer Eingänge.

10 Kurz Notiert

12 Spidertechnik (neu!!!): -Technikkarten

14 -Entlüftung

16 Frust mit Rost

17 Jahreshaupttreffen 1989

18 Versicherung nur mit Gutachten!

19 Bella Italia

19 Spidercocktail

20 "Spider Gang" aus AMS 11/83

24 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.

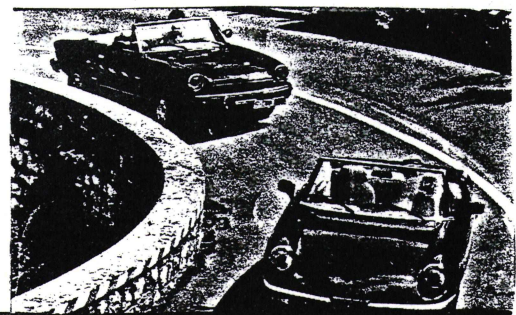
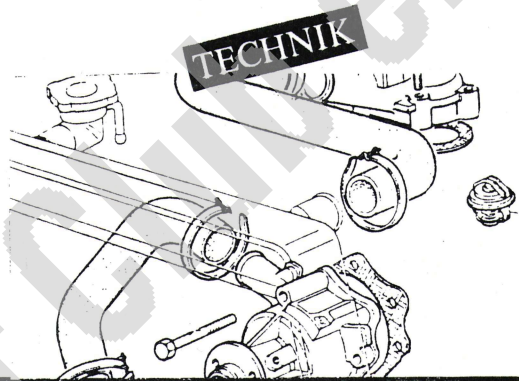
Satz : Andreas Rumpfenhorst  
Layout : Hubertus Labes  
Druck : Druckdienst Abendroth,  
Mundsburger Damm 45,  
2000 Hamburg 76

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

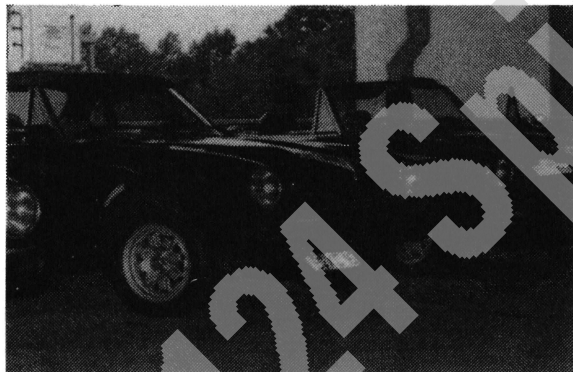




# Slalom, Regen – und viel Spaß

Ein oft vorgetragenes Argument gegen die Kombination "Wohnsitz Norddeutschland - Spiderfahrer" ist die Notwendigkeit allherbstlichen Einmottens des geliebten Autos, was ja im Herstellungsland Italien nicht nötig sei – ein Spider somit nicht schlechtwetterbeständig konstruiert worden sei und daher ein im Norden wohnender Besitzer nur als bemitleidenswerter Spinner betrachtet werden könne.

Eine solche Kette von Schlüssen ist, zumal sie jeder Logik entbehrt, weder witzig noch zutreffend und bräuchte deshalb gar nicht erst erörtert zu werden. Gleichwohl möchte ich den schon falschen Ansatz als Aufhänger für den Bericht über das Herbsttreffen 1988 benutzen.



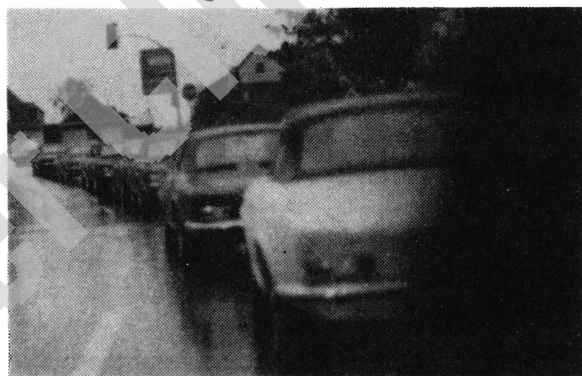
Wie verhält es sich denn mit der ganzjährigen Benutzung eines Cabrios in Italien?

Nun, es ist wie im Radsport. Dort gibt es bekanntlich als letztes großes Straßenrennen zum Saisonende die Lombardei-Rundfahrt. Danach wird jede sportliche Aktion im Freien als exzessiver Masochismus bezeichnet.

Selbst gute italienische Freunde konnten ihr unglaubliches Staunen kaum verbergen, als ich meinen Abarth im Dezember ohne Hardtop zu einem Bergrennen anmeldete (bei 24 °C!).

Kurzum, ein Spider gehört offensichtlich im Winter in die Garage. Und

vorher macht man eben eine Jahresabschlußveranstaltung. Selbige fand dieses Jahr in Bielefeld statt, und zwar bei einem Wetter, das einem den Garagenplatz so richtig schmackhaft machen konnte. Es regnete ununterbrochen, was aber der riesigen Stimmung keinen Abbruch tat. Adams Bielefelder und die Mannen vom Morgan Club hatten ein perfektes Treffen arrangiert.



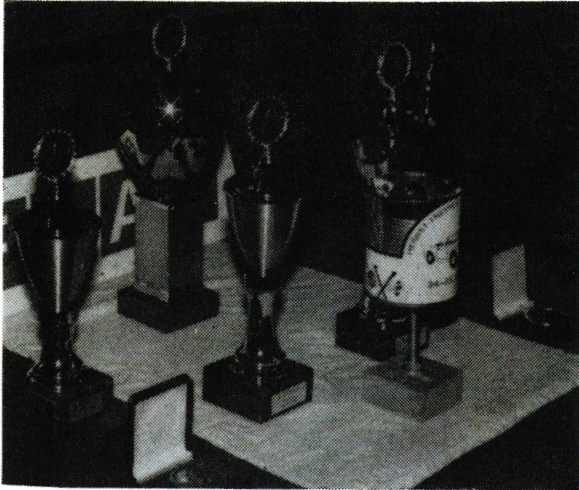
Nachdem sich am Nachmittag einige 20 Wagen angesammelt hatten, startete die Rallye mit einem Begrüßungsumtrunk ins Westfälische Burgenland. Eine Wettfahrt – "nicht auf Zeit", wie es hieß, sondern "auf die Bewältigung origineller Aufgaben ausgelegt". Spaßig waren die Prüfungen dann tatsächlich: z.B. eine Paddelbootfahrt über den See, um den dort ausgehängten Spruch entziffern zu können, ein Teebeutelweitwurf und das Ausfüllen eines Führerscheinprüfungsbogens, dessen Auswertung nicht nur Verblüffung über das Fehlen schwerer Unfallschäden an den Fahrzeugen, sondern auch über die Gesundheit, der sich alle Fahrer zu erfreuen schienen, auslöste. Ach ja, selbst der aktuelle Zeitbezug wurde nicht gescheut, so mußten dann sowohl Aids-Handschuhe als auch ein Kondom nachgewiesen werden.

Die Lösungen der Aufgaben wurden abends bei italienischem Essen bekanntgegeben. Aus der Siegerehrung



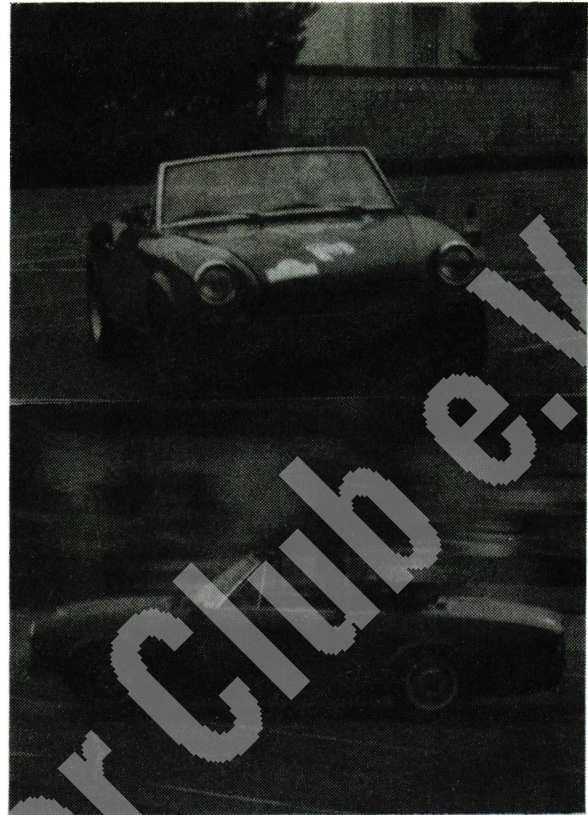


gingen die Berliner als erste hervor.



Diese Ungeheuerlichkeit - wie sich einige Teilnehmer scherzhaft äußerten - wiederholte sich am nächsten Tag bei der Slalomprüfung. Der Slalomkurs war auf dem Parkplatz eines Supermarktes abgesteckt und wurde von allen Teilnehmern, auch den Beifahrerinnen, dreimal durchfahren. Die Stimmung gipfelte, als Adam im Fiat gegen Volker auf Morgan (laut wie Formel 1, aber auch fast so schnell) antrat, um nach Fahrzeugtausch den besseren Fahrer zu ermitteln.

Ein rundum gelungenes Happening, nach dem ich nicht verstehen kann, warum die Begeisterung für derartige Veranstaltungen so gering ist. Jedenfalls waren sich alle Teilnehmer einig, daß z.B. ein Slalom zu einem Treffen gehört.



Ein kleines Highlight lieferte unser Vorsitzender, für den Fiat offenbar nicht die richtige Marke ist. Nachdem er mit seinem roten AS auf nahezu jedem Treffen Ärger hatte, war allgemeine Hoffnung auf Besserung mit dem Kauf eines neuen Wagens verknüpft worden. Doch weit gefehlt; diesmal mußte es Treckersound ohne Auspuff sein. Aber keine Sorge, die grüne Landwirtschaftsnummer ist beantragt!

Christoph Zeiz

## Termine 1989

|             |                                                                                                                     |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13.-15. Mai | Pfingsttreffen im Bergischen Land<br>Erstmals offiziell eingeladen ist der Fiat 124<br>Spider Club Deutschland e.V. |
| 2.-4. Juni  | Top-Ereignis des Jahres: Segelflugtreffen in<br>Hamburg mit aufwendigem Rahmenprogramm                              |
| Juni/August | Ungarn-Reise (bitte frühzeitig anmelden)                                                                            |
| Ende August | Internationales Spidertreffen beim Oldtimer<br>Grand-Prix am Nürburgring                                            |
| September   | Saisonabschluß in Bielefeld bei Adam Sosna                                                                          |

(Einladungen zu allen Treffen gehen gesondert zu)

# "Der Reisetip" : *Sardinien*

Eigentlich waren wir zum Mittagessen am Tegernsee verabredet, aber daraus wurde nichts, denn schon nach ca. 8 Kilometern standen wir am Kölner Ostkreuz im Stau. Und das an einem Samstagmorgen Anfang Oktober! Es war nirgendwo Ferienbeginn oder Ferienende, es war kein verlängertes Wochenende, es gab wirklich keine Erklärung für so ein Verkehrsaufkommen.

Leider war es mit diesem Stau nicht getan, sondern wir stauten uns 9 Stunden bis zum Tegernsee. Offensichtlich hatten nicht nur wir, sondern auch das Auto die Nase voll, denn ab München konnte man nur noch im Känguruh-Start anfahren; die Kupplung war wohl so heiß geworden, daß sie nicht mehr richtig griff.

Uns befiel das große Zittern, ob aus der geplanten Italienfahrt womöglich ein Kurzurlaub am Tegernsee würde, aber nach der Kaffeepause für Mensch und Auto lief alles wieder normal und das Problem trat auch nur noch einmal auf, als wir im Berufsverkehr in Genua einfuhren und uns Meter für Meter durchs Gewühl kämpfen mußten.

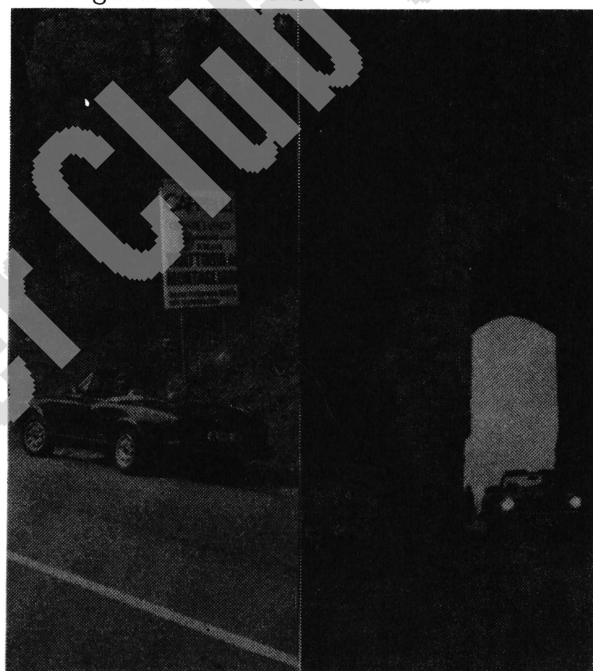
Die erste Etappe haben wir in Sterzing abgeschlossen, haben in einer netten Pension übernachtet, unter Plymos, so dick, daß man nicht die Zehen hochstellen konnte.

Da wir uns nun schon in südlichen Gefilden befanden, sind wir am nächsten Mittag von der Autobahn abgefahren, haben das Dach aufgemacht und sind auf kleinen Sträßchen gemütlich durch die Landschaft gefahren.

Die Route führte uns sowieso über Modena und so ließen wir es uns nicht nehmen, in Maranello einen Stop einzulegen, um einen Blick aufs Werksgelände von Ferrari zu werfen. Leider wars Sonntagnachmittag und alles war wie ausgestorben, ein einziger fertiger Ferrari stand vor dem Bürogebäude, aus der Nähe

konnten wir gegenüber in einem Verkaufsraum noch ein paar Modelle bewundern, aber was ist das schon gegen einen 124 Spider?

Nach 2 Tagen in Florenz ging es weiter durch die Toskana, strahlender Sonnenschein, Nase im Wind, auf so abgelegenen Straßen, daß wir manchmal über Stunden kein anderes Auto gesehen haben.



Nachdem wir in einem alten Kloster, Mondo X, leider kein Zimmer mehr gekriegt haben, landeten wir zufällig in Orvieto, was sich als purer Glückstreffer erwies. Orvieto hat von uns den ersten Preis für das hübscheste Städtchen verliehen bekommen.

Leider regnete es, als wir ankamen und auch noch am nächsten Mittag, als wir aufbrechen mußten, da wir am Abend die Fähre in Civitavecchia gebucht hatten. Dort haben wir in einer Bruchbude von Lokal, in einem Chaos sondergleichen, bedient vom Opa und seinem Enkel, wunderbar zu Mittag gegessen, was für die nächsten 4 Tage das erfreuliche Erlebnis war. Das ahnten wir allerdings zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Um 23:00 Uhr sollte die Fähre able-





gen, 21:00 Uhr sollte man dort sein und ab 21:30 Uhr wurde man eingewiesen. Dabei eröffnete sich uns auch, warum man beim Buchen die genauen Maße des Wagens angeben mußte; mehr als 5 cm Spielraum hatte keiner! Zwischen den Autos waren ca. 40 cm Platz, denn die Menschen mußten ja noch durch und es wurde uns etwas bang, als wir sahen, wie manche Leute völlig unbekümmert mit den Schlössern der Gepäckstücke an den Autos entlangschlurften, mit den Rucksäcken oder anderen sperrigen Gegenständen gegen Rückspiegel liefen, über Stoßstangen turnten und Ähnliches mehr.

Aber wir hätten sowieso nichts ändern können, also haben wir uns auf die Suche nach unserer Kabine gemacht, wobei es uns wirklich mehr und mehr die Sprache verschlug, was auch nicht nachließ, als wir dieselbe endlich gefunden hatten.

Auf jedem freien Stück Boden schliefen Leute, innen und außen, auf Zeitungen, Pappe, Decken, Teppichen, man konnte kaum auftreten. Der Aufenthaltsraum, der Fernsehraum, völlig verdreckt, zugebaut mit Gepäckstücken, nach Toilettenschildern brauchte man nicht zu suchen, der Geruch wies uns in die Richtung. Es war eine Zumutung.

Unsere Kabine hatte einen Teppich aus den Kopf- und Körperhaaren aller Passagiere seit dem 2. Weltkrieg. Es hat uns geschüttelt. Um es vorwegzunehmen: Auf der Rückfahrt hatten wir eine Kabine 1. Klasse, die hatte zumindest in der nahen Vergangenheit einen Besen gesehen; wir brauchten nicht auf die Gemeinschaftstoiletten, wenngleich die kabineneigene auch an Autobahnraststätte erinnerte. Wir lagen nicht direkt über dem Maschinenraum, was sich in Temperatur und Lärmpegel bemerkbar machte, die Etagenbetten waren sicherlich stolze 80 cm breit, also wir wußten die Vorteile durchaus zu schätzen.

Wer immer mit der Tirrenia vom Festland nach Sardinien übersetzen will, sollte auf jeden Fall eine 1. Klasse Kabine nehmen; der Preisunterschied ist nicht so hoch, daß es einen umbringt, das tut dann schon eher die Kabine 2. Klasse (langanhaltendes Übelkeitsgefühl usw.!).

Morgens um 6.00 Uhr legten wir in Olbia an, strömender Regen, kein Kaffee, kein Brötchen, Hunger bis unter die Arme, dem wir auch erst nach 200 km abhelfen konnten, dann erst nämlich kamen wir an eine geöffnete Tankstelle mit Snack.

Wir fuhren über Oristano bis Cagliari, auf dem Rückweg 14 Tage später über Nuoro, was sich als die landschaftlich schönere, besser ausgebaute und auch noch kürzere Strecke erwies.

Nach 4 Tagen hörte es dann auch endlich auf zu regnen und wir konnten unser Häuschen in Villasimius genießen. Für den Morgen des 5. Tages hatten wir uns vorgenommen, ins Dorf zu fahren und das Reisebüro anzurufen, um einen Platz auf einer früheren Fähre zu buchen! Vielleicht hat diese Drohung Petrus beeindruckt!

Wir hatten dann eine wunderschöne Zeit, ganz gemütlich in den Tag gelebt, viel und gut gegessen, uns gesonnt, Berge von Büchern verschlungen, na, was man eben so Urlaub nennt. Wir haben viel selbst gekocht, denn wie wir zu unserem größten Entsetzen feststellen mußten, ist Sardinien enorm teuer, und will man gut essen gehen, muß man ganz schön was hinlegen. Dafür ist dann aber auch das Essen hervorragend und wir haben uns einige Male richtig was gegönnt.

Auf dem Rückweg sind wir an der Küste entlang gefahren und wollten noch 2-3 Tage in Portofino bleiben. Leider kamen wir dort am Samstag-nachmittag an und der Ort war im

wahrsten Sinne des Wortes wegen Überfüllung geschlossen.

Ein Polizist stand vorm Stadttor, kam ein Auto raus, durfte eins wieder rein. Eine Stunde haben wir in der gleißenden Sonne auf der Straße gestanden, dann hatten wir die Faxen dicke. Auf engstem Raum haben wir ein waghalsiges Wendemanöver veranstaltet, haben noch einmal die zauberhafte Aussicht genossen und sind nach Genua gefahren.

Die Stadt hat uns angenehm überrascht, die terrassenförmige Bauweise ist beeindruckend. Ein Bummel durch die Gassen der Altstadt war den "Zwangsaufenthalt" durchaus wert.

Am Abend mußten wir dann Pläne schmieden, wo wir die restlichen Urlaubstage verbringen wollten. Da wir uns nun schon 3 Wochen mit unseren 6 Wochen italienisch durchs Land gestottert hatten, beschlossen wir, die nächste Etappe in deutschsprachigen Gefilden einzulegen, damit wir endlich mal wieder in zusammenhängenden Sätzen genau das sagen konnten, was wir wollten.

So landeten wir in Innsbruck, was wir beide auch noch nicht kannten. Die Reise dahin genossen wir sehr, uns durchaus darüber im Klaren, daß es für lange Monate die letzte Freiluftfahrt sein würde.



Nach zwei Tagen fing es auch dort an zu regnen und wir nahmen das als Zeichen des Himmels, im wahrsten Sinne des Wortes, nun in die Heimat

zurückzukehren, wo es sicherlich auch regnen würde. Genauso wars dann auch, aber da wir darauf vorbereitet waren, hat es und nicht sonderlich erschüttert.

Wir haben einen tollen Urlaub gehabt. Menschen und Auto sind wohlbehalten wieder zu Hause gelandet. Wir konnten jede Nacht ruhig schlafen, da wir in den Städten immer eine Garage gemietet hatten.

Das Auto hat sich offensichtlich in seinem Heimatland sehr wohl gefühlt, wobei wir in drei Wochen nur vier andere Spider gesehen haben und außer dem Garagenwärter in Florenz kein Italiener das Auto kannte.

Zur Verschönerung des fahrbaren Untersatzes haben wir am Wegesrand noch ein Holzlenkrad erstanden, und damit wir uns jederzeit bemerkbar machen können, wurde auch noch eine Fanfare angeschafft.

Bei einer Wiederholungsfahrt würden wir einige Änderungen der Route vornehmen, aber grundsätzlich ist unsere klare Aussage: Jederzeit wieder.

Wer sich animiert fühlt und Tips haben möchte für eine ähnliche Reise, kann sich gerne bei uns melden.

Klaus Schmidt

Aus



12/88:

Seit mehr als zwei Jahren wird der **Fiat Spider** nicht mehr produziert. Schon jetzt läßt der Markt eine gewisse Tendenz zu Liebhaberpreisen erkennen. Vor allem auf Sondermodelle wie die Abarth-Version aus der Mitte der siebziger Jahre oder auf den Spider Volumex (mit Kompressor) aus dem letzten Produktionsjahr trifft das verstärkt zu. Grundsätzlich empfehlenswert aller-



dings sind jene jüngeren Exemplare, die nicht mehr unter dem Namen Fiat, sondern als Pininfarina Spidreuropa verkauft wurden.





# Mein Spider: ... und der TÜV

Es war im Oktober 1987, der TÜV-Stempel meines Spiders zeigte 10.87, es wurde also Zeit für die nächste Hauptuntersuchung, es war die erste, seit der Spider in meinem Besitz ist. Ich beschloß, ihn noch vor dem verdienten Winterschlaf den TÜV-Prüfern zur genaueren Untersuchung zu überlassen. Es wurde sehr deutlich, daß mein Vorgänger mit meinem kleinen Italiener sehr unsanft und rauh umging, denn der TÜV-Bericht zeigte folgende Mängel:

- nicht fachmännische Reparatur am linken Schweller (d.h., Löcher mit Glasfaser überdeckt.)

- linkes Lenkgelenk ausgeschlagen.

Nach dem TÜV-Besuch wußte ich, was ich den Winter über zu tun hatte.

Endlich war es wieder soweit, im April 1988 besorgte ich mir eine rote Nummer und huschte mit meinem neuen linken Schweller und neuem linken Lenkgelenk voll Zuversicht und offenem Dach zur wiederholten Hauptuntersuchung. Dort wurde ich nach der Parole 'neuer Prüfer, neues Glück' empfangen.

Der neue Prüfer war mir sofort unsympathisch, denn das erste, was er sagte, war ein lautes und deutliches "Oh je!"

Ich hatte so ein unbestimmtes Gefühl, daß ich auch diesmal ohne TÜV-Segen nach Hause fahren mußte, und - wie auch nicht anders erwartet - kam der freundliche Mann vom TÜV mit einem neuen Bericht auf mich zu. Und der lautet folgendermaßen:

- rechtes Lenkgelenk ausgeschlagen

- Radlauf vorne links und rechts Löcher (Rostfraß).

Eine Woche später, nach getaner Arbeit und beseitigten Mängeln fuhr ich zur Nachuntersuchung und es erschien TÜV-Prüfer Nummer drei.

Nach Besichtigung der Mängel und einem alles versprechenden "in Ordnung" fuhr er zu meinem Erstaunen auf den Bremsenprüfstand.

Nach einigen Bremsversuchen kam er auf mich zu und sagte, es sei alles in Ordnung, nur die Felgen und die Reifen seien noch nicht eingetragen. Ich erklärte ihm, daß ich sie erst jetzt gekauft habe und bei dieser Gelegenheit gleich eintragen lassen wolle. Die Antwort war ziemlich ernst und böse: "So einfach ist das nicht, dazu brauchen Sie einen Termin und der nächste Eintragungstermin ist erst kommende Woche."

So langsam aber sicher riß mir der Geduldsfaden und ich sagte ihm, es sei doch wohl kein Problem, die Felgen und Reifen in die Papiere einzutragen (CD 30 Felge, 185er Reifen). Es blieb aber bei der nächsten Woche, dann sollte ich die Eintragung und den TÜV-Stempel bekommen.

Ziemlich wütend machte ich mich auf den Weg zu einer Fiat-Werkstatt, wo ein guter Freund von mir arbeitet. Es war genau 13 Uhr, als er von der Werkstatt in Richtung TÜV davonfuhr und genau 45 Minuten später kam er mit TÜV-Stempel und eingetragenen Felgen und Reifen wieder.

Jetzt weiß ich, daß ich nie wieder selber beim TÜV vorgehe. Aber trotz des Theaters mit dem TÜV fuhren mein Spider und ich ohne weitere Probleme durch die Saison und sogar bis nach Spanien in Urlaub.



Mit luftigen Grüßen

Uwe Wiska

# Kurz notiert

Guido Sdrenka, ehemals Beisitzer, hat seine langjährige Freundin Christina geheiratet, am 10.11.1988 war es soweit. Wir gratulieren herzlich und wünschen alles Gute für den gemeinsamen Lebensweg.

\* \* \*

Die Ersatzteilversorgung ist auch für die Zukunft gesichert!

Regina und Thomas Niedgerkerke haben eine Tochter bekommen. Die kleine Sarah erblickte am 19.9.1988 nachts um 23:23 Uhr das Licht der Welt und wog dabei 3.950 Gramm.

Herzlichen Glückwunsch!



\* \* \*

Die beiden italienischen Firmen Pininfarina und Rayton Fissore haben einen Kontrakt über den Bau des Geländewagens Magnum abgeschlossen. Zumindest die US-Version soll künftig bei Pininfarina gebaut werden.

\* \* \*

Die Firma Happrich (Postfach 10 02 49, 5600 Wuppertal) bietet ein Pflegemittel speziell für Cabrio-Sportverdecke an. Der Verdeckreiniger auf Seifenbasis kostet DM 9.50, ein Imprägnier-Spray als Ergänzung DM 6.50.

\* \* \*

Die Firma Remo Niola Instruments in 2000 Hamburg 20, Osterstr. 81, Tel.: 040-495305 bietet alles rund um die Armaturen. Die Palette reicht von Instrumenten in Wagenfarbe oder Wurzelholz bis Chrom- oder gar Goldringe.

\* \* \*

Ronny Schulz, seines Zeichens Industrie-Graphikstudent fertigt in seiner Freizeit Bilder in Kreidewischtechnik an. Er wagt sich auch an Euren Spider heran. Wer Interesse hat, meldet sich einfach bei ihm: Ronny Schulz, Sonnenwende 5, 2000 Hamburg 62.

\* \* \*

## Schöner Brauch

Als begeisterter Cabrio-Fahrer ist es mir schon oft aufgefallen, daß zwischen den verschiedenen Cabrio-Modellen zu viele Unterschiede gemacht werden. Ich bin der Meinung, daß alle Cabrio-Fahrer etwas gemeinsam haben: das Offen-Fahren. Besonders deutlich bekommt man den Klassenunterschied auf der Straße zu spüren, denn es gibt immer wieder Cabrio-Fahrer, die den schönen Brauch des Grüßens per Hand- oder Lichtzeichen nicht erwidern.

Der Cabrio-Club Reutlingen hat sich das Ziel gesetzt, die Fahrer der verschiedenen Modelle näher zusammenzubringen, um so das obligatorische Grüßen auf der Straße zu verstärken. Wer Lust hat, unseren Club bei dieser Aufgabe zu unterstützen, kann sich bei mir telefonisch oder schriftlich melden.

Uwe Wiska  
Max-Eyth-Straße 235  
7410 Reutlingen  
Tel. 07121/370551

Ein Leserbrief unseres Mitglieds Uwe Wiska aus der Markt 6/88

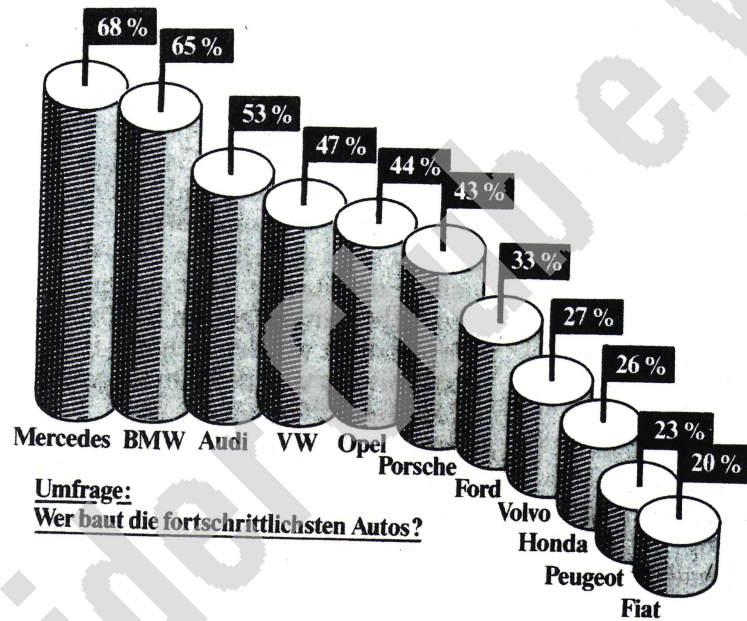
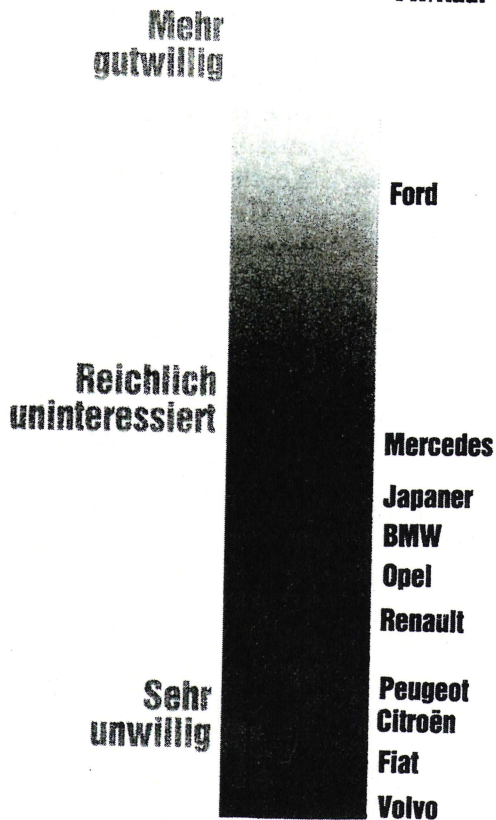
\* \* \*



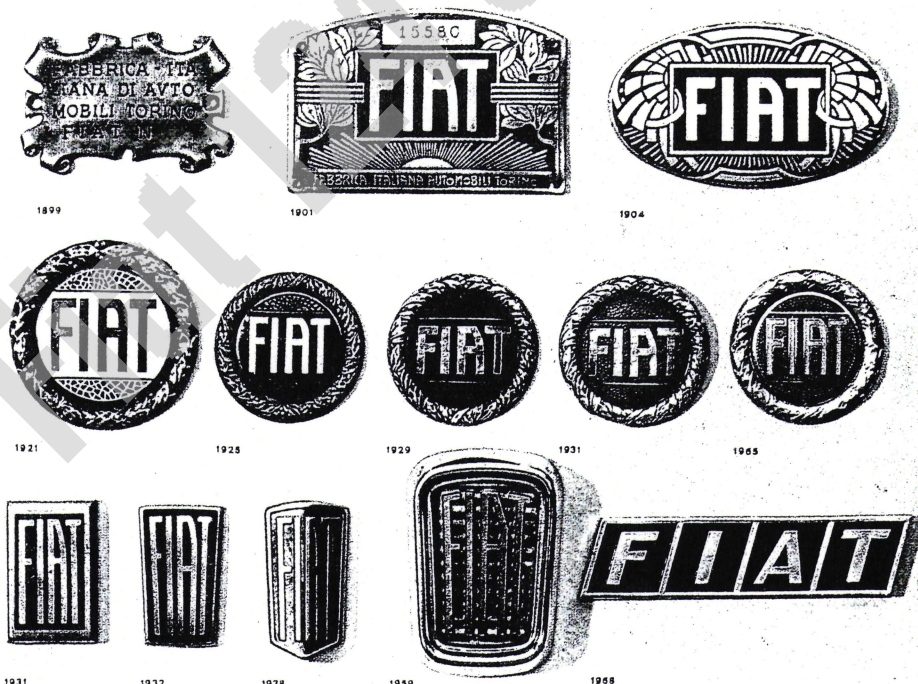


# Wie die Hersteller auf Klagen reagieren

Fiat in der Kritik seiner Kunden  
(Auto Bild 10/88; AMS 4/88)



Die Entwicklung des Fiat-Firmenemblems von 1899 bis heute aus "FIAT - Fiat Pocket History" von Ferruccio Bernabò aus der Serie Libreria dell'Automobile.



**FIAT****KUNDENDIENST****Technische Tabellen**

Januar 1972

Blatt 1

**Modell****FIAT 124 Spider 1600 (100PS)****Typenbezeichnung****Fahrgestell** 124 BS. 1**Motor** 125 BC 000**Motor**

|                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| Zylinderzahl          | 4                    |
| Bohrung               | 80 mm                |
| Hub                   | 80 mm                |
| Gesamthubraum         | 1608 cm <sup>3</sup> |
| Verdichtungsverh.     | 8,8                  |
| Höchstleist.-Drehzahl | 6400 U/min           |
| Drehmoment max. DIN   | 13,4 mkg             |
| Entsprech. Drehzahl   | 4000 U/min           |
| Höchstgeschwindigkeit | 175 km/h             |
| Baujahr ab            | 1971                 |

**Hauptlagerzapfen**

|        |                 |
|--------|-----------------|
| normal | 50,775 – 50,795 |
| 1. Maß | 50,521 – 50,541 |
| 2. Maß | 50,267 – 50,287 |
| 3. Maß | 50,013 – 50,033 |
| 4. Maß | 49,759 – 49,779 |

**Hauptlagerschalen**

|        |               |
|--------|---------------|
| normal | 1,825 – 1,831 |
| 1. Maß | 1,952 – 1,958 |
| 2. Maß | 2,079 – 2,085 |
| 3. Maß | 2,206 – 2,212 |
| 4. Maß | 2,333 – 2,339 |

**Pleuellagerzapfen**

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| normal Kl. A | 48,234 – 48,244 |
| normal Kl. B | 48,224 – 48,234 |
| 1. Maß       |                 |
| 2. Maß       |                 |
| 3. Maß       |                 |
| 4. Maß       |                 |

**Pleuellagerschalen**

|              |               |
|--------------|---------------|
| normal Kl. A | 1,516 – 1,520 |
| normal Kl. B | 1,520 – 1,524 |
| 1. Maß       |               |
| 2. Maß       |               |
| 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 |

**Einbauspiele**

|             |               |
|-------------|---------------|
| Kolben      | 0,070 – 0,090 |
| Hauptlager  | 0,050 – 0,095 |
| Pleuellager | 0,046 – 0,080 |

**Steuerzeiten**

|                   |     |
|-------------------|-----|
| Einl. ö. v. o. T. | 26° |
| Einl. s. n. u. T. | 66° |
| Ausl. ö. v. u. T. | 66° |
| Ausl. s. n. o. T. | 26° |

**Betriebsspiel bei kaltem Motor**

|                                        |         |
|----------------------------------------|---------|
| E                                      | 0,45    |
| A                                      | 0,50    |
| Ventilspiel z. Prüfen der Steuerzeiten | E 0,50  |
| A                                      | 0,50    |
| Theoret. Ventilhub (ohne Spiel)        | E 9,564 |
| A                                      | 9,564   |

**Brennraumtiefe gem. m. Wzg. A.96215**

|                                         |                |
|-----------------------------------------|----------------|
| Zul. Schleifmaß bei normaler Kopfdicht. | 0 – 0,25 mm    |
| starker Kopfdicht.                      | 0,25 – 0,50 mm |

**Ventilfedernhöhen****äußere Feder**

|                   |         |
|-------------------|---------|
| Länge unbelastet  | 53,9 mm |
| Länge belastet    | 36,0 mm |
| entspr. Belastung | 38,9 kg |
| Länge belastet    | 26,5 mm |
| entspr. Belastung | 59,5 kg |

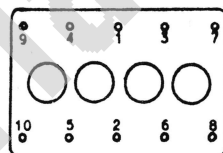
**innere Feder**

|                   |         |
|-------------------|---------|
| Länge unbelastet  | 41,8 mm |
| Länge belastet    | 31,0 mm |
| entspr. Belastung | 14,9 kg |
| Länge belastet    | 22,0 mm |
| entspr. Belastung | 27,4 kg |

**Anzugsmomente in mkg \*)**

|                      |      |
|----------------------|------|
| Zylinderkopfschr.    | 8,0  |
| Pleuellagerschr.     | 5,0  |
| Hauptlagerschr.      | 8,0  |
| Schwungschr.         | 8,5  |
| Steuerradbef.-Schr.  | 12,0 |
| M. f. N'wellenkasten | 2,5  |
| M. f. Riemensch. KW  | 12,0 |

Steuerkurbelwellen

**Vergaser****Vergaser Weber**

| Typ            | 34 DCHE 20 |
|----------------|------------|
| 1. Stufe       | 2. Stufe   |
| Lufttrichter   | 24         |
| Zerstäuberrohr | 4,50       |
| Hauptdüse      | 1,25       |
| Leerlaufdüse   | 0,45       |
| Leerl.-Luftd.  | 1,15       |
| Mischrohr      | F 30       |
| Luftkorrektur. | 2,45       |
| Startdüse      | F 1 / 150  |
| Startluftdüse  | 2,05       |
| Pumpendüse     | 0,40       |
| Ablasßbohr.    | —          |
| Schw.nad.Vent. | 1,75       |
| Schwimmerst.   | 5 – 5,5 mm |
| Schw.-Gewicht  | 18 g       |

**Vergaser Solex**

| Typ                           | C 34 PAIA / 31 |
|-------------------------------|----------------|
| 1. Stufe                      | 2. Stufe       |
| Lufttrichter                  | 25             |
| Hauptdüse                     | 1,25           |
| Leerlaufdüse                  | 0,45           |
| Leerl.-Luftd.                 | 0,80           |
| Mischrohr                     | 73             |
| Luftkorrektur.                | 1,70           |
| Startdüse                     | 1,30           |
| Startluftdüse                 | 6,50           |
| Pumpendüse                    | 0,50           |
| Ablasßbohr.                   | —              |
| Schw.nad.Vent.                | 1,75           |
| Schw.Gewicht                  | 7,2 g          |
| Schwimmerst. m. Lehr A. 95132 | 13 ± 1 mm      |

**Benzinpumpendruck**0,20 – 0,25 kg/cm<sup>2</sup>**Öldruck**4,5 – 6,0 kg/cm<sup>2</sup>

\*) 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 geölt werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß die betreffenden Oberflächen (Basis des Schraubenkopfes, Halteplättchen usw.) vollkommen sauber sind.

**FIAT****KUNDENDIENST****Technische Tabellen**

Januar 1972

Blatt 2

**Modell****FIAT 124 Spider 1600 (100PS)****Kraftübertragung****Kupplung**

|                   |                |
|-------------------|----------------|
| Pedalleerweg      | ca. 23 mm      |
| Federlänge unbel. | Scheibenfeder- |
| Länge belastet    | Kupplung       |
| entspr. Belast.   | siehe          |
| Drahtdurchm.      | Rep.-Handbuch  |

**Getriebe**

|               |       |
|---------------|-------|
| Übersetzungen |       |
| 1. Gang       | 3,667 |
| 2. Gang       | 2,100 |
| 3. Gang       | 1,361 |
| 4. Gang       | 1     |
| 5. Gang       | 0,881 |
| R. Gang       | 3,528 |

**Differential**

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| Untersetzung                | 10/43           |
| Zahnflankenspiel            | 0,10 – 0,15 mm  |
| Rollmoment des Kegelrades   | 0,18 – 0,20 mkg |
| Gehäusevorspannung          | 0,16 – 0,20 mm  |
| Rollmoment der Achswelle 1) |                 |

**Anzugsmomente in mkg**

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| Mutter a. Kegelrad               | ~ 28 |
| Tellerradschr.                   | 10   |
| Schraub. z. Bef. d. Lagerdeckels | 5,5  |

**Bremsen****4-Rad Scheibenbremsen**

|                                     |                 |
|-------------------------------------|-----------------|
| Scheibenstärke vorn                 | 9,95 – 10,15 mm |
| hinten                              | 9,95 – 10,15 mm |
| Mindeststärke n.d. Abschleifen vorn | 9,35 mm         |
| hinten                              | 9,45 mm         |
| Verschleißgrenze                    | 9,0 mm          |
| Höchstzul. Seiten-schlag            | 0,15 mm         |
| Belagstärke min.                    | 2,0 mm          |

**Fahrgestell****Achsmaße**

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Vorspur            | 2 – 4 mm        |
| Sturz              | 0°30' ± 20'     |
| Nachlauf           | 3°30' ± 10'     |
| Radstand           | 2280 mm         |
| Vorsp. d. Hinterr. | 0               |
| Belastung          | 2 Pers. + 20 kg |
| Einschl. 4 innen   | 35°50' ± 1°30'  |
| Einschl. 4 außen   | 28°30'          |

**Reifen**

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Reifendruck vorn   | 1,8       |
| hinten             | 1,8       |
| Felgengröße        | 5 J x 13" |
| Wendekreis         | 10,4 m    |
| Anzugsm. Radbolzen | 7,0 mkg   |

**Betriebsmittelversorgung**

|                  |                  |
|------------------|------------------|
| <b>Motorenöl</b> | VS 30 (SAE 30)   |
| im Sommer        | 20 W – 40        |
| im Winter        | VS 20W (SAE 20W) |
|                  | 10 W – 30        |

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| Gesamtinh. bei Neufüllung   | 4,8 ltr.  |
| Period. Öl.w. mit Filter 2) | 3,75 ltr. |

|                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| <b>Getriebeöl</b> | Olio Fiat ZC 90 |
| Füllmenge         | 1,65 ltr.       |

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| <b>Differentialöl</b> | W 90M (SAE 90EP) |
| Füllmenge             | 1,30 ltr.        |

|                   |          |
|-------------------|----------|
| <b>Kühlsystem</b> | 7,5 ltr. |
| Gefrierschutz     |          |

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| Wasser            | 3,75 ltr. |
| Parafu 11 b. -35° | 3,75 ltr. |

**Kraftstoffbehälter**

45 ltr.

**Elektrische Anlage****Zündzeiten vor o. T.**

|                                     |                             |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| Anfangs-Vorzünd.                    | 10°                         |
| Vorz. Fliehk.                       | 20° ± 2°                    |
| bei Drehzahl                        | 1600 U/min                  |
| Vorz. Fliehk.                       | 32° ± 2°                    |
| bei Drehzahl                        | 3000 U/min                  |
| Vorzünd. Fliehk.                    | 36° ± 2°                    |
| bei Drehzahl                        | 3525 U/min                  |
| Anf.-Vorzünd. in mm a.d. Riemensch. | Markierung a. Steuerk'deck. |

**Zündverteiler**

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| Typenbezeichnung   | S 144 BX    |
|                    | S 134 BX    |
| Unterbrecherabst.  | 0,37 – 0,43 |
| Schließwinkel in ° | 55° ± 3°    |

**Zündkerzen**

|          |            |
|----------|------------|
| Marelli  | CW 8 LP    |
| Champion | N 6 Y      |
| Delco    |            |
| Bosch    | W 230 T 30 |
| Beru     |            |

**Elektrodenabstand in mm**

|          |           |
|----------|-----------|
| Marelli  | 0,5 – 0,6 |
| Champion | 0,5 – 0,6 |
| Delco    |           |
| Bosch    | 0,5 – 0,6 |
| Beru     |           |

**Anlasser**

|     |                |
|-----|----------------|
| Typ | E 100 – 1,3/12 |
|-----|----------------|

**Lichtmaschine**

|                  |                             |
|------------------|-----------------------------|
| Typ              | A 12M 124 / 12 / 42M        |
|                  | (Wechselstromlichtmaschine) |
| max. Stromabgabe | ca. 53 A                    |

**Regler**

|               |                |
|---------------|----------------|
| Regelspannung | RC 2 / 12 B    |
|               | 14,2 V ± 0,3 V |

**TECHNIK**



## Typenbezeichnung

Fahrgestell 124 CS 1  
Motor 132 AC 1.000

## Motor

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| Zylinderzahl                   | 4                    |
| Bohrung                        | 84 mm                |
| Hub                            | 79,2 mm              |
| Gesamthubraum                  | 1756 cm <sup>3</sup> |
| Verdichtungsverh.              | 9,8                  |
| Höchstleist. DIN <sup>3)</sup> | 118 PS               |
| Höchstleist.-Drehzahl          | 6000 U/min           |
| Drehmoment max. DIN            | 15,6 mkg             |
| Entsprech. Drehzahl            | 4000 U/min           |
| Höchstgeschwindigkeit          | 185 km/h             |
| Baujahr ab                     | 1973                 |

## Hauptlagerzapfen

|        |                 |
|--------|-----------------|
| normal | 52,985 – 53,005 |
| 1. Maß | 52,731 – 52,751 |
| 2. Maß | 52,477 – 52,497 |
| 3. Maß | 52,223 – 52,243 |
| 4. Maß | 51,969 – 51,989 |

## Hauptlagerschalen

|        |               |
|--------|---------------|
| normal | 1,825 – 1,831 |
| 1. Maß | 1,952 – 1,958 |
| 2. Maß | 2,079 – 2,085 |
| 3. Maß | 2,206 – 2,212 |
| 4. Maß | 2,333 – 2,339 |

## Pleuellagerzapfen

|        | Kl. A         | Kl. B         |
|--------|---------------|---------------|
| normal | 50,792–50,802 | 50,782–50,792 |
| 1. Maß | 50,538–50,548 | 50,528–50,538 |
| 2. Maß | 50,284–50,294 | 50,274–50,284 |
| 3. Maß | 50,030–50,040 | 50,020–50,030 |
| 4. Maß | 49,776–49,786 | 49,766–49,776 |

## Pleuellagerschalen

|        | Kl. A         | Kl. B         |
|--------|---------------|---------------|
| normal | 1,521 – 1,525 | 1,525 – 1,529 |
| 1. Maß | 1,652 – 1,656 | 1,652 – 1,656 |
| 2. Maß | 1,779 – 1,783 | 1,779 – 1,783 |
| 3. Maß | 1,906 – 1,910 | 1,906 – 1,910 |
| 4. Maß | 2,033 – 2,037 | 2,033 – 2,037 |

## Hauptlagergrundbohrung

56,717 – 56,730

## Pleuellagergrundbohrung

53,897 – 53,913

## Kurbelwellenradien

|             |               |
|-------------|---------------|
| Hauptlager  | r = 2,8 – 3,0 |
| Pleuellager | r = 2,7 – 3,0 |

## Einbauspiele

|                   |               |
|-------------------|---------------|
| Kolben            | 0,040 – 0,060 |
| Hauptlager        | 0,050 – 0,095 |
| Pleuellager Kl. A | 0,045 – 0,079 |
| Pleuellager Kl. B | 0,047 – 0,081 |

## Steuerzeiten

|                 |     |
|-----------------|-----|
| Einl. ö.v. o.T. | 15° |
| Einl. s.n. u.T. | 55° |
| Ausl. ö.v. u.T. | 55° |
| Ausl. s.n. o.T. | 15° |

## Betriebspiel bei kaltem Motor

|   |                     |
|---|---------------------|
| E | 0,45 +0,05<br>-0,15 |
| A | 0,60 +0,05<br>-0,15 |

## Ventilspiel z. Prüfen der Steuerzeiten

|   |      |
|---|------|
| E | 0,80 |
| A | 0,80 |

## Nockenwellenhub

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Theoret. Ventilhub (ohne Spiel) |  |
|---------------------------------|--|

## Brennraumtiefe

|              |         |
|--------------|---------|
| gem. m. Wzg. | A 96215 |
|--------------|---------|

## Ventilfedernhöhen

| äußere Feder      |         |
|-------------------|---------|
| Länge unbelastet  | 53,9 mm |
| Länge belastet    | 36,0 mm |
| entspr. Belastung | 38,9 kg |
| Länge belastet    | 26,5 mm |
| entspr. Belastung | 59,5 kg |

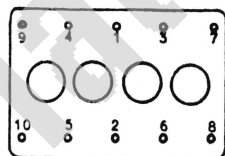
## innere Feder

|                   |         |
|-------------------|---------|
| Länge unbelastet  | 41,8 mm |
| Länge belastet    | 31,0 mm |
| entspr. Belastung | 14,9 kg |
| Länge belastet    | 22,0 mm |
| entspr. Belastung | 27,4 kg |

## Anzugsmomente in mkg \*)

|                      |      |
|----------------------|------|
| Zylinderkopfschr.    | 7,5  |
| Pleuellagerschr.     | 6,5  |
| Hauptlagerschr. M 10 | 8,0  |
| Hauptlagerschr. M 12 | 11,5 |
| Schwungschr. M 12    | 8,5  |
| Schr. f. N'wellenrad | 12,0 |
| M. f. N'wellenkasten | 2,0  |
| M. f. Riemensch. KW  | 25,0 |

Steuerkaskette



## Vergaser

## Vergaser Weber

| Typ            | 34 DMS   |             |
|----------------|----------|-------------|
|                | 1. Stufe | 2. Stufe    |
| Lufttrichter   | 24       | 26          |
| Zerstäuberrohr | 4,5      | 4,5         |
| Hauptdüse      | 1,25     | 1,55        |
| Leerlaufdüse   | 0,50     | 0,70        |
| Leerl.-Luftd.  | 1,05     | 0,70        |
| Mischrohr      | F 61     | F 61        |
| Luftkorrektur. | 1,80     | 1,80        |
| Pumpendüse     | 0,50     |             |
| Ablasbohr.     |          |             |
| Schw'ad.-Vent. |          | 1,75        |
| Schwimmerst.   |          | 7 mm mit D. |
| Anreich.-Vorr. |          |             |
| Luftdüse       | 1,30     |             |
| Kraftstoffd.   | 1,10     |             |
| Gemischd.      | 1,10     |             |

## Vergaser Solex

| Typ            | C 34 ELS 5 |          |
|----------------|------------|----------|
|                | 1. Stufe   | 2. Stufe |
| Lufttrichter   | 24         | 27       |
| Hauptdüse      | 1,25       | 1,50     |
| Leerlaufdüse   | 0,47       | 0,80     |
| Leerl.-Luftd.  | 0,90       | 1,10     |
| Mischrohr      | Ø 3,5 mm   | Ø 3,5 mm |
| Luftkorrektur. | 1,50       | 1,50     |
| Pumpendüse     | 0,55       |          |
| Ablasbohr.     |            | 1,0      |
| Schw'ad.-Vent. |            | 1,8      |
| Schw.-Gewicht  |            |          |
| Anreich.-Vorr. |            |          |
| Kraftstoffd.   |            |          |
| Schwimmerst.   |            |          |

## Benzinpumpendruck

|                                |
|--------------------------------|
| 0,28 – 0,32 kg/cm <sup>2</sup> |
|--------------------------------|

## Öldruck

|                              |
|------------------------------|
| 4,0 – 6,0 kg/cm <sup>2</sup> |
|------------------------------|

\*) 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 geölt werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß die betreffenden Oberflächen (Basis des Schraubenkopfes, Halteplättchen usw.) vollkommen sauber sind.

## Kraftübertragung

## Kupplung

|                                |                         |
|--------------------------------|-------------------------|
| Pedalleerweg                   | 25 mm                   |
| Federlänge unbel.              |                         |
| Länge belastet entspr. Belast. | Scheibenfeder-          |
| Drahtdurchm.                   | Kupplung siehe Handbuch |

## Getriebe

| Übersetzungen | 4-Gang | 5-Gang |
|---------------|--------|--------|
|               |        |        |
| 1. Gang       | 3,797  | 3,667  |
| 2. Gang       | 2,175  | 2,1    |
| 3. Gang       | 1,41   | 1,361  |
| 4. Gang       | 1,0    | 1,0    |
| 5. Gang       |        | 0,881  |
| R. Gang       | 3,652  | 3,526  |

## Differential

|                                        |                 |       |
|----------------------------------------|-----------------|-------|
| Untersetzung                           | 10/39           | 10/43 |
| Zahnflankenspiel                       | 0,10 – 0,15 mm  |       |
| Rollmoment des Kegelrades              | 0,16 – 0,20 mkg |       |
| Gehäusevorspannung                     | 0,16 – 0,20 mm  |       |
| Rollmoment der Achswelle <sup>1)</sup> |                 |       |

## Anzugsmomente in mkg

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| Mutter a. Kegelrad               | ~ 28 |
| Tellerradschr.                   | 10   |
| Schraub. z. Bef. d. Lagerdeckels | 5,5  |

## Bremsen

| 4-Rad Scheibenbremsen          |         |
|--------------------------------|---------|
| Scheibenstärke                 |         |
| vorn                           | 10 mm   |
| hinten                         | 10 mm   |
| Mindeststärke n.d. Abschleifen |         |
| vorn                           | 9,5 mm  |
| hinten                         | 9,5 mm  |
| Verschleißgrenze               | 9,0 mm  |
| Höchstzul. Seitenschlag        | 0,15 mm |
| Belagstärke min.               | 2,0 mm  |

## Fahrgestell

## Achsaße

|                     | belastet       | unbelastet      |
|---------------------|----------------|-----------------|
|                     |                |                 |
| Vorspur             | 2 – 4 mm       | 0°45' – 1°25'   |
| Sturz               | 0°30' ± 20'    | -0°05' – +0°35' |
| Nachlauf            | 3°30' ± 10'    | 2°40' – 3°20'   |
| Vorspur d. Hinterr. | 0              |                 |
| Radstand            | 2280 mm        |                 |
| Einschl. < innen    | 35°50' ± 1°30' |                 |
| Einschl. < außen    | 28°35'         |                 |

## Reifen

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| Reifendruck normal vorn | 165 HR 13  |
| hinten                  | 1,8 atü    |
| Felgenreiße             | 1,8 atü    |
| Wendekreis              | 5 J x 13 " |
| Anzugs m. Radbolzen     | 10,4 m     |
|                         | 7,0 mkg    |

## Betriebsmittelversorgung

| Motorenöl                              |                       |
|----------------------------------------|-----------------------|
| im Sommer                              | VS 30 (SAE 30) 20W-40 |
| im Winter                              | VS 20 (SAE 20) 10W-30 |
| Gesamtinh. bei Neufüllung              | 4,8 ltr.              |
| Period. Öl w. mit Filter <sup>2)</sup> | 4,0 ltr.              |

## Getriebeöl

|               |
|---------------|
| Olifiat ZC 90 |
|---------------|

|                     |
|---------------------|
| Füllmenge 1,65 ltr. |
|---------------------|

## Differentialöl

|                |
|----------------|
| Olifiat W 90/M |
|----------------|

|                     |
|---------------------|
| Füllmenge 1,43 ltr. |
|---------------------|

## Kühlsystem

|                    |        |
|--------------------|--------|
| Gefrierschutz      | 8 ltr. |
| Wasser             | 4 ltr. |
| Paraflu 11 b. -35° | 4 ltr. |

## Kraftstoffbehälter

|         |
|---------|
| 45 ltr. |
|---------|

## Elektrische Anlage

## Zündzeiten vor o. T.

|                  |            |
|------------------|------------|
| Anfangs-Vorzünd. | 10°        |
| Vorz. Fliehk.    | 20°        |
| bei Drehzahl     | 1600 U/min |
| Vorz. Fliehk.    | 38° ± 2°   |
| bei Drehzahl     | 5400 U/min |

## Anf.-Vorzünd. in mm a.d. Riemensch.

|                           |
|---------------------------|
| Markierung a Steuerk'deck |
|---------------------------|

## Zündverteiler

|                   |             |
|-------------------|-------------|
| Typenbezeichnung  | S 147 H     |
| Unterbrecherabst. | 0,37 – 0,43 |
| Schlußwinkel      | 55° ± 3°    |
| Zündfolge         | 1-3-4-2     |

## Zündkerzen

|          |            |
|----------|------------|
| Marelli  | CW 8 LP    |
| Champion | N 6 Y      |
| Delco    |            |
| Bosch    | W 230 T 30 |
| Beru     |            |

## Elektrodenabstand in mm

|          |           |
|----------|-----------|
| Marelli  | 0,5 – 0,6 |
| Champion | 0,5 – 0,6 |
| Delco    |           |
| Bosch    | 0,5 – 0,6 |
| Beru     |           |

## Anlasser

|              |                     |
|--------------|---------------------|
| Typ          | FIAT E 100 – 1,3/12 |
| Nennleistung | 1,3 kW              |

## Lichtmaschine

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Typ                | A 12M / 124 / 12 / 42 M |
| max. Stromabgabe   | ~ 53 A                  |
| max. Dauerleistung | 770 W                   |

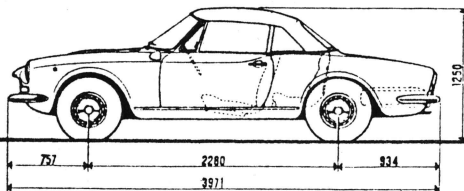
## Regler

|           |
|-----------|
| RC 2/12 B |
|-----------|

|                            |
|----------------------------|
| Regelspannung 14,2 ± 0,2 V |
|----------------------------|

## Batterie

|              |
|--------------|
| 12 V / 45 Ah |
|--------------|



## Thema Technik:

Unter diesem Namen wollen wir ab der heutigen Ausgabe eine neue Serie beginnen, die sicherlich die meisten von Euch interessieren wird. In jeder Folge soll ein spezielles technisches Problem erörtert werden, möglichst ausführlich, bebildert und für jeden verständlich geschrieben. Natürlich bieten wir Euch alle Tips ohne Gewähr an.

Sollte jemand von Euch die Lust verspüren, zu einem Technik-Thema einen Artikel zu schreiben, so veröffentlichen wir ihn natürlich gern unter dieser neuen Rubrik.

Heute beginnt die erste Folge mit dem Thema:

### ENTLÜFTUNG DES KÜHLSYSTEMS

Jeder, der schon einmal am Spider geschraubt hat und dabei das Kühlwasser ablassen mußte, kennt das Problem:

Nach Wiederauffüllen des Kühlsystems und erfolgtem Motorstart steigt die Kühlwassertemperatur schnell an und springt womöglich in den roten Bereich. Dann ist höchste Vorsicht geboten, sofort den Motor abstellen und Haube zwecks besserer Luftzirkulation und zur Vermeidung eines Luftstaus öffnen (empfiehlt sich grundsätzlich auch nach längerer Autobahnfahrt!).

Es gibt auch das Symptom, daß die Kühlwassertemperatur bis fast in den roten Bereich hinein steigt, schnell wieder abfällt um dann wieder anzusteigen. Als Ursache all dieser Unarten läßt sich ein nicht oder nur mangelhaft entlüftetes Kühlsystem feststellen.

Die grundsätzliche Funktionsweise eines Kühlsystems ist folgende: Steigt die Temperatur des Kühlwassers auf einen bestimmten Wert (beim

Spider ca. bei 87°C), beginnt ein Thermostat, sich zu öffnen um so dem Kühlwasser den Weg durch den Kühler freizugeben, der das Wasser entweder durch den Fahrtluftstrom oder im Stand bzw. bei niedrigen Geschwindigkeiten durch den Kühler-ventilator abkühlt.

Befindet sich jedoch Luft im Kühlkreislauf, kann der Thermostat nicht richtig arbeiten, weil ihn nur heißes Wasser ohne Luftblasen dazu bewegt, sich korrekt zu öffnen.

Für eine optimale Leistungsfähigkeit des Motors ist das Ein- und Ausschalten des Thermostats bei den vorgeschriebenen Wassertemperaturen maßgebend. Öffnet sich der Thermostat zu spät oder gar nicht, neigt der Motor zur Überhitzung.

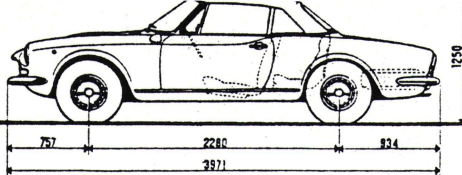
### Probe der richtigen Funktionsweise des Kühlsystems:

Nach Einfüllen des Wassers in Kühler und Ausgleichsbehälter (nicht über "MAX" füllen!) Heizung auf voll stellen und Motor warmlaufen lassen, dabei laufend Temperaturanzeige beachten! Nach ca. 5 Minuten Kühlerschlauch fühlen, ob er heiß geworden ist. Nach kurzer Zeit müßte dann der Kühler-ventilator anspringen, der durch einen Thermo-schalter am Kühlergrund gesteuert wird.

Ist der Kühlerschlauch heiß und der Lüftermotor springt auch nach längerer Zeit nicht an, Lüftermotor prüfen. Dazu die beiden Klemmen am Thermo-schalter mit einem Schraubenzieher verbinden (Typ AS - CS2: Zündung ein!), jetzt muß der Lüftermotor laufen, wenn nicht, ist er defekt und auszuwechseln. Selten ist der Thermo-schalter defekt.

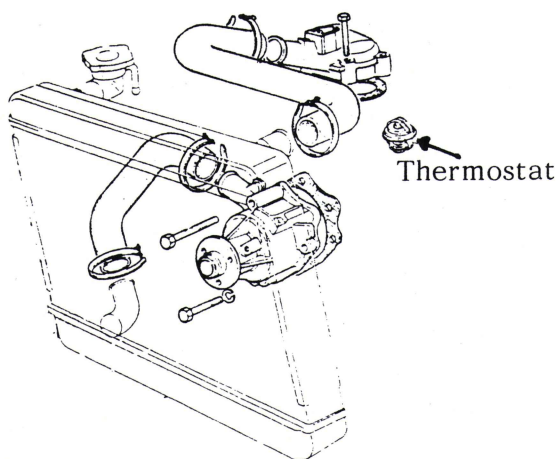
Bleibt der Kühlerschlauch jedoch kalt oder wird nur lauwarm (beides gilt auch für die Heizung!), ist noch Luft im System.





## Entlüftung des Kühlsystems

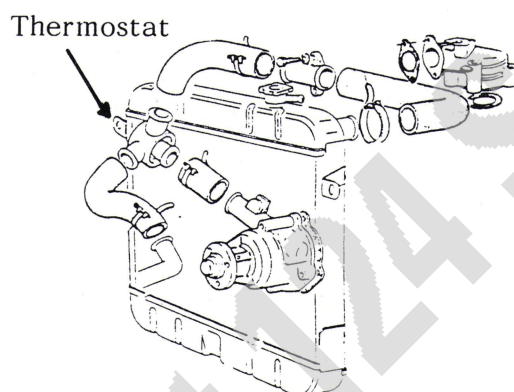
### Kühlversion A:



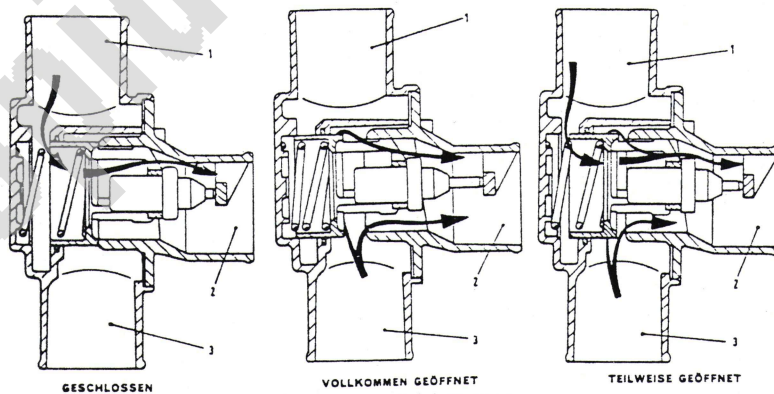
Den Wagen vorne aufbocken oder mit Schnauze nach oben auf schräge Garageneinfahrt stellen, damit oberer Kühlerschlauch der höchste Punkt wird. Kühler und Ausgleichsbehälter auffüllen. Heizungsventil auf voll stellen, Motor anlassen und intervall-artig Gas geben. Luftblasen entweichen aus Kühlerdeckelstutzen und Wasser spritzt raus, deshalb öfter Wasser nachfüllen. Diesen Vorgang ca. 15 Minuten laufend wiederholen, so ist sichergestellt, daß die Restluft auch aus dem letzten Winkel des Motorblocks entweichen kann. Kühlerdeckel wieder aufschrauben. Die Temperatur muß jetzt konstant bleiben (ca. 90 °C) und der Lüftermotor anspringen, wenn nicht, Vorgang wiederholen.

Kühlversion A, Typen AS bis CS 1

### Kühlversion B:



#### BY-PASS-THERMOSTAT ZUR KÜHLWASSERMISCHUNG



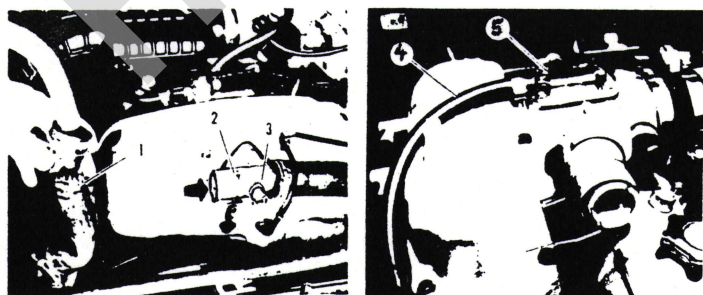
Betriebsschema des By-pass-Thermostats.

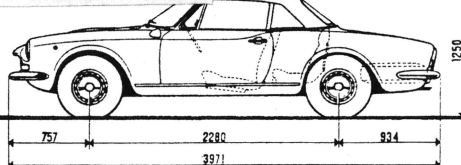
1. Wassereintrittsstutzen vom Motor.
2. Wasserabflusstutzen zur Pumpe.
3. Wassereintrittsstutzen vom Kühler.

Kühlversion B, Typen BS bis DS

Kühlerschlauch (1) vom Verteiler (2) abschrauben und in den Schlauch Wasser einfüllen, bis es aus Stutzen (Pfeil) wieder austritt. Schlauch wieder anschließen. Entlüftungsschraube (3) öffnen, Wasser in Gewindeloch einfüllen bis es wieder austritt. Schraube wieder hineindrehen. Ausgleichsbehälter bis "MAX" auffüllen.

Schlauch (4) abschrauben, Wasser in Schlauch füllen, bis es aus Stutzen (5) wieder austritt. Schlauch aufschrauben.





Maschine starten, die Temperatur soll langsam steigen, warten bis Ventilator 2x angesprungen ist. Sollte der Motor noch zu heiß werden, Entlüftungsvorgang wiederholen.

Sollte wider Erwarten trotz Entlüftung der Motor immer noch zu heiß werden, ist der Thermostat zu überprüfen. Thermostat ausbauen, von eventuellem Schlamm säubern und in einen Kochtopf stellen.

#### Kühlversion A:

Wasser bis auf 87 °C erwärmen, dann muß der Thermostat zu öffnen beginnen, bei 100 °C soll er voll

geöffnet sein, Ventilhub zwischen 7,5-11mm.

#### Kühlversion B:

Thermostat beginnt zu öffnen zwischen 78 °C und 82 °C, bei 92 °C ist er voll geöffnet, Ventilhub 7,5mm.

Öffnet der Thermostat nur unvollständig oder gar nicht, so ist er defekt und muß ausgewechselt werden.

Bei einem zu heißen Motor kann leicht die Zylinderkopfdichtung durchbrennen, deshalb ist eine konstante Betriebstemperatur unter 100 °C wichtig für den Motor und sollte immer besonders beachtet werden!

MB

## Frust mit Rost

Rost - der Schrecken aller Spideristi, jedoch nicht das Todesurteil für den Spider. So hilft bestimmt keine "Vogel-Strauß-Politik", sondern Vorsorge durch Rostschutz. Bereits in der letzten Ausgabe des Spider-Magazin galt ein Großteil der Hohlraumversiegelung, aber auch andere Tips hört man immer wieder. So vor allem Feuerverzinkung.

Eine Feuerverzinkung der Karosserie kann jedoch nicht empfohlen werden. Durch die thermische Behandlung besteht die Gefahr, daß sich die Karosserie verzieht und sich das Material verändert. In Frage kommt höchstens eine Spritzverzinkung. Dafür sollte die Karosserie aber vorher fachkundig sandgestrahlt und nach der Zinkbehandlung sofort grundiert werden. Deshalb sollte damit nur ein Betrieb beauftragt werden, der komplette Karossen sandstrahlen kann. Bei unsachgemäß ausgeführten Sandstrahlarbeiten besteht aber die Gefahr, daß sich die Karosserie verzieht. Nachteile der Behandlung: Hoher Arbeitsaufwand (Motor, Getriebe etc. müssen vor dem Sandstrahlen ausgebaut

werden) und erhebliche Kosten. Die Oberfläche wird zudem sehr stark aufgeraut, und es werden deshalb für die Lackierung erhebliche Vorarbeiten notwendig. Außerdem bleiben die Hohlräume natürlich ungeschützt gegen Rost.

Desweiteren gibt es Geräte, die das Korrodieren dadurch verhindern sollen, daß die Karosserie unter schwachen Strom gesetzt wird. Diese Geräte sind seit etwa einem Jahr auf dem Markt. Das Verfahren wird seit geraumer Zeit beispielsweise bei Schiffen und Pipelines zum Korrosionsschutz angewendet. Bislang gibt es aber keine verlässlichen Untersuchungen darüber, ob die physikalischen Grundsätze, auf die sich der Rostschutz-Erfolg bei Schiffen und Rohrleitungen stützt, ohne weiteres auf das Auto übertragbar sind, da an der Fahrzeugkarosserie ganz andere Rahmenbedingungen vorgegeben sind. Der nicht unerhebliche Preis von 300 Mark für ein solches Gerät sollte lieber in Rostschutzmaßnahmen investiert werden, die am Auto nachweislich Wirkung zeigen, beispielsweise die Hohlraumversiegelung. (S/M 2/88)

Noch ein Tip von Hartmut Hitgen für die Behandlung kleinerer Roststellen: In einem Privattest mit ca. 15 Wässern stellte sich Johnson Roststopp als äußerst praktikabel heraus. Die Flasche mit Pinsel kostet etwa 8 Mark und reicht für einen halben m<sup>2</sup>. HWL





# Jahreshaupttreffen 1989

## Pfingsttreffen im Bergischen Land

Programm vom 13.05.1989 bis 15.05.1989

### Samstag:

|           |                       |
|-----------|-----------------------|
| 15.00 Uhr | Sektempfang           |
| 19.00 Uhr | Mitgliederversammlung |
| 20.30 Uhr | Buffet                |

### Sonntag:

|           |                                    |
|-----------|------------------------------------|
| 10.00 Uhr | Ausfahrt ins Bergische Land        |
| 14.30 Uhr | Start zur Rallye<br>Ziel Köln-City |
| 20.30 Uhr | Offenes Programm                   |

### Montag:

|           |                                              |
|-----------|----------------------------------------------|
| 10.00 Uhr | Slalom oder Ausfahrt<br>über den Nürburgring |
| 16.30 Uhr | Siegerehrung und Verabschiedung              |

Herzlich eingeladen ist besonders der  
Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.

**Verbindliche Anmeldung und Überweisung bis spätestens 15.1.89**  
**Nur rechtzeitige Anmeldung sichert ein Zimmer!!!!**

Wir haben eine Option auf 44 Zimmer.

pro Person DM 80,-- ( 2 x Übernachtung mit Frühstück DZ ).

Michael Keunecke

Verwendungszweck: Spidertreffen

Konto Nr.: 1169001130

BLZ: 370 502 99

Institut: Kreissparkasse Köln

Zu Fragen bitte an folgende Adressen wenden:

Michael Quitzow

Michael Keunecke

Am Qualenberg 23

Sintherstraße 2

5042 Erftstadt.

5024 Pulheim 5

Tel.: 02235/6106

Tel.: 02238/7360

# Versicherung nur mit Gutachten !

Als ich den AS Spider Bj. 69 von unserem 1. Vorsitzenden gekauft hatte, gab Michi mir den Tip von der Oldie-Car-Cover Versicherung. Diese Versicherung ist speziell für alte Autos vorgesehen, die mit Ihrem heutigen Marktwert den damaligen Neupreis übersteigen.

Da der Merktwert nach Michi bei DM 13.000,- liegen sollte und dieser deutlich über dem damaligen Neupreis von DM 10.770,- lag, konnte ich den günstigen Konditionen, die mir geboten wurden, nicht widerstehen. Die Teilkaskoversicherung liegt für den Spider mit DM 56,- jährlich um mindestens die Hälfte niedriger als vergleichsweise bei meiner Versicherung, der HUK-Coburg.

Als ich den Antrag ausfüllen wollte, erfuhr ich, daß für den Wagen ein Wertgutachten vorliegen bzw. eingeholt werden muß, damit der Wagen nicht unterversichert wird. Na ja, dachte ich, das kann so schlimm nicht werden.

Michi hatte eine Adresse an der Hand, doch der Mensch hatte keine Zeit. Doch es gibt ja noch die DEKRA. Telephonisch erfuhr ich, daß ein Gutachten um die DM 120,- kostet. Da dies das günstigste Angebot war, machte ich mich gleich auf den Weg.

Doch als der DEKRA-Mensch den Spider sah, winkte er ab. Für diese alten Autos müsse ein gesonderter Termin vereinbart werden, da die Prüfung mehr Zeit in Anspruch nähme. Außerdem sollte der Preis auf einmal bei DM 210,- liegen, weil für die Markterforschung zusätzliche Arbeit anfielen, angebliche Dauer: eine Woche. Da ich nun schonmal da war und das Gutachten ja einigermaßen dringend brauchte, sagte ich zu, am nächsten Tag wiederzukommen.

Zuerst einmal wollte er das Geld

sehen. Dann ging es ans Prüfen, was eine Probefahrt miteinschloß. Insgesamt hatte er ca. 1 Stunde lang den Wagen durchgecheckt. Auf meine abschließende Frage nach einem inoffiziellen Werturteil sagte er noch, daß meine bzw. Michis Schätzung ganz realistisch sei.

Jetzt hieß es also warten. Nach vier (!) Wochen kam dann endlich das Wertgutachten per Post. Die Zahl war ernüchternd, gerade mal DM 11.000,-. Und das, obwohl alle Teilbewertungen mit GUT abschlossen. Außerdem fand ich aber noch eine Rechnung über weitere DM 600,- im Kuvert. Dies trieb mich natürlich an den Telephonhörer, doch der Prüfer war nicht da.

Jetzt wußte ich, wofür eine Rechtsschutzversicherung gut ist. Da ich dies aber für mich nicht sagen konnte, fiel mir nur der Verbraucherschutz oder die Rechtsberatung ein.

Bevor es soweit kam, erwischte ich doch noch den DEKRA-Menschen am Telefon und die Rechnung stellte sich als Irrtum heraus. Auf die Frage nach dem niedrigen Wert erklärte er mir, daß ein "Gut" noch lange kein schulisches "Gut" bedeutet. Neben dem "Sehr gut" gibt es nämlich noch ein "Excellent", was wie neu bedeutet. Außerdem verriet er mir noch, daß selbst mit einem "Excellent" gerade mal eben DM 13.000,- erreicht worden wären. Seine letzten Worte waren dagegen Balsam für meine Ohren:

"ABER DER WERT IST IM STEIGEN!"

Adresse:

Martens & Prahl (s. Anzeige 1/88)  
Oldie-Car-Cover Versicherung  
Dankwartsgrube 72-74  
2400 Lübeck 1

RdV





# Bella Italia

oder auch: 'Wie man es besser nicht macht!'

Italien, mit diesem so wohlklingenden Namen verbindet man unheimlich viele schöne Dinge.

Italien, wer denkt da nicht an Pizza und Pasta, Chianti und Frascati, an Sonne, Strand und Amore, Italo--Western von Sergio Leone.

Italien, das steht für Lamborghini und Ferrari, für Mode und Design, und natürlich für unseren heißgeliebten Spider.

Überhaupt, die Italiener sind als Designer großartig. Man denke an die italienische Mode von Hemd und Hose über das Sakko bis hin zu den (Belmondo-)Schuhen.

Doch auch (oder erst recht) die italienischen Karosseriedesigner wie Nuccio Bertone oder aber natürlich Paolo Pininfarina, den einige von uns in Moers kennengelernt haben, prägen das Bild von "Bella Italia". Italien ist eben etwas ganz Besonderes.

Doch leider überrollt nun auch Italien die "Plastik-Welle": Spoiler sind angesagt. Man denke nur an den Alfa

Spider, der nach seiner "Schönheitsoperation" zum Plastikbomber geworden ist, so lieblos zusammengematscht wie ein Hamburger.

Da kann man eigentlich nur von Glück reden, daß mehr oder weniger still und heimlich an einem Tag im September 1985 die Produktion eines der schönsten Automobile Italiens eingestellt wurde: des Fiat 124 Spider.

Und noch eine Bitte: Laßt Euren Spider so wie er ist, ohne Spoiler und Schwellerleisten, ohne Heckflügel und Turboverbreiterung. Wer so etwas auch nur in Erwägung ziehen sollte, dem empfehle ich, umzusteigen in ein Erdbeerkörbchen oder auch Henkel-Cabrio. Also laßt Italien, wie es ist: "Bella Italia" und nicht "Balla... balla Italia".

In diesem Sinne: Man warte auf einen warmen Sommerabend, werfe sich in seine italienischen Klamotten, starte den Spider, Umberto Tozzi in den Cassettschacht gelegt und fahre zu seiner "Kleinen". Dann ab zum Italiener in dem nahegelegenen Ort und beende dann den herrlich lauen Sommerabend am Strand bei einer Flasche Soave. Der einzige Beobachter dieser Szenerie wäre der im Mondlicht blitzende Spider.

Jörg Struwe

## Spider-Cocktail

Die Entstehungsgeschichte eines speziellen Cocktails:

Nach geglücktem Spiderkauf mußten wir das Ereignis natürlich feiern, wobei ich die Idee hatte, einen neuen Cocktail zu kreieren. So kam es zum **SPIDER 69**:

Man nehme

- 4 cl weißer Rum (z.B. Bacardi)
- 2 cl BOLS red orange (Orangenlikör rot)
- 4 cl Cassis (Johannisbeerlikör)
- 8 cl Maracujasaft

Das Ganze schakt man mit 2-3 Eiswürfeln und fertig ist der Cocktail, den man in einem Longdrinkglas anbieten sollte.

Ferrari-Rot ist er zwar nicht geworden, aber schmecken tut er trotzdem. Na denn: PROST.

Ralph de Vrée

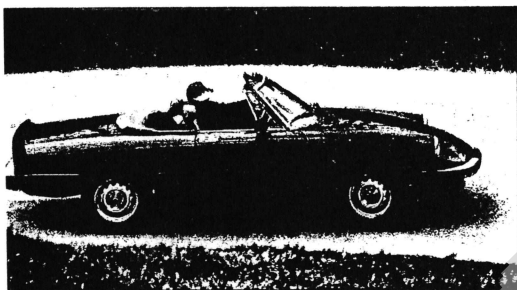
# Spider Gang

## Test Alfa Romeo Spider 2.0 und Pininfarina Spidereuropa – zwei italienische Klassiker.

Von Clauspeter Becker

**M**it 17 sind sie noch Träume. So viel Faszination nach so vielen Produktionsjahren verbreiten stets nur ganz besondere Autos.

Der Alfa Romeo Spider und sein Gegenstück auf Fiat-Basis, das nun auf den Namen Pininfarina Spidereuropa hören muß, sind von dieser Art. Sie erwecken seit ihrem Geburtsjahr – und das war immerhin 1966 – bei sensiblen Autofahrern Liebe auf den ersten Blick.



Alfa Romeo Spider 2.0



Pininfarina Spidereuropa

Dieses unnachahmliche, nur italienischen Sportwagen eigene Flair ließ beide Spider auch jene schlimmen Zeiten überleben, die so viele offene Autos dahinrafften oder mit Bügeln verunstalteten. Und das gelang ihnen nicht zuletzt deshalb, weil italienischer Automobilbau und italienische Küche eine höchst erfreuliche Eigenschaft gemeinsam haben: Beide müssen nicht unerschwinglich sein, um köstlich zu geraten.

Es sorgt denn auch der Blick auf die Menuekarte des Händlers für angenehme Überraschungen. Der Pininfarina Spi-

der kostet mit rund 26 000 Mark so viel wie eine gediegene Mittelklasse-Limousine. Bei Alfa Romeo ist die gleiche Offenheit mit knapp 28 000 Mark zwar etwas kostspieliger, aber immer noch nicht teurer als ein landläufiges schwäbisches Automobil mittlerer Größe mit Dieselmotor.

Man muß schon sehr kinderreich sein, ausgesprochen windscheu oder unheilbar vernünftig, um da nicht ins Nachdenken zu verfallen.

Den Fortbestand der klassischen italienischen Spider verdankt die Menschheit nicht zuletzt den Amerikanern, die solche Autos stets in produktionserhaltenden Stückzahlen gekauft haben. Am Alfa Romeo ging diese transatlantische Geschäftsverbindung jedoch nicht ganz spurlos vorüber.

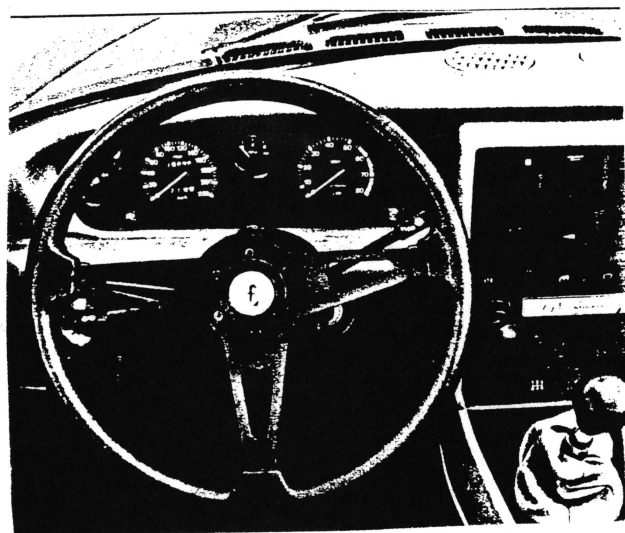
Die ebenfalls von Pininfarina entworfene Karozzeria, die im Urzustand so appetitlich war wie eine groß gebackene Pizza, zeigt sich nun durch Crash bumper nach Vorschrift und durch Spoiler nach der Mode ein bißchen in Richtung McDonald-Brötchen deformiert.

Auch das Ambiente im Cockpit des Alfa haben ruh- und traditionslose Designer leicht verwüstet. Sie servieren dem Fahrer die Anzeigen für Drehzahl und Geschwindigkeit in riesigen schwarzen Cassata-Schalen.

Pininfarinas Fiat-Spider ist da in seinem Erscheinungsbild auf höchst erfreuliche Weise ganz der alte geblieben. Im Gegensatz zum Alfa atmet er seine Kühlluft nicht durch einen aerodynamischen Briefkastenschlitz, sondern durch ein regelrechtes Maul mit standesgemäßem Kühlergrill. Die einzige Zutat aus jüngerer Zeit sind die kernigen, durchaus sympathischen Rohrstoßstangen.

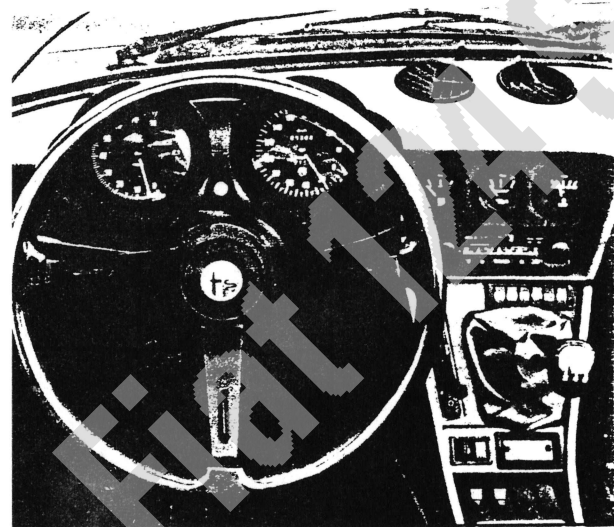
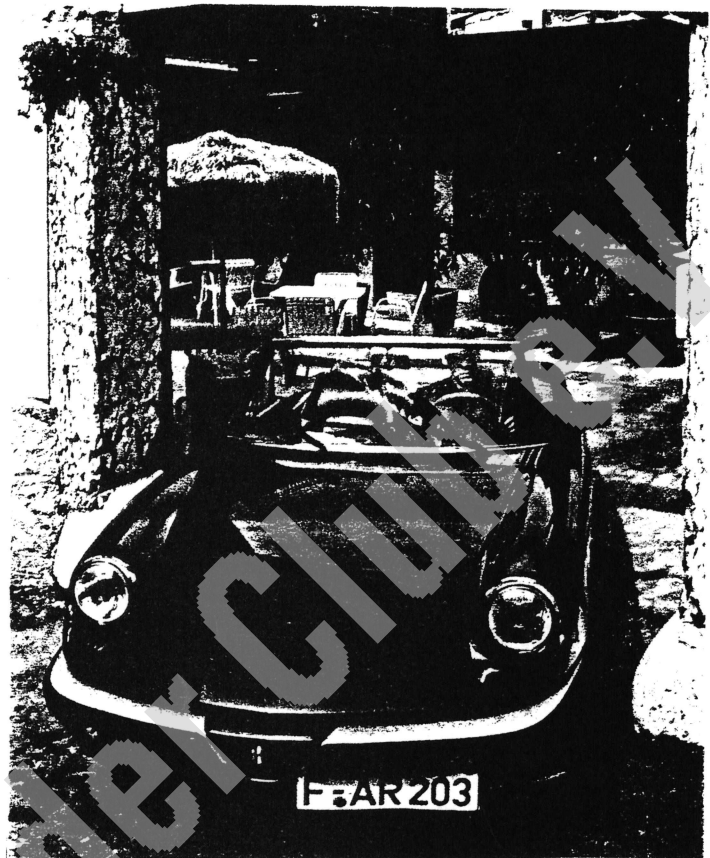
Das Interieur seines Adoptivautos aber hat Pininfarina mit väterlicher Liebe so herausge-

auto  
motor  
-sport  
TITEL  
11/1983



Das Armaturenbrett des Pininfarina-Spider hat durch das Holz nostalgische Reize. Der Doppelnockenwellenmotor verschwindet unter seinen Atmungsschläuchen





Im Cockpit des Alfa Romeo geht es neuerdings recht verspielt zu. Der Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen ist von klassischer Schönheit





putzt, wie sich das für einen Spider gehört. Da gibt es ein richtiges Armaturenbrett aus echtem Holz, das seinem Namen alle Ehre macht und eine Wonne zu betrachten ist.

Wenn's ans Sitzen geht, muß sich der Körper des Fahrers den Eigenheiten der Spider unterordnen. Im Pininfarina Fiat gelangen Füße und Beine in eine einigermaßen arbeitsgerechte Position, aber der Umgang mit dem eher nutzfahrzeughaft flachgestellten und neumodisch lederbezogenen Lenkrad ist zumindest gewöhnungsbedürftig.

Der Pininfarina Alfa mit seinem steilen und stilvoll hölzernen Lenkradkranz läßt sich da schon sympathischer handhaben. Dafür geht es dem Gebein hier um so schlechter: Ein viel zu hoch positioniertes Gaspedal und ein Buckel im Fußboden zwingen das rechte Bein zu akrobatischen Verrenkungen.

Ausgesprochen konditionsfördernd ist in jedem Fall der Umgang mit den Verdeck-Mechanismen. Die Dächer beider Autos lassen sich schwer schließen, tatkräftige Begleitung ist mithin unerlässlich. Ansonsten bietet die geschlossene Kapuze des Spidereuropa wegen der hinteren Seitenfenster etwas mehr Sicht, aber bei hohem Tempo auch sehr viel heftigere Windgeräusche.

Dafür, daß dieser Lärm nicht ohrenbetäubend wird, sorgt der Fiat-Motor auf seine Weise. Zwar leistet die Zweilitermaschine mit den beiden obenliegenden Nockenwellen und elektronischer Bosch-Einspritzung nominell immerhin 105 PS (77 kW). Doch typisch italienisches Temperament will trotzdem nicht aufkommen. Schuld an dieser eher zähen Arbeitsweise sind wiederum die spiderfreundlichen Amerikaner und deren Abgasgesetze. Die Rückrüstung des bislang nur für USA gebauten Spidermotors auf europäische Verhältnisse hat das mit 8,2:1 sehr

## Zum Vergleich

| Fahrzeugtyp                               | Alfa Romeo Spider 2.0                              | Pininfarina Spidereuropa                           |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Motorbauart/Zylinderzahl                  | R/4 <sup>1)</sup>                                  | R/4                                                |
| Hubraum cm <sup>3</sup>                   | 1962                                               | 1995                                               |
| Bohrung × Hub mm                          | 84,0 × 88,5                                        | 84,0 × 90,0                                        |
| Leistung kW (PS) bei 1/min                | 93(127) bei 5300                                   | 77(105) bei 5500                                   |
| Max. Drehmoment Nm bei 1/min              | 182 bei 4500                                       | 153 bei 3300                                       |
| Verdichtungsverhältnis                    | 9,0:1                                              | 8,2:1                                              |
| Art der Ventilsteuerung                   | ohc <sup>2)</sup>                                  | ohc                                                |
| Gemischaubereitung                        | zwei Doppel-Flachstromvergaser Solex               | elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic              |
| Kraftübertragung                          | Fünfganggetriebe                                   | Fünfganggetriebe                                   |
| I. Gang                                   | 3,300                                              | 3,667                                              |
| II. Gang                                  | 1,990                                              | 2,100                                              |
| III. Gang                                 | 1,350                                              | 1,361                                              |
| IV. Gang                                  | 1,000                                              | 1,000                                              |
| V. Gang                                   | 0,790                                              | 0,881                                              |
| Rückwärtsgang                             | 3,010                                              | 3,244                                              |
| Achsantrieb                               | 4,33                                               | 3,90                                               |
| Vorderradaufhängung                       | doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator | doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator |
| Hinterradaufhängung                       | Starrachse mit Führungsstreben                     | Starrachse mit Führungsstreben                     |
| Bremsen vorne                             | Scheiben                                           | Scheiben                                           |
| Bremsen hinten                            | Scheiben                                           | Scheiben                                           |
| Felgenreiße                               | 5½ J × 14                                          | 5½ J × 14                                          |
| Reifenreiße                               | 185/70 HR 14                                       | 185/60 HR 14                                       |
| Leergewicht kg                            | 1058                                               | 1046                                               |
| Zul. Gesamtgewicht kg                     | 1360                                               | 1350                                               |
| Radstand mm                               | 2250                                               | 2281                                               |
| Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm        | 4245 × 1630 × 1290                                 | 4141 × 1613 × 1250                                 |
| Beschleunigung in s                       |                                                    |                                                    |
| 0- 60 km/h                                | 4,3                                                | 4,9                                                |
| 0- 80 km/h                                | 6,8                                                | 7,9                                                |
| 0-100 km/h                                | 10,2                                               | 12,0                                               |
| 0-120 km/h                                | 14,5                                               | 17,5                                               |
| 0-140 km/h                                | 20,5                                               | 25,9                                               |
| 0-160 km/h                                | 29,8                                               | 49,5                                               |
| 1 km mit stehendem Start                  | 31,5                                               | 33,5                                               |
| Elastizität in s                          |                                                    |                                                    |
| 40-100 km/h (IV. Gang)                    | 13,9                                               | 16,2                                               |
| 60-120 km/h (V. Gang)                     | 20,6                                               | 20,8                                               |
| Höchstgeschwindigkeit km/h                | (V. Gang) 194                                      | (V. Gang) 176                                      |
| Normverbrauch nach DIN 70 030 in L/100 km | Super                                              | Normal                                             |
| Bei 90 km/h                               | 9,0                                                | 7,9                                                |
| Bei 120 km/h                              | 11,0                                               | 9,8                                                |
| Stadtverkehr                              | 14,3                                               | 11,5                                               |
| Testverbrauch L/100 km                    | 11,4                                               | 10,5                                               |
| Preis DM                                  | 27 590,-                                           | 25 850,-                                           |

<sup>1)</sup>R = Reihomotor, <sup>2)</sup>overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle



niedrig verdichtete Aggregat merklich entkräftet. Trotz der fünf kurz übersetzten Gänge bleibt das Meßergebnis eher mickrig: 176 km/h Spitze, Null bis 100 km/h in zwölf Sekunden.

Da legt der Alfa mit seinem formschönen Doppelnockenwellenmotor und seinen aus zwei Solex-Doppelvergasern gespeisten zwei Liter Hubraum schon ganz anders los. Er geht mit seinen 127 PS (93 kW) immerhin 194 km/h und macht den Sprint von Null auf 100 km/h in wenig mehr als zehn Sekunden.

Der Alfa ist auch sonst von der wilderen Sorte. Er animiert

zum Schnellfahren und zum regen Gebrauch der nicht eben leichtgängigen, aber präzisen Lenkung. Denn auf welligen Landstraßen ist der Fahrer nicht nur für das korrekte Umrunden der Kurven, sondern auch für die Aufrechterhaltung des Geradeauslaufs zuständig. Das sozusagen allgegenwärtige Eigenlenkverhalten des Alfa gipfelt in sehr schnell gefahrenen Kurven in einem vehementen Übersteuern, das stark an die Schwanzbewegungen von Alligatoren erinnert. Kein Zweifel, der Alfa Spider ist das genaue Gegenteil eines Beta-Blockers.

Im Pininfarina Spidereuropa geht es da vergleichsweise brav

zu. Er läuft artig geradeaus, sofern ihn nicht ganz grobe Unebenheiten und tiefgreifende Verwindungen daran hindern. In der Kurve fehlen ihm die Begabung und wohl auch die Kraft an der Hinterachse, um herzhafte Übersteuerungen. Also verlegt er sich darauf, mehr oder minder stark über die Vorderräder zu schieben und die Straße mit seinen Pirelli P 6-Reifen gut im Griff zu behalten.

Ob über- oder untersteuernd, ein bißchen altmodisch fühlen sich die beiden 17jährigen Spider beim Fahren schon an. Doch das kann den Reiz der offenen Partie nicht schmälern – ganz im Gegenteil.

# 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





# Teilemarkt

Jörg Struwe  
0 41 06 - 7 49 26

V: neuwertiges Kunststoffdach, beige, für DS, DM 300,-

Michael Bischoff  
0 40 - 49 27 68 &  
Jörg Struwe  
0 41 06 - 7 49 26

V: Motoren (1400, 1600, 1800, 2000ie), z.B. 1400 DM 650,-  
überholte Getriebe, Türen Hauben (z.B. AS-Haube DM  
200,-), Verdeckgestänge US, Einspritzanlage DS, div.  
Vergaser, Anlasser, Lichtmaschinen, div. Bremssättel,  
überholte Kühler und viele weitere Teile, Anruf lohnt!

S: Persenning schwarz DS

Rainer Tschierschwitz  
0 89 - 291 35 14

V: US-Spider, Bj. 80, 2.0l, 110 PS, 60.000 km, TÜV neu,  
californiablau metallic, innen beige, schwarzes Stoff-  
verdeck, Sportauspuff, Alarm, Radiocassette,  
VB: 13.500,-

Michael Keunecke  
0 22 38 - 73 60

S: Innenausstattung beige für US-Spider, Bj. 79-82, nur  
1a Zustand, auch Einzelteile, Frontspoiler DS, Persen-  
ning schwarz DS

Thomas Niedgerkerke  
0 45 31 - 8 51 59

V: Stoßstangen US/DS in absolut neuwertigem Zustand;  
Teile aus Bj. 72 (BS1): Mittelkonsole, Windschutzsch.rah-  
men + Scheibe, Sonnenblende re, Schwellerzierleiste,  
Fronthaube, Heckklappe, 2 Türen, Zylinderkopf m.  
Nockenwellen und obenliegendem Verteiler, 1 Satz  
40 Weber mit Ansaugbrücke Luftfilter und Gasgestän-  
ge, Armaturen Bretträger, Kühler, Tank, 2 Sitze, Rück-  
bank, 2 Kartentaschen, Windleitblech, Wischergestän-  
ge + Motor und viele Kleinteile.

Hubertus Labes  
0 40 - 410 33 92

V: Veglia-Borletti Digitaluhr, Abarth-Auspuffend-  
topf, neu, DM 245,-

Petrus Meyer  
0 46 52 - 12 15

S: Aschenbecher (US), Dreiecksfenster (Color)  
aus Verdeckgestänge, Ausstellfenster (Color)  
aus US, Stoßstangeninnenabdeckungen vorn  
(Euro/US), Seitenverkleidungen (Verdeckkas-  
ten) hi re (Euro, schwarz), Sonnenblende  
rechts, Chromhülse und Holzknäuf vom  
Schalthebel, Innenrückspiegel vom AS, Rück-  
licht hi li (Euro oder US), Schalensitze mit  
Konsolen vom CSA (Zustand egal), Rücksitz-  
bank schwarz aus US, Analoguhr

Michael Stödt  
0 53 45 - 18 58

V: Auspuffendtopf für AS/BS, DM 30,-

Heiko Penshorn  
0 40 - 7 68 36 64

V: 2 Dreiecksfenster vom BS  
S: aufklappbare Heckablage aus Euro oder Vo-  
lumex, original Euro / VX-Wagenheber; Drei-  
ecksfenster mit getönten Scheiben