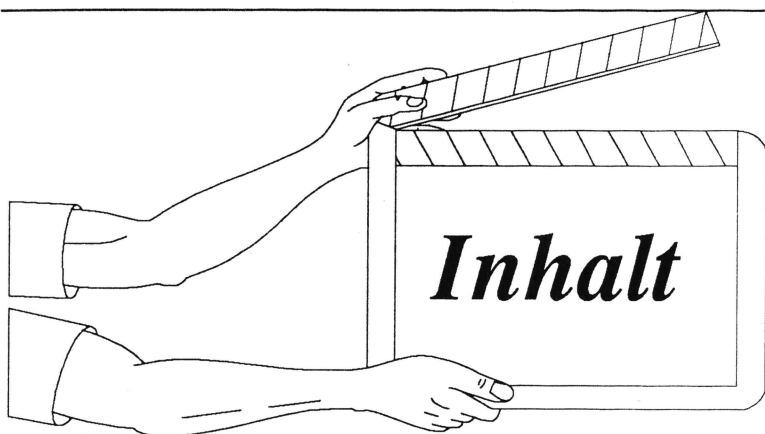


Spider MAGAZIN





BOLZANO - MENDOLA
24-6-79



- 2 Historische Anzeige
- 3 Inhaltsverzeichnis
- 4 Aurelio Lampredi
- 5 Kurz notiert
- 6 Katalysator Nachrüstung
- 7 Mein Traum...
- 9 Senioren-Tarif
- 11 Fahrbericht Trabant 501 S
- 12 Räder und Reifen
- 14 Jahreshauptversammlung
- 16 Presse
- 17 Fotowettbewerb
- 18 Fiat in der Kritik
- 20 Motortuning
- 23 Ostsee-Treffen '90

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des 124 Spider Club e.V., Warnckesweg 36, 2000 Hamburg 61.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 4,- DM je Heft, (Nr. 1/88 ausnahmsweise 8,- DM), im Jahreatonnement 25,- DM 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 der 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 + Layout: Windler & Partner Werbeagentur, Alsterkrugch. 186
2000 Hamburg 60

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: J. Lütcke, Wolffsonweg 7, 2000 Hamburg 60
Tel.: 040/511 02 21

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

Anschrift: wie Anzeigenleitung
Bankverbindung: Commerzbank Winsen/Luhe
BLZ 240 400 00
Kto.-Nr. 80 598 00

Aurelio Lampredi

A.L., ein genialer Konstrukteur starb am 9. Juni 1989 in Livorno.

Er galt als einer der Motoren-Päpste Italiens, der vor allem für Ferrari, aber auch für Fiat Konstruktionsaufgaben wahrnahm. So wurde ihm Mitte der 60er Jahre die Aufgabe übertragen, für das Nachfolgemodell, den Fiat 1500, das später 124 Sport genannt wurde, den Motor zu konstruieren, wobei ihm weitgehend freie Hand gelassen wurde. Es sollte lediglich die Möglichkeit mehrerer Kubikklassen geschaffen werden. So wurde eine Kapazität von 1.0 bis 1.6 Liter als Ziel ins Auge gefaßt. In seinen wesentlichen Teilen blieb dieser Motor bis zum Schluß Antriebsquelle der 124 Spider und auch anderer Fiat-Modelle der mittleren Kategorie. Lampredis Leidenschaft jedoch galt dem springenden Pferdchen. So entstand unter seiner Hand das erste Zwölfzylinder-Triebwerk in Maranello (Typ 125), er schuf 1947 den mächtigen 4,5-Liter-Saugmotor-Ferrari (Typ 375), der den damals so überaus erfolgreichen Alfettas den Garaus machte. Die Doppelweltmeisterschaften der Jahre 1952/53 durch Ascari mit dem Vierzylinder-Typ 500 F2 deuteten die Bestätigung der hohen Ingenieurskunst des damals 35 Jahre alten Lampredi. Acht Jahre arbeitete Lampredi wie ein Besessener, nahm in dieser Zeit keinen einzigen Tag Urlaub. Motoren waren sein Leben, meist Zwölfzylinder, denen er das typische Ventilrasseln mit in die Wiege



legte und an denen die Konkurrenz zerbrach. Ferraris Ruf begründet sich auf die Rennsporterfolge und diese wiederum auf Aurelio Lampredi.

Später wurde er Chefkonstrukteur der Motorenabteilung bei Fiat, 1965 deren Direktor, dem Vorstand direkt unterstellt. Anfang der 70er avancierte er schließlich zum Generaldirektor von Abarth, hier führte er die Aufladung mit dem Volumex-Prinzip ein, so daß ihm unser Volumex-Fahrer doppelt dankbar sein dürfen.



HWL

Kurz notiert...



Wer hierzulande mit einem Ost-Fahrzeug unsanft in Berührung gerät, mag beruhigt sein, denn die Schadensabwicklung erfolgt über den Verband der Automobilversicherer (HUK) in Hamburg. Ein Abkommen mit der staatlichen Versicherung der DDR garantiert die Regulierung.

Eine Fundgrube für Oldtimer - Fans ist das klar gegliederte "Oldtimer Adressen Lexikon." Von A - Z sind über 5000 Ansprechpartner aufgelistet, aber auch Clubadressen, Ersatzteilquellen, Restaurierungsbetriebe und Spezialausrüster. 300 Seiten gibt's für 19,80 Mark im Heel-Verlag, 5330 Königswinter.

Teilemarkt

Edgar Schäfer
Achtert Krog 20, 2960 Aurich
Tel.: 04941/70 56

verkauft: 124 BS 1, 110 PS, Bj. 70,
rot, innen schwarz, Sitze und
Seitenverkl. Leder, ohne Rost,
noch nie geschweißt, Zust. 2+
CD 30, Nußbaumwurzelholz,
Verdeck Stoff neu, Motor, Getr.
Hi.-Achse OK., div. Ersatzteile
z.B. 3-teiliges Körber Hardtop
+ Getriebe

VB 17.000,-

Thomas Brahm, Breslauer Str. 18,
5420 Lahnstein

verkauft: 3-teiliges Hardtop (neu),
schwarz, getönte Scheiben mit
Heizung **VB 2.500,-** oder
Tausch gegen Euro-Ersatzteile
bzw. CD 30 mit 205/60
Wochner Frontspoiler **VB** oder
Tausch gegen orig. DS-Spoiler

Jens Lütcke, Tel.: 040/511 0221

verkauft: Gepäckträger, guter Zustand

VB 180,-

Wie ihr seht, wird der Teilemarkt immer dürftiger - scheinbar besteht kein Interesse mehr.

Katalysator-Nachrüstung

Jetzt wird auch der Katalysator interessant für den, der noch keinen hat. Dieses gilt aber nur für alle US oder Europa-Spider mit 2000 ie-Motor ab Baujahr 1980. Die älteren Vergasermotoren können nicht umgerüstet werden.

Vom 1. Januar 1990 an wird umweltschonendes Autofahren - besonders für PKW bis einschließlich zwei Liter Hubraum - wieder stärker gefördert. Das Steuergesetz sieht hier erstmals Barzuschüsse von bis zu 1200 Mark für die Nachrüstung vor. Bei nachträglichem Einbau eines geregelten Dreiwege-Katalysators zahlt das Finanzamt 1100 Mark aus, für den zusätzlichen Einbau eines Verdunstungsfilters gibt es dann insgesamt 1200 Mark bar auf die Hand. Voraussetzung für den Zuschuß ist der Einbau des Katalysators in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991. Für eine Nachrüstung vor 1990 kommt den Bestimmungen zufolge eine befristete Steuerbefreiung bei Anerkennung als "schadstoffarm" in Frage.

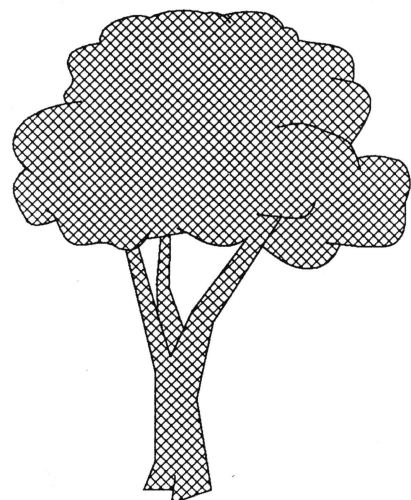
Wird der Katalysator wieder ausgebaut oder das Fahrzeug stillgelegt, ist die Förderung nicht zurück-zuzahlen. Der Ausbau führt jedoch zum Verlust des bisher nach der Steuerbefreiung geltenden niedrigeren Steuersatzes. Ob die technischen Voraussetzungen erfüllt sind, entscheidet die Zulassungsbehörde, dort sind auch die entsprechenden Anträge zu stellen. Die Behörde ändert die Fahrzeugpapiere und unterrichtet von sich aus das Finanzamt.

Eine kleine Rechnung verdeutlicht, daß sich der nachträgliche Einbau beim US/DS-Spider lohnt, denn der Spider ist für den Einbau eines Katalysators bestens gerüstet, dank der strengen US-Normen für Importe. Die Lambda-Sonde wird in das dafür vorgesehene Loch im Krümmer geschraubt, der Kat ersetzt das Kat-Ersatzrohr zwischen Hosenrohr und Mitteltopf und die Verkabelungen sind auch schon vorhan-

den. Der Kat kostet 1237 Mark, die Lambda-Sonde 445 Mark, macht zusammen 1682 Mark inkl. MWSt (Fiat-Preise ohne Einbau!), der Staat ersetzt 1100 Mark, macht also einen Selbstkostenanteil von 582 Mark. Nach dem Einbau gilt der ermäßigte Steuersatz von 13,20 Mark pro 100 ccm, zudem erhöht sich der Wiederverkaufswert des Wagens, diese Tatsachen machen den Selbstkostenanteil von 582 Mark wieder wett. Der Einbau eines Verdunstungsfilters, der ca. 400 DM kostet, für den es aber nur 100 DM vom Staat gibt, läßt die Rechnung dagegen etwas ungünstiger erscheinen, man braucht ihn ja nicht einzubauen.

Zu vergessen ist natürlich auch nicht der Beitrag für die Umwelt, den jeder nachträgliche Einbau eines Kats mit sich bringt!

MB



Mein Traum...

Es war eigentlich schon immer mein Traum, wie ihn wohl fast jeder hat, einmal ein kleines, sportliches Cabriolet zu fahren. Nachdem ich zum ersten mal den Spider einer Freundin gefahren hatte, verstärkte sich dieser Traum noch, und ich wünschte mir nichts mehr, als auch Besitzer eines solchen Autos zu sein.

Als ich aber diesen Gedanken aus finanziellen Gründen schon fast wieder aufgegeben hatte, sah ich es stehen, mein Traumauto : ein schwarzer Fiat 124 US-Spider mit weinroter Innenausstattung, schwarzem Verdeck, einem dezenten roten Streifen an den Seiten und einem Schild " zu verkaufen " im Fenster!

Noch am selben Tag rief ich bei dem Besitzer an, woraufhin wir uns einige Tage später trafen und er mich eine Probefahrt machen ließ ... und damit war es dann endgültig um mich geschehen !

Nachdem ich schließlich mein altes Auto verkauft und alles Geld zusammengekratzt hatte, unterzeichnete ich den Kaufvertrag. Nun saß ich also endlich in meinem neuen Flitzer, obwohl es mir schwerfiel zu glauben, daß er wirklich mir gehören sollte.

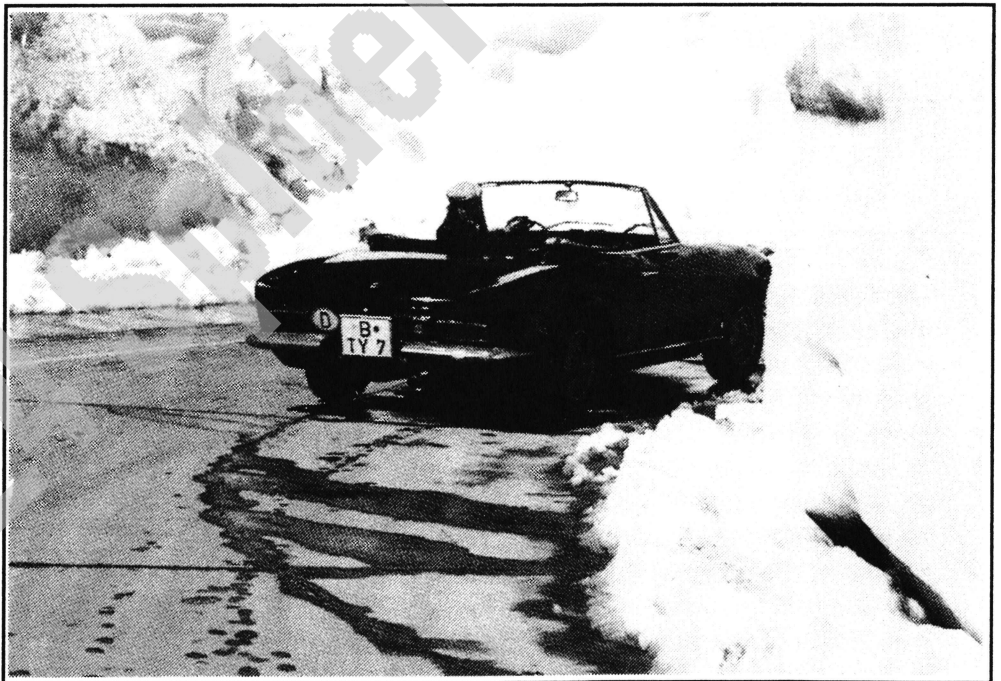
Schon nach 1 Stunde aber eröffnete sich mir eine ganz andere Seite meines neuen Spielzeugs, die irgendwie nicht so ganz in das Bild meines Traumes passen wollte: Anstelle des tollen Gefühls vom Wind, der einem durch die Haare weht, während man durch eine schöne Landschaft fährt, saß ich recht hilflos da, denn mein Spider war auf der Strasse stehen geblie-

ben und sagte nichts mehr.

Nun haben solche Situationen aber auch etwas Positives: Man lernt freundliche Mitmenschen kennen. So kam da ein freudestrahlender Italiener vorbei, der unter großer Begeisterung über die Formschönheit meines "Italieners" (obwohl US-Spider) das Auto mit zur Seite schob.

Dies sollte bei weitem nicht das einzige Mal sein, daß mein Spider liegen blieb, aber jedesmal wenn er wieder lief, war aller Ärger sofort vergessen!

Wesentlich unangenehmer sind dann schon



die Male, wo mein Spider liegenblieb, ohne daß man ihn nach kurzer Zeit wieder zum laufen brachte.

Einmal gab er z.B. den Geist mitten auf der Landstrasse auf. Ich konnte zum Glück neben dem einzigen Haus weit und breit halten. Als ich nach einiger Zeit von dem Haus neben mir aus telefonieren wollte, wurde ich nur mit den Worten "Heutzutage kann man keinem mehr trauen" abgewiesen. Naja, nur 6 Km weiter stand ja auch die nächste Telefon-

zelle ! Den Spider haben ein Freund von mir und ich am nächsten Tag mit Hilfe eines Kabels der Stereoanlage, das wir gegen ein kaputtes Kabel vom Zündkontaktgeber (soweit ich nachher herausbekommen habe) ausgetauscht haben, wieder in Gang gesetzt.

Auch sehr unangenehm war es, als bei einer Fahrt nach Darmstadt mein Auspuffkrümmer kaputt ging. Da hoffte ich noch, daß das Ganze binnen weniger Tage repariert werden könnte ... Als aber der Krümmer endlich in Darmstadt ankam, hatte er schon den Weg von den U.S.A. nach Turin, und von dort aus über Heilbronn nach Darmstadt zurückgelegt. Das Ganze dauerte auch nur 1 1/2 Monate!

Trösten kann einen da nur noch das gute Verhältnis zu all den Werkstätten, das ich jetzt habe: Man kennt mich mit Namen, letzters wurde ich mit "ach Sie schon wieder ..." begrüßt, und zu dem freundlichen "bis bald" konnte ich auch nur noch trocken antworten: "ich hoffe nicht !!"

Die Schadenfreude und das Unverständnis unter meinen Freunden über meinen Spider nimmt

auch zu, was ich eigentlich gar nicht verstehen kann, da er doch immer für genügend Gesprächsstoff sorgt. Meine Schwester meinte dazu nur, daß es im Juristendeutsch hieße, ich hätte mehr Aufwendungen als Nutzen von dem Auto.

Wer aber glaubt, daß ich deswegen aufgäbe und meinen Spider verkaufen würde, der irrt sich.

Darin unterscheidet sich nämlich, so glaube ich, ein einfacher Fahrer eines Spiders von einem Spider-fahrer, der Eine, der das Auto nach wenigen Monaten wieder verkauft, und der Andere, der sich durch diese Dinge nicht einschüchtern läßt !

Sehr aufbauend war für mich der Präsident des Spiderclubs, der mir sagte, daß ich doch bald alle Teile, die kaputt gehen könnten, ausgewechselt haben müsste, wenn ich so weiter mache, und daß spätestens dann der Spider gut funktionieren würde !

Auf jeden Fall fährt man so ein Auto nicht, um anzugeben, wie die meisten Menschen glauben, denn ich glaube mittlerweile, ein Spider ist kein Prestige, es ist eine Lebenseinstellung !!

Alle Jahre wieder...

Dies ist schon mein zweiter spiderloser Winter und auch jetzt wächst die Vorfreude auf die erste Fahrt in Anbetracht der wenig weißen Landschaft kräftig.

Doch in der Zwischenzeit fährt man ja ein wenig schlichter und erlebt seine Umwelt mit ganz anderen Augen.

Ist eigentlich schon jemandem aufgefallen, wie schonend die Manta-Fahrer neuerdings mit ihren Wagen umgehen? Seit die Spezies zum Aussterben verurteilt ist, soll es ja sogar einen Hang hin zum Originalzustand geben. Und so werden die Füchse wohl in Zukunft nicht mehr um ihre Schwänze fürchten müssen.

Und die Ford Capri's scheinen wohl auch den Winterschlaf des Gerechten zu schlafen oder belehrt uns das Kraftfahrt-Bundesamt in der nächsten MARKT eines Besseren?

Ja, die Feindbilder sterben aus, dafür müssen jetzt die Trabbis herhalten, doch wer weiß, eines Tages wird so ein Plastikbomber Baujahr '69

sicher auch seinen Preis haben und bei Oldtimerfahrten gerne herzeigt.



SENIOREN-TARIF

Eine einsame Landstraße des nächtens bei schlechter Sicht, eine scharfe Kurve, leicht überhöhte Geschwindigkeit, ein Baum: Totalschaden.

Der erste Gedanke gilt der glücklicherweise abgeschlossenen Vollkaskoversicherung, die das Leid über den zerstörten Spider zu lindern scheint.

Die Frage ist nur, wieviel bekomme ich denn? Mein Spider, Baujahr 1983 mit einigen Extras, topgepflegt und heißgeliebt, hatte einen realistischen Marktwert von jenseits der 20.000DM. Doch der Versicherungsvertreter hat nach einem kurzen Blick in die Schwacke-Liste nur 15.200DM zu bieten und dabei habe ich noch Glück gehabt, denn noch vor einem Jahr waren lediglich 14.700DM drin (selten genug, daß ein Fahrzeug in der Schwacke-Liste Wertzuwachs verzeichnet, normalerweise fallen die Preise mit stetiger Regelmäßigkeit). Trotzdem, mir sind ein paar tausend Mark wie Sand durch die Finger geglichen.

für das Gutachten eine lohnende Investition!

Der Gutachtenwert brachte mich auf eine neue Idee: Oldtimer-Versicherung. Mehrere Versicherungen bieten eine solche an, so die Albingia Hamburg,

Die Oldtimer-Versicherer und ihre Prämien

Versicherer	Teilkasko-Prämie in Prozent vom Schätzwert		Vollkasko-Prämie in Prozent vom Schätzwert, Selbstbeteiligung				
	Selbstbeteiligung ¹⁾	keine	300,-	keine	300,-	650,-	1000,-
Albingia	0,5	0,4	10,0	8,0	6,0	4,0	2,0
Haftpflicht- verband der Industrie (HDI)	0,5 ²⁾	—	—	8,0	6,0	4,0	2,0
Hessia Assekuranz- Kontor GmbH	0,5 ²⁾	—	—	8,0	6,0	4,0	2,0
Martens & Prahl/ Provinzial Kiel	—	0,5	—	—	6,0	4,0	2,0

¹⁾ in Mark; ²⁾ DM 250,- SB bei Wildschäden und Kabelbrand, 20 % oder mindestens DM 50,- bei anderen Schäden

Kategorie/Modell	Neupreis	1987	1986	1985	1983	1981	Nachfrage
FIAT							
1 126/23 PS	8100	5100	4500	3900	2850	1850	—
1 Panda 750 L	10650	7200	6450	5300	4000	2650	++
1 Panda 1000 CL Plus	11890	7900	7000	5650	4200	2800	++
1 Uno 45 Fire/44 PS	13990	9600	9000	7200	4800	—	++
1 Uno 60 Super/58 PS	15050	10200	9200	8150	—	—	++
2 Uno Turbo i.e./105 PS	19990	12650	11150	9750	—	—	○
2 Uno 60/60 PS	16300	10500	9200	—	—	—	○
2 X 1/9/86 PS	23400	15750	14000	12500	—	—	++
2 Pininfarina i.e./105 PS	27980	—	21850	19450	15200	—	++
2 Ritmo 75 Super/75 PS	17690	9200	8650	7600	—	—	--
2 Regata 75 Super/75 PS	18590	9650	9250	—	—	—	--
3 Croma i.e./113 PS	28490	17350	15400	—	—	—	○

Eine solche Vorstellung zwingt zum Handeln und mich somit zum bereits erwähnten Versicherungsvertreter. Die Lösung des Problems liegt im Wertgutachten, welches, wenn von einem vereidigten Sachverständigen erstellt, bei der Versicherung Anerkennung findet mit der Folge, daß von nun an der Wagen mit dem im Gutachten ermittelten Wert versichert ist.

Mein Weg führte mich natürlich sofort zum Sachverständigen und siehe da: 26.762DM, eine Wertdifferenz von satten 11.562DM also, die 160DM

HDI Hannover, das Hessia Assekuranz Kontor in Kassel und neuerdings auch die Nordstern Versicherung. Neben dem Wertgutachten ist jedoch bei allen Gesellschaften ein Mindestalter von 20 Jahren Voraussetzung.

Daran soll's jedoch nicht scheitern, denn das Versicherungskontor Martens & Prahl in Lübeck in Verbindung mit der Provinzial Kiel setzt eine andere Maßregel. Danach muß der aktuelle Marktwert des Wagens über dem ehemaligen Listenpreis liegen und das Fahrzeug darf nicht mehr gebaut werden. Als Berechnungsgrundlage für die Prämie bei solchen Oldtimer-Versicherungen dient der Wiederbeschaffungswert, also der vom Sachverständigen ermittelte Wert.

Das gilt allerdings nur hinsichtlich der Kaskoversicherung, die gesetzliche Haftpflicht richtet sich wie bei normalen Gebrauchsfahrzeugen nach Typ bzw. Regionalklasse und Motorleistung.

Ein Beispiel für die Berechnung der Kaskoprämien anhand des oben dargestellten Gutachten-

Die Preise

Teilkasko-Versicherung
mit DM 300,00 Selbstbeteiligung
(SB)

Jahresprämie:
0,51% vom MARKTWERT

Motorräder ab Bj. 1968: 0,8%

Vollkasko-Versicherung
mit variabler SB

Jahresprämien:

VK mit	300,00	SB = 8,16%
VK mit	650,00	SB = 6,12%
VK mit	1.000,00	SB = 4,08%
VK mit	2.000,00	SB = 2,04%
VK mit	5.000,00	SB = 1,53%
VK mit	10.000,00	SB = 1,02%

Auf diese Prämien wird kein
Schadensfreiheitsrabatt gewährt.
Es gelten die dem
Versicherungsschein beigefügten
Allgemeinen Kraftfahrzeug-
Bedingungen.

werts in Höhe von 26.762DM: In der Teilkasko beträgt die Jahresprämie bei einem Selbstbehalt von 300DM 0,5% vom Marktwert, also in unserem Beispiel 136,48DM. In der Vollkasko beträgt die Jahresprämie mit 1000DM Selbstbeteiligung 4,08%, somit 1091,88DM.

Bei einer großen Versicherungsgesellschaft würde man unter gleichen Voraussetzungen bei 100% ca.1300DM pro Jahr mehr bezahlen und bei 65% immer noch ca.500DM (einen Schadensfreiheitsrabatt gibt es bei Oldtimer-Versicherungen im Kaskobereich nicht).

Noch krasser wird dieser Unterschied, legt man einen Gutachtenwert von 17.000DM zugrunde, denn dann beträgt der Beitrag für eine Vollkaskoversicherung inkl. Teilkaskoversicherung mit 300DM

SB nur noch 693.60DM.

Dieser günstige Tarif erklärt sich dadurch, daß die Besitzer von Liebhaber- bzw. Oldtimerfahrzeugen in der Regel vorsichtig mit ihrem guten Stück umgehen, es im Winter womöglich gar nicht fahren, einen Garagenplatz besitzen etc. und somit typische Risikofaktoren meiden.

Für Besitzer von echten Oldtimern, die nicht mehr im offiziellen Typenklassenverzeichnis des Haftpflichtverbandes stehen und für die deshalb die Bewertungsgrundlage fehlt, ist die Oldtimer-Versicherung oft die letzte Rettung, denn die Assekuranden lehnen es einfach ab, das Vollkaskorisiko für solche Raritäten zu tragen.

Martens & Prahl bietet übrigens neben der Versicherung für unser liebstes Stück noch weitere interessante Angebote. So einen Schutzbrief, der vor allem bei Fahrten ins Ausland lohnt und das aus mehreren Gründen:

Bei einem Totalschaden im Ausland besteht die Gefahr, den dort üblichen Einfuhrzöllen zu unterliegen, läßt man das Fahrzeug im Land. Außerdem kann ein Schaden am Heimatort u.U. sachkundiger geschätzt werden und nicht zuletzt ist der Rücktransport sinnvoll wegen evtl. auszuschlachtender Teile.

Dann gibt es noch eine Oldtimer-Transport-Versicherung, wenn das gute -abgemeldete- Stück auf dem Hänger mitfährt oder eine Lagerversicherung, wenn die Standzeit länger als ein Jahr beträgt (ansonsten ist das Fahrzeug bei Vollkaskoschutz im Rahmen der Ruheversicherung abgesichert). (Die Ruheversicherung gilt auch bei Teilkaskoschutz/Anm. d.Red.)

Bei einem Unfall ist der pekuniäre Aspekt zwar nur ein schwacher Trost, aber immerhin...

HWL



Autofahren pur...

Fahrbericht Trabant 501 S

Am 11. März 1990 war für mich ein denkwürdiger Tag. Das erste Mal in meinem Leben sollte ich in den Genuß kommen, einen Trabant 501 S fahren zu dürfen.

Nach dem Kampf mit dem Türschloß öffnete sich mir ein außerordentlich praktisches Armaturenbrett. Praktisch in der Hinsicht, daß es außer einem Tacho und - man mag es kaum Glauben - einem LED-Pseudodrehzahlmesser kaum mehr Instrumente gab. Nun sollte also der Kampf mit dem Fortbewegungsmittel Nr. 1 der DDR beginnen.

Als erstes quetschte ich mich etwas unbeholfen zwischen das hochmoderne Plastik-Lenkrad und den Sitz. Der Versuch wie in ein "normales" Auto einzusteigen, scheiterte kläglich. Ich wußte beim besten Willen nicht wohin mit den Beinen. Nach ca. 4 Minuten hatte ich das Problem gelöst: Rechtes Bein anwinkeln, im angewinkelten Zustand unter dem Lenkrad entlang und kurz vor der "Mittelablage" langsam das Bein nach oben und ein kleines bißchen ausstrecken. Mit dem linken Bein ging alles etwas einfacher.

Nachdem ich eine einigermaßen akzeptable Sitzposition gefunden hatte begann eine Einweisung in die Besonderheiten des Trabant 501 S. Als erstes stecke man den überdimensional großen Zündschlüssel in das sehr versteckt gelegene Zündschloß rechts unter dem Lenkrad.

Wer denkt, jetzt könne die Fahrt beginnen, der irrt. Vor dem Umdrehen des Schlüssels muß man den Benzinhahn aufdrehen und die Luftdrosselklappe öffnen. Nun konnte das Abenteuer "Trabi" endgültig beginnen. Zündschlüssel nach rechts drehen und nach mehreren gequälten Umdrehungen des Anlassers begann allmählich ein (O-Ton Shorty) "Räng-däng-däng..." aus dem Auspuff zu tönen. Da es schon dämmerte, beschloß ich mittels eines riesigen Drehschalters das Licht einzuschalten.

Nachdem der "Trabi" nun lief tauchte ein für mich neues Problem auf: Wo ist denn bloß der Rückwärtsgang? Die sehr gut positionierte Revolverschaltung bereitete mir tatsächlich Kopfzerbrechen... Mein Beifahrer (der Besitzer des guten Stücks) löste dieses

Problem mit einer sagenhaften Routine: Beide Hände geschickt an den Schalthebel, einige für mich sehr merkwürdige Bewegungen und der Rückwärtsgang war eingelegt. Etwas zu zaghaft trat ich auf das Gaspedal - "blopp" und nichts ging mehr. So starteten wir dann aufs Neue, jetzt allerdings mit dem Hinweis: "Der Zweitakter braucht halt a bisserl mehr Gas...".

Kaum waren wir aktive Teilhaber im Hamburger Straßenverkehr, da merkte ich mit welchen Tücken die Trabant-Fahrer zu kämpfen hatten. Alles sauste und brummte in einem Affenzahn (mindestens 60 km/h) an uns vorbei.

In anbetracht der Geräuschkulisse schaltete ich recht früh in den nächst höheren Gang (immer noch mit Hilfe des Besitzers). Als ich mich zu dem Durchzugsvermögen des "Trabi" äußerte, meinte mein Beifahrer nur, ich müßte die Gänge ausfahren. Gesagt - getan. Der äußerst amüsante LED-Drehzahlanzeiger kämpfte sich Diode für Diode nach oben. Nachdem die erste rote Diode erschien, hielt ich es für angebracht zu schalten - doch der Beifahrer hielt meine Hand fest und sagte: "Ich sagte doch, daß Du die Gänge ausfahren sollst...". Nach der dritten roten Diode durfte ich dann endlich weiterschalten.

Nach einer halbstündigen sehr verkrampften und ängstlichen Fahrt kamen wir endlich wieder auf unserem Parkplatz an. Mit leichten Schweißperlen auf der Stirn verließ ich dieses liebenswerte Vehikel und war froh, daß noch alles heil war - sowohl bei dem "Trabi", als auch bei mir...

P.S.: Jetzt verstehe ich auch die merkwürdige Haltung der "Trabi"-Fahrer hinter dem Lenkrad...

JL

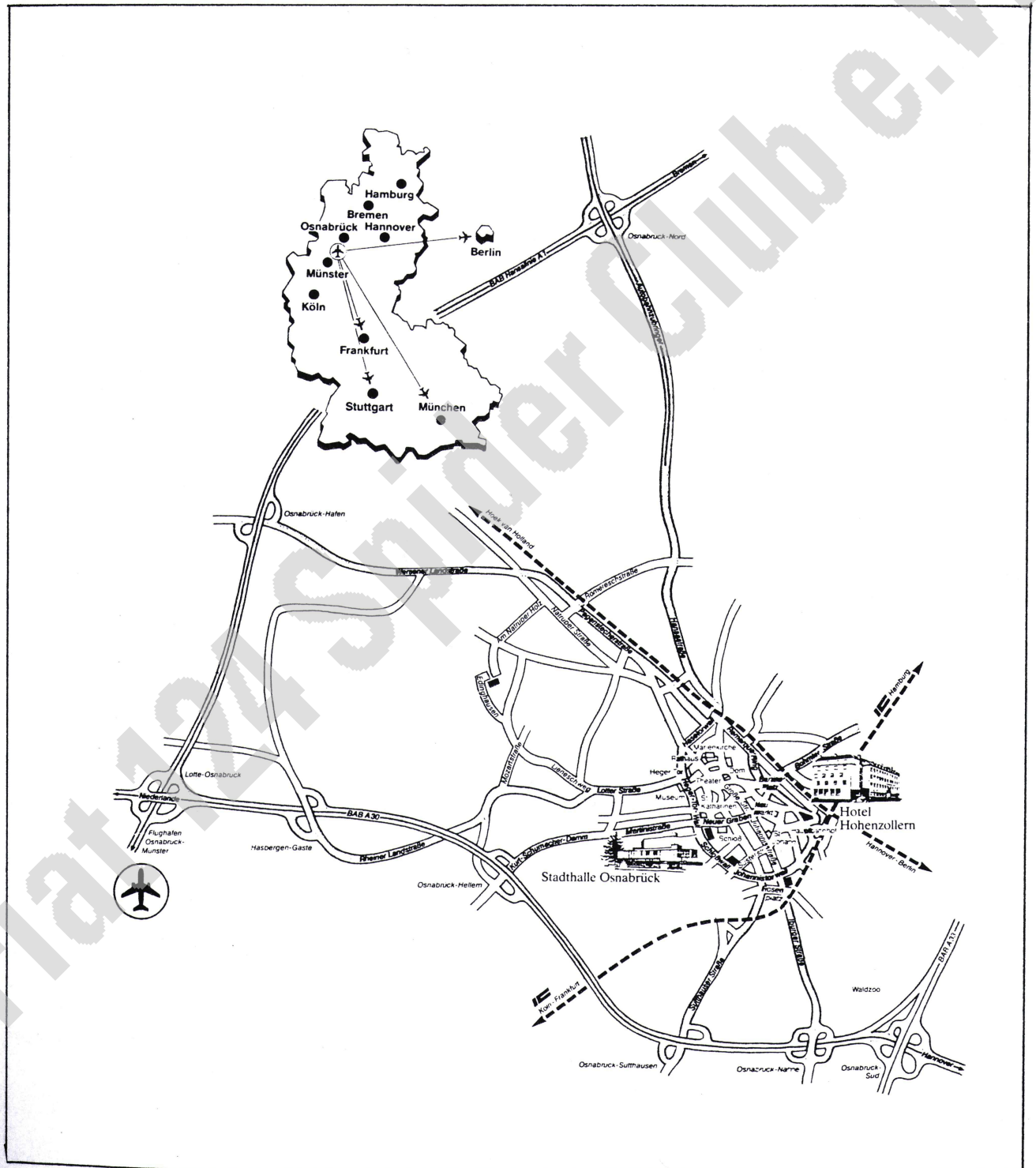
T U V BAYERN D 4 - T y p		Typ lt. ABE: 124 CS	ABE-Nr.: 8594	Fahrzeugh- steller: Fiat	Verkaufsbezeichng.: 124 Sport-Spider 1600		Blatt FI 124.4.01 Stand: 01.84												
Felgen- größe LK Ø 98 ML Ø 58,5	Ein- preß- tiefe mm	Bereifung Je nach Höchst- geschwindigkeit SR, HR, VR	St oder LM	Fabrik- marke	Freigabe durch A = Fzg. ABE F = Fzg. Herst. T = TÜV Bayern		Zul. Rad- last kg	gültig für Fer- tigungs- datum von/bis	evtl. Rad- ABE Nr. od. Bericht Nr.	§19 ja / nein	Auflagen und Bemer- kungen Erkl. siehe Blatt								
					Radtyp														
5 J x 13	29	165 R 13	St							nein									
	27	165 R 13	LM	Cromodora	CD 9					nein									
5 J x 13 H2	27	165 R 13	LM	ATS	5033			ab 04.74		ja	1)5)6)7)								
								ab 07.75	40071	nein									
								ab 12.73		ja	3)5)6)7)								
								ab 05.74	40082	nein									
								ab 09.73		ja	2)5)6)7)								
								ab 12.74	40077	nein									
	26	165 R 13	LM	Ronal	3504.023	T	410	ab 10.75		ja	2)5)6)7)								
								ab 11.76	40132	nein									
								ab 02.77		ja	1)5)6)								
								ab 8.77	40161	nein									
								5 J x 13 FHA H2	25	165 R 13	LM	Wolfrace	M 513	T	435	ab 01.79	542	ja	5)7)8)
																ab 08.80	40393	nein	
ab 02.81	40436	nein	1)5)7)																
ab 05.83	40654	nein																	
Centra	192 503	T	425	ab 07.81	40466	nein													
				ab 03.82	40505	nein													
5 1/2 J x 13	7	185/70 R 13	LM	Cromodora	CD 30	F				ja	4)5)								
	18	165 R 13	LM	Cromodora	CD 31	F				ja									
	19		LM	Ronal	3554.023	T	415	ab 12.75		ja	2)5)6)7)								
							ab 11.76	40133	nein										
5 1/2 J x 13 H2	18	165 R 13 185/70 R 13	LM	MM	GB 0.02	T	425	ab 06.77		ja	3)5)								
								ab 01.79	40234	nein									
	16			LM	Melber	D82 A	T	435	ab 08.83	40646	nein	1)5)							
									ab 08.78	40208	nein								
									O. Z.	5513/C	T	435	ab 03.79	301	ja	1)7)			
							ab 12.79	40139	nein										

- 1) Wahlweise schlauchlos oder mit Schlauch.
- 2) Schlauchlose Verwendung möglich, wenn die Sonderräder mit "TB" (Tubeless) neben der Ventilbohrung gekennzeichnet sind. (wahlweise)
- 3) Nur für Reifen mit Schlauch geeignet.
- 4) Längere Radbolzen entsprechend Fiat-KD-Mitteilung erforderlich.
- 5) Nur die vom Radhersteller mitgelieferten Radschrauben verwenden.
- 6) Eventuell vorhandene Zentrierstifte auf den Radnaben entfernen.
- 7) Bei Rädern mit Typzeichen ist eine Abnahme des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO aufgrund der Verwendung der Sonderräder nicht erforderlich. Wenn jedoch eine Reifengröße verwendet wird, welche noch nicht in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist, muß eine Überprüfung des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO vorgenommen werden.
- 8) Nur schlauchlos verwendbar.

T U V BAYERN D 4 - T y p		Typ lt. ABE: 124 CS 1	ABE-Nr.: 8595	Fahrzeugher- steller: Fiat	Verkaufsbezeichng.: 124 Spider 1800		Blatt FI 124.9.01 Stand: 01.84				
Felgen- größe LK Ø 98 ML Ø 58,5	Ein- preß- tiefe mm	Bereifung	St oder LM	Fabrik- marke	Freigabe durch A = Fzg. ABE F = Fzg. Herst. T = TÜV Bayern	Zul. Rad- last kg	gültig für Fer- tigungs- datum von/bis	evtl. Rad- ABE Nr. od. Bericht Nr.	§19 ja / nein	Auflagen und Bemer- kungen Erkl. siehe Blatt	
					Radtyp						
5 J x 13	29	165 R 13	St						nein		
	27	165 R 13	LM	Cromodora	CD 9				nein		
5 J x 13 H2	27	165 R 13	LM	ATS	5033			ab 04.74	ja	1)5)6)7)	
								ab 07.75	40071	nein	
				BWA	101	T	410	ab 12.73	ja	3)5)6)7)	
								ab 05.74	40082	nein	
				Ronal	3504.023	T	410	ab 09.73	ja	2)5)6)7)	
								ab 12.74	40077	nein	
				Ronal	3514.023	T	425	ab 10.75	ja		
								ab 11.76	40132	nein	
	26			Melber	A 33	T	432,5	ab 02.77	ja	1)5)6)	
								ab 8.77	40161	nein	
				Wolfrace	M 513	T	435	ab 01.79	542	ja	5)7)8)
								ab 08.80	40393	nein	
5 J x 13 FHA H2	25			Melber	P 97 C	T	442,5	ab 02.81 ab 05.83	40436 40654	nein	1)5)7)
				Centra	192 503	T	425	ab 07.81	40466	nein	
				Rial	N5013425	T	425	ab 03.82	40505	nein	
5 1/2 J x 13	7	185/70 R 13	LM	Cromodora	CD 30	F			ja	4)5)	
	18	165 R 13	LM	Cromodora	CD 31	F			ja		
	19		LM	Ronal	3554.023	T	415	ab 12.75 ab 11.76	ja 40133	2)5)6)7)	
5 1/2J x 13 H2	18	165 R 13 185/70 R 13	LM	MM	GB 0.02	T	425	ab 06.77 ab 1.79	ja 40234	3)5)	
	Melber			D82 A	T	435	ab 08.83 ab 08.78	40646 40208	nein nein	1)5)	
	O. Z.			5513/C	T	435	ab 03.79 ab 12.79	301 40139	ja nein	1)7)	
	16										

- 1) Wahlweise schlauchlos oder mit Schlauch.
- 2) Schlauchlose Verwendung möglich, wenn die Sonderräder mit "TB" (Tubeless) neben der Ventilbohrung gekennzeichnet sind. (wahlweise)
- 3) Nur für Reifen mit Schlauch geeignet.
- 4) Längere Radbolzen entsprechend Fiat-KD-Mitteilung erforderlich.
- 5) Nur die vom Radhersteller mitgelieferten Radschrauben verwenden.
- 6) Eventuell vorhandene Zentrierstifte auf den Radnaben entfernen.
- 7) Bei Rädern mit Typzeichen ist eine Abnahme des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO aufgrund der Verwendung der Sonderräder nicht erforderlich. Wenn jedoch eine Reifengröße verwendet wird, welche noch nicht in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist, muß eine Überprüfung des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO vorgenommen werden.
- 8) Nur schlauchlos verwendbar.

So findet Ihr in Osnabrück den Weg zum Hotel



Jahreshauptversammlung '90

Fiat 124 Spider Club e.V.

Warnckesweg 36
2000 Hamburg 61

29. März 1990

Liebes Mitglied

gemäß §8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung

am Sonnabend, den 2. Juni 1990, 16.30 Uhr nach Osnabrück in das
"Hotel Hohenzollern" ein.

Tagesordnung

- | | | |
|----|--|------------------|
| 1. | Begrüßung | Michael Bischoff |
| 2. | Vorlesung und Genehmigung des
Protokolls der Jahreshauptver-
sammlung 1989 | Stefan Benda |
| 3. | Mitgliederbewegung | Michael Bischoff |
| 4. | Jahresbericht des Vorstandes | Michael Bischoff |
| 5. | Jahresbericht der Kassenrevisoren | Edwin Schmöcker |
| 6. | Jahresbericht des Kassenwarts | Jörg Struwe |
| 7. | Entlastung des Vorstandes | |
| 8. | Neuwahlen des Vorstandes | |
| 9. | Verschiedenes | |
- Unter diesem Punkt werden Anträge der Mitglieder diskutiert.
Anträge bitten wir dem Vorstand schriftlich bis zum 15. Mai '90
einzureichen.

Wir bitten um eine rege Teilnahme, da dieses Gremium die einzige
Möglichkeit darstellt, Probleme zu erörtern und neue Dinge zu beschließen,
die den Club und damit alle Mitglieder angehen.

Mit freundlichem Gruß

Michael Bischoff
(1. Vorsitzender)

Jens Lütcke
(kom. 2. Vorsitzender)

Zahlungserinnerung

Liebe Mitglieder!

Am 15. Februar 1990 waren die Mitgliedsbeiträge für dieses Jahr fällig. Wir möchten diejenigen unter euch, die nicht per Einzugsermächtigung überweisen darum bitten, den fälligen Betrag zu überweisen.

Es wäre schön, wenn in Zukunft mehr Mitglieder per Einzugsermächtigung den Beitrag zahlen würden.

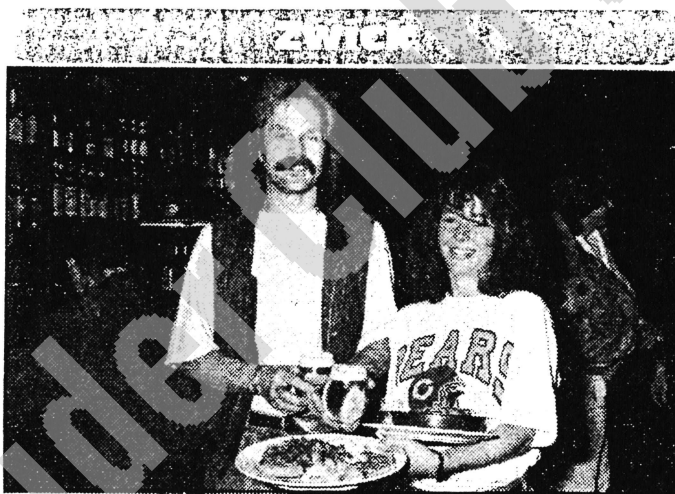
Hier noch einmal die Bankverbindung:

Commerzbank Winsen/Luhe

BLZ 240 400 00

Kto.-Nr. 80 598 00

Das Lokal, in dem die Hamburger Ihren Stammtisch abhalten, erntete in der Presse große Lorbeeren:



Sie haben den Laden voll im Griff: Nicole Thau (25) ist wieselflink und eine Augenweide für die Gäste. Wolfgang Krug (37) fetzt den besten „Old Rock 'n' Roll“ in Hamburg.

Promis, echte Typen und steile Zähne

Mittelweg 121 b, Telefon 47 63 01, geöffnet täglich von 17 bis 4 Uhr.

Eindruck: Sechs Uhr morgens! Chef-Barkeeper Wolfgang Krug rockt auf dem Bartresen, und 80 Gäste, darunter die HSV-Volleyball-Crew, die zweite Eishockey-Liga, uns Udo und viele Hamburger Prominente, stampfen im Takt zum „Good old Rock 'n' Roll“. Wir sind im legendären „Zwick“. Seit 20 Jahren eine Institution und der Treff von Sportlern, echten Typen und steilen Zähnen. Es ist zwar alles etwas leicht angestaubt, aber gerade das lieben hier die vielen Stammgäste. Unten ist der große Kommunikationstresen mit schnellen Bieren und vielen Kurzen. Über die Treppe nach oben können Sie gemütlich essen. Viel dunkles Holz, etwas düster, aber immer Riesenstimmung.

Küche: Beliebt sind die Nudelgerichte. Nudeln „Zwick“, in Sahnesauce mit Champignons, gekochtem Schinken und Kräu-

tern 10,50 Mark. Spaghetti Carbonara, Sahnesauce, Speck, Ei, Kräuter 10,50.

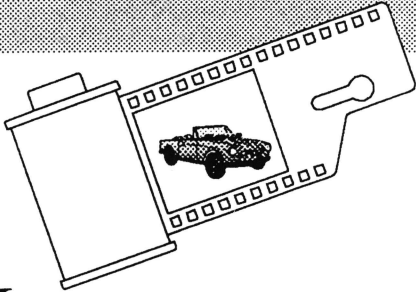
Test: Suppe von frischem Blumenkohl mit Baguette 6,50. Schmeckte wie hausgemacht. Holzfällersteak mit Schmorzwiebeln, Schinkenspeck, Salat und Bratkartoffeln 16,50 Mark. Riesenschüssel knusprige Bratkartoffeln. Das Steak war mit krossen Schinkenwürfeln belegt, Radieschen, Mais, Paprika, Kräuterbutter und ein asiatischer Pfannkuchen.

7-bis-7-Tip: Probieren Sie die Pizzen. Pizza „vegetarisch“, Tomaten, Käse, Zwiebeln, Oliven, Peperoni, Paprika 13,-.

Service: Hintertresen ist „Wolfgang“ eine Institution. Er kennt jeden Gast persönlich. Miesmacher haben keine Chance.

Wertung:

Fotowettbewerb



In der letzten Zeit erreichten uns einige sehr schöne Fotos "rund um den Spider" - wir entschlossen uns daher, einen kleinen Fotowettbewerb zu starten. Also Kamera oder Ritsch-Ratsch-Klick herausgeholt und ran an's Motiv.

Wir wollen aber nicht nur die "Superfotografen" unter euch animieren, sondern alle die einen Fotoapparat zur Hand haben. Das Thema "rund um den Spider" bietet sicherlich mehr als genug Anregungen. Egal ob nun in der so verhaßten Werkstatt oder der heimischen Garage - bei der Beurteilung der Fotos wird nicht nur die

Qualität sondern vor allem die Idee prämiert. Wir werden die besten Fotos selbstverständlich im nächsten *Spider-Magazin* veröffentlichen. Außerdem wird das beste eingesandte Bild das nächste Titelfoto!

Es winken einige wertvolle und auch interessante Preise. Wir hoffen daher auf eine möglichst rege Beteiligung von euch.

Die Fotos sollten mindestens das Format 9 x 13 haben, aber auch nicht größer als 18 x 24 sein.

Schickt bitte einen Abzug der Fotos (bitte keine Dias oder Negative!) versehen mit Name und Anschrift an die Clubadresse.

Einsendeschluß ist der 9. Juni 1990

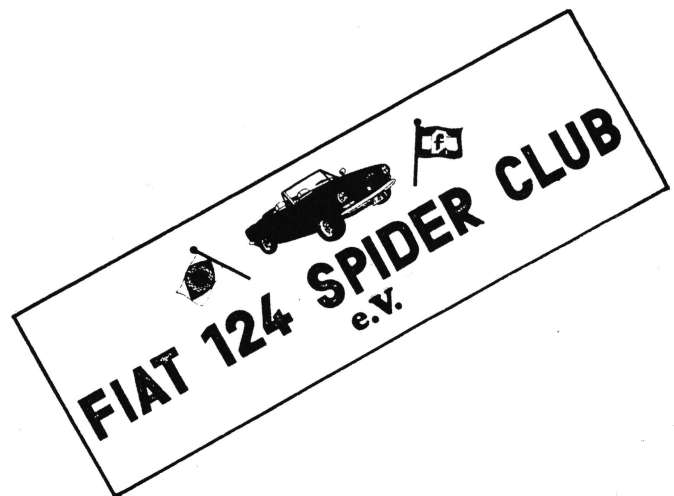
Accessoires

Eine Übersicht über Accessoires, die vom Club zu beziehen sind:

Kleine Club-Aufkleber (Hinterglas-Aufkleber) mehrfarbig Format: 110 x 30 mm
Preis: 1,- DM

Dezente Anstecknadeln mit FIAT-Emblem
Durchmesser: 10 mm
Preis: 5,- DM

T-Shirts (weiß) diverse Größen
mit Pininfarina Emblem (Größe des Emblems: ca. 15 x 25 mm)
Preis: 25,- DM



Fiat in der Kritik

Alle Autozeitschriften und AMS tut sich da besonders hervor, veröffentlichen immer wieder Sympathiebewertungen oder Werkstätten-Tests, um weit in Prozenten dargelegt, dem Leser ein gefälliges und leicht verdauliches, hoffentlich vorurteilsfreies Bild zu liefern, an welchem er seine Meinung artikulieren kann bzw. zu revidieren hat.

Trotzdem, mag man denken was man will, ein Werkstätten-Test oder eine beim renomierten Umfrage-spezialisten Emmid-Institut, Bielefeld in Auftrag gegebene Untersuchung sind wesentlich aussagekräftiger als jedes Stammtischgefachsimpel und somit durchaus dem Bereich "objektiv" zuzuordnen.

Wen es also interessiert, hier die Ergebnisse, zusammengestellt in den letzten zwei Jahren:

Beim Werkstätten-Test, der letzte durchgeführt Anfang 1988, schneidet Fiat (überraschenderweise?) erstaunlich gut ab und verweist als Spitzenreiter u.a. deutsche hohe Häuser deutlich auf die Plätze - wer hätte das gedacht?

87% der vorher eingebauten Mängel werden bei Fiat in den fünf durchgeführten Tests entdeckt, oben das Einzelergebnis von 1988. Eine erstaunlich hohe Trefferquote und, sind wir doch mal ehrlich: Ist es nicht ein beruhigendes Gefühl?...



So weit, so gut. Kommen wir zum zweiten Prüfstein - der Sympathiewertung: und tatsächlich, dem erwarteten Ergebnis. Abgesehen von der Preispolitik hat Fiat hier das Abonnement auf die rote Laterne.

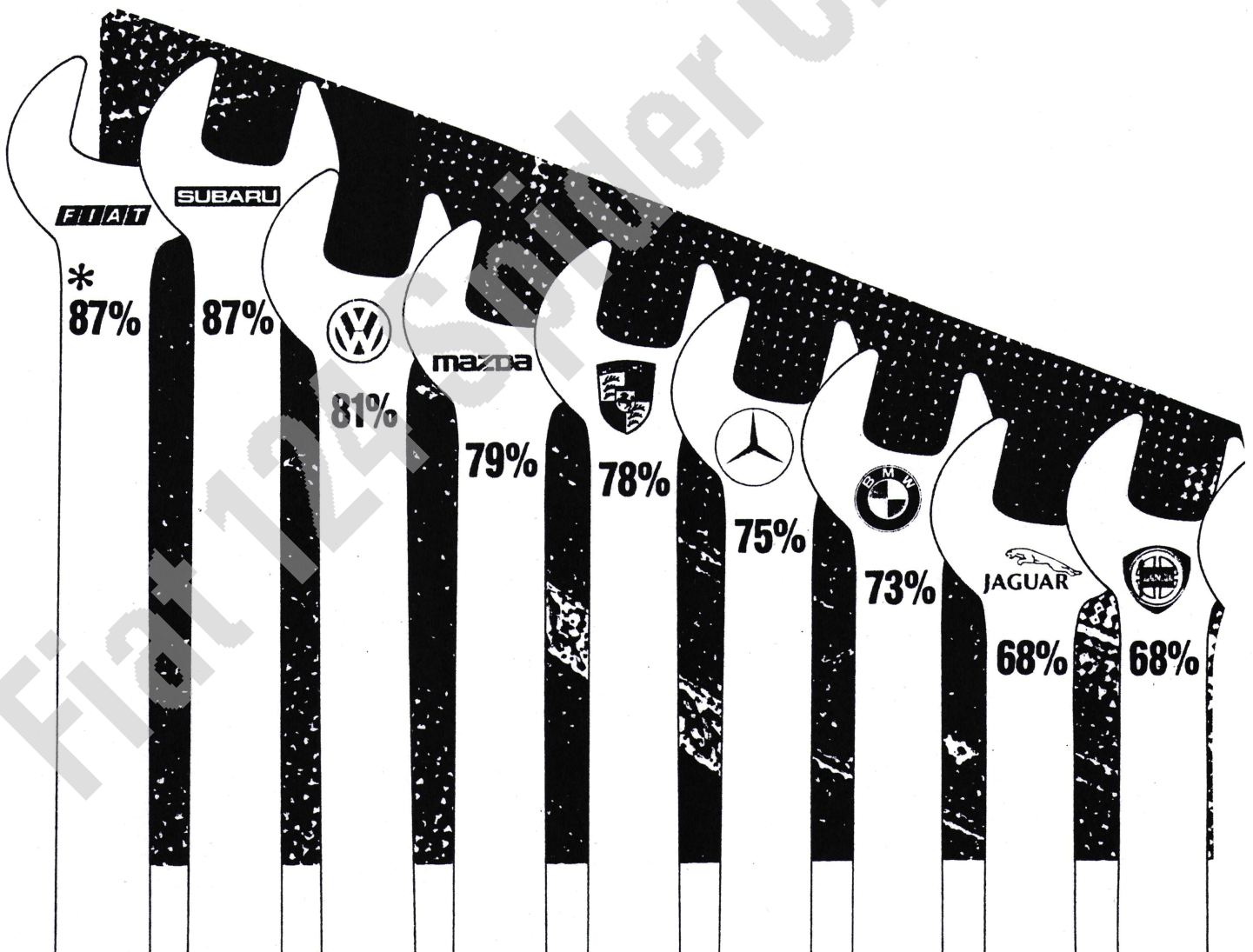
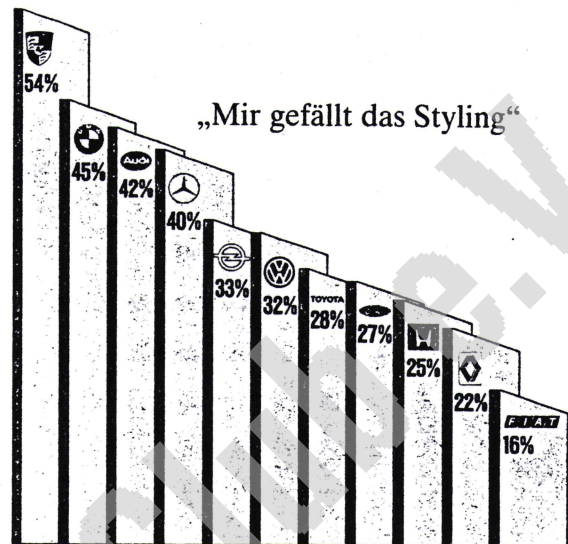
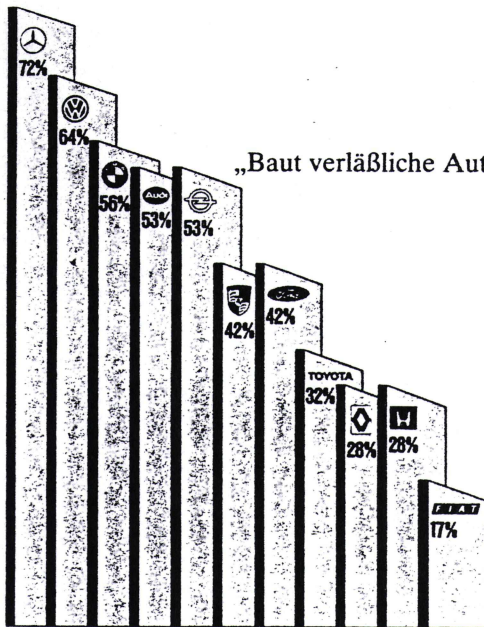
Kommentar überflüssig

Hier rächt sich die Verkaufszahlenklopperei. Fiat ist eben ein einigermaßen preiswertes Fortbewegungsmittel mit dem man sich aber nicht unbedingt identifiziert und das man nicht wegen des Stylings oder dem technischen Fortschritt kauft. Das liegt wohl auch daran, daß Fiat jegliche Imageträger früherer Tage inzwischen aus dem Programm nahm und dazu gehört auch der 124 Spider. Fiat muß sich daher vorwerfen lassen, an der Sympathie und der Identifikation vorbeigeplant zu haben, auch wenn sich mit dem Uno junge Käufer oftmals angesprochen fühlen. Hier ging der schnelle Absatz klar vor. Andererseits hat sich der Fiat-Konzern mit Lancia, Autobianchi, Ferrari und zuletzt Alfa-Romeo die Styling-, Sport- und Imageabteilungen sozusagen dazugekauft. Dadurch jedoch wurden aus dem von der Mutter produzierten Autos Biedermänner.

HWL

Wie gut arbeiteten die Werkstätten?										
Fiat Uno										
Werkstatt	Die Mängel und ihre Gewichtung:									
	Luftdruck abgelesen	Scheinwerfer verstellt	Keilriemen gelockert	Scheibenwaschanlage leer	Luftfilter neuwertig	Leerlaufdrehzahl erhöht	Kupplungsspiel zu groß	Kühlfülligkeit abgesenkt	Auspuffkopf ausgehängt	Preis*
Bopp & Böhlinger Mannheim	■	■	■	■	■	■	■	■	■	294,12
Authaus Sievers Kiel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	269,61
Autohof Butzbach Butzbach	■	□	■	■	■	■	■	■	■	600,61
Schlickel Oldenburg	■	□	□	■	■	■	■	■	■	348,57
Auto-Bauer Erding	■	■	■	■	■	■	■	■	■	197,92
Niedermeier Bünde	■	■	■	■	■	■	■	■	■	93,25
										Gesamt-note
										sehr gut
										sehr gut
										gut
										durchschnittlich
										sehr gut
										sehr gut

* in Mark; ■ = entdeckt; □ = nicht entdeckt;



Leistungssteigerung - ein kalkulierbarer Gewinn?

Seit geraumer Zeit beobachte ich bei einem Großteil der Clubmitglieder ein Phänomen, dessen Vorhandensein mich mit Besorgnis erfüllt und daher näher charakterisiert werden soll. Ohne Umschweife auf den Punkt zu kommen: Es grassiert eine Technikphobie in unseren Reihen.

Ich denke dabei nicht an die geringe Neigung mittels Schraubenschlüssel und Meßuhr eine Störung zu beseitigen - dies obliegt natürlich der Lust und Laune des Einzelnen an derartigen Eingriffen - oder an mangelndes Interesse, nein, weitaus bedenklicher ist die Tatsache, daß vielerorts nicht einmal geringste Kenntnisse über das Funktionieren der Antriebseinheit [Motor-Getriebe-Differential] vorhanden sind.

In diesem Zusammenhang klingt mir immer dann die Frage eines Spötters in den Ohren, ob unser Club nicht bloß eine Ansammlung von dekadenten PS-geifernden Sportwagenfetschisten sei.

So kraß diese Anschuldigungen auch sein mögen, ganz unwahr sind sie nicht. Natürlich sind wir weder dekadent noch Sportwagenfetschisten, denn der Spider ist abgesehen vom sportlichen Äußeren alles andere als ein rasantes Fahrzeug. Die PS-Gier ist aber tatsächlich vorhanden.

Mit gutem Recht, wie mir scheint, denn die Leistungen der 2 l-Einspritzer sind alles andere als berauschend. Die Frage aus einem der letzten Spidermagazine, ob man Tuning brauche, kann mit geringen Einschränkungen nur mit einem deutlichen "JA!" beantwortet werden.

Ich möchte damit der von Ralf [siehe SM1/89] vertretenen Gruppe von Spiderfahrern nicht zu nahe treten, aber sein Artikel bereitet mir doch einiges Kopfzerbrechen. Was bitte hat Offenfahren mit Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen zu tun und wieso hat ein 130 PS-Motor keinen vernünftigen Leerlauf mehr?

Kurz: Tuning ist, vernünftig betrieben, eine sinnvolle und in keiner Weise Laufleistungsverkür-

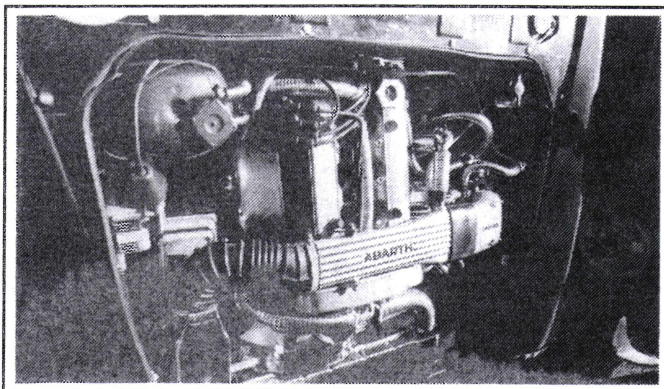
zende Maßnahme. Auch die Alltagstauglichkeit geht dabei nicht verloren, vorausgesetzt, daß man den oben erwähnten Durchblick hat.

Die folgende Artikelserie soll ein wenig Licht ins Dunkel der Motorentechnik und Leistungssteigerung bringen. Für die einen als Wegweiser zu eigenen Umbauten, als Beurteilungshilfe des großen und leider nicht immer seriösen Tuningmarktes für andere und als Ärgernis für diejenigen, die während der Suche nach verchromten Wischwasserdüsen auf die Originalität ihres Triebwerkes schwören.

Konstruktive Richtlinien im Sportmotorenbau

Im Folgenden werden die Konstruktionsgrundlagen für einen Sportmotor [ich meine keinen Rennmotor, dieser bietet in punkto Abgasqualität, Lärmentwicklung und Alltagstauglichkeit keinen gangbaren Weg] erwähnt und insoweit näher unter die Lupe genommen, wie sie für den Fiatmotor von Bedeutung sind.

Den einfachsten Weg zu höheren Leistungen und Drehmomenten weisen vergrößerte Hubräume. Sie versprechen eine füllige Drehmomentkurve, unproblematische Nenn- und Höchstdrehzahl sowie





eine beachtliche Geschwindigkeit beschleunigt und wieder abgebremst.

Den Ausweg, hohe Drehzahlen in Einklang zu bringen mit erträglichen Beanspruchungen im Kurbeltrieb [Welle, Lager, Kolben + Pleuel] bietet ein geringer Hub. Denn er bestimmt, zusammen mit der Drehzahl, die mittlere Kolbengeschwindigkeit als den Weg, den der einzelne Kolben in der Zeiteinheit zurücklegt [in m/s oder ft/min]. In der Regel wird mit der mittleren Kolbengeschwindigkeit in Kor-

überlegene Elastizität. Sie beanspruchen dafür mehr Raum und Gewicht und sind meist durch Modifikation vorhandener Teile zu erreichen. Umgekehrt stellen die höheren Leistungen eines gleichstarken kleineren Motors größere Ansprüche an die Werkstoffe und Bearbeitungsgüte; doch sie verteuern die Herstellung erst im Bereich des Rennmotorenbaus.

Da die Leistungen linear mit den Drehzahlen wachsen - gleichgroße Füllungen und Mitteldrücke unterstellt - sind hohe Drehzahlen fundamentale Voraussetzungen für hohe Literleistungen. Mit den Drehzahlen wachsen jedoch die Massenkräfte und andere Belastungen rasch bis zu einer Grenze, die die Lebensdauer verkürzt.

Nun gewinnen Drehzahlen wie Literleistungen in Verbindung mit der Motorgröße konkrete Bedeutung erst mit dem Hub, den die Kolben für jede Kurbelwellenumdrehung zweimal absolvieren, jedesmal von "Null" im Totpunkt auf

respondenz zur Nenndrehzahl bei Höchstleistung gerechnet.

Achtung: Die Höchstdrehzahl liegt oftmals wesentlich höher als die Nenndrehzahl bei Maximalleistung. Sie zu ignorieren wäre riskant, da bei Viertaktmotoren im allgemeinen die Gefahr des Überdrehens nicht den Kolben, Pleueln und Lagern sondern dem Ventiltrieb droht.



Die Trägheitsmomente übersteigen die Federkräfte, es kommt zum sogenannten Ventilflattern, welches meist mit der folgenschweren Kollision von Ventilteller und Kolbenboden endet.

Ein kurzer historischer Seitenblick: bereits 1913/14 liefen die Grand-Prix-Motoren bei 3200 U/min mit Kolbengeschwindigkeiten von 16-18 m/s, bevor sich nach weiteren 10 Jahren bei Drehzahlen von 5000-6000 U/min das moderne Niveau von 18-22 m/s einstellte.

Neben der relativ niedrigen Kolbengeschwindigkeit spricht für den Kurzhuber, daß bei gegebenem Volumen größere Ventile und Ausgangskanäle im Zylinderkopf unterzubringen sind. Die verbreitete Ansicht, kurzer Hub beeinträchtigt den Liefergrad und das Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen, ist kaum stichhaltig, weil etliche andere konstruktive Maßnahmen [hier nicht näher aufgeführt] viel deutlicher zur Geltung kommen.

Nutzdrücke, Verdichtungen, Klopffestigkeit

Der Nutz- oder Mitteldruck geht ohne Einschränkung in die Motorleistung ein und ist mit der Drehmomentkurve [bei geeignetem Maßstab] sogar identisch. Folgende Faustformel erklärt den unmittelbaren Zusammenhang zwischen Nutzdruck und Literleistung:

Falls $N_1 = 0,01n$ dann ist $p_e = 9,0$ d.h. falls also zufällig die Literleistung 1% der dazugehörigen Drehzahl erreicht z.B. 70 bei 7000 U/min beträgt der Mitteldruck p_e exakt $9,0 \text{ kp/cm}^2$. Bei höheren Drehzahlen liegt der Mittelwert entsprechender niedriger und umgekehrt.

Wieweit nun der große und unmittelbare Einfluß der Verdichtung auf die entstehenden Gasdrücke und Temperaturen verwertet werden kann, ergibt sich aus der Harmonie des Motors und seinem Kraftstoff, den Oktanzahlen, die der Motor beansprucht und die der Kraftstoff bietet.

Daher soll hier von "effektiver" Verdichtung die Rede sein, statt vom vordergründigen Zahlenverhältnis der Zylindergeometrie; denn was nützt das höchste Verdichtungsverhältnis, wenn die Füllung schlecht und der Gasdruck zu Beginn des 3. Taktes gering ist.

Sportmotoren vertragen grundsätzlich

höhere Verdichtungsverhältnisse als brave Alltagsmodelle, weil die besten Füllungen und Mitteldrücke erst bei sehr hohen Drehzahlen auftreten und die Verbrennung - als eine überaus schnelle Oxidation - zu unliebsamen Begleiterscheinungen förmlich keine Zeit mehr findet.

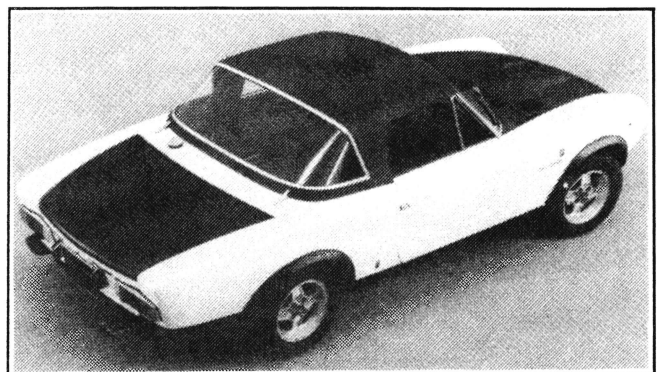
Andererseits bergen hohe Verdichtungsverhältnisse häufig mechanische Probleme, weil extreme Drehzahlen für erträgliche Beanspruchung der Ventilsteuerung eine weite Überschneidung der Steuerzeiten erfordern, frühe Einlaßöffnung und späten Auslaßschluß.

Wenn der Kolben den Totpunkt erreicht, stehen die Einlaßventile [schon] und die auslaßseitigen noch millimeterweit offen, dürfen also keineswegs mit dem Kolbenboden kollidieren, dem seinerseits jede Aussparung und "Tasche" doppelt schadet:

Sie schwächt ihn, nimmt vermeidbare Wärme auf und verunstaltet in aller Regel das gewünschte Brennraumprofil. Dies alles unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Spitzendrücke - und damit die mechanischen Belastungen - wesentlich stärker steigen als die gewünschten Mitteldrücke sowie dem Dilemma der steigenden Klopfneigung [Selbstzündung des Gemisches], lassen eine Verdichtungssteigerung zu einer Maßnahme werden, die einer minuziösen Kalkulation bedarf.

Den größten Leistungsgewinn vermitteln aber weder hohe Drehzahlen noch Verdichtungsverhältnisse sondern die systematisch ausgewerteten Gasschwingungen im Ein- und Auslaßtrakt. Sie fördern bei zweckvoll gestalteten und dimensionierten Leistungen, mit richtig abgestimmten Drehzahlen und Steuerzeiten den Gaswechsel und Füllungsgrad ungemein.

Christoph Zeitz



Ostsee-Treffen '90

Nun haben wir es also geschafft - das Ostsee-Treffen steht.

Die Hürden mit den DDR-Behörden sind genommen und uns steht nichts mehr im Weg. Von einer Polizei-Eskorte begleitet werden wir nach Wismar fahren, um dort auf dem Marktplatz ein tolles Fest zu feiern. Alles weitere entnehmt ihr bitte dem der Zeitung beigelegten Programmablauf und der dazugehörigen Anmeldung.

Einladung zum Frühlings-Treffen vom 11. - 13. Mai 1990 in Timmendorfer Strand/BRD und Wismar/DDR

Liebe Mitglieder!

Hiermit möchten wir Euch herzlich zur Saison-Eröffnung 1990 an die Ostsee einladen. Dieses Treffen stellt eine Besonderheit dar - es findet zum Teil in der DDR statt und:

- Es wird zusammen mit dem DAVC (Deutschen Automobil und Veteranen Club) veranstaltet. Im DAVC sind hauptsächlich Oldtimer der Baujahre 1890 bis 1960 organisiert
- Partner in der DDR ist der ADMV Wismar (Allgemeiner Deutscher Motorsport Verband der DDR)
- Im Rahmen dieses Treffens wird auf dem historischen Marktplatz in Wismar (DDR) am 12. Mai 1990 ein großes Fest unter Teilnahme der Mecklenburgischen Bevölkerung veranstaltet.

Die Teilnehmerzahl ist aus organisatorischen Gründen begrenzt, wir bitten dafür um Verständnis.

Die Anmeldungen werden nach Eingang berücksichtigt, sollten mehr Anmeldungen als geplant eingehen, entscheidet das Los.

Eine Teilnahmebestätigung wird nach Überweisung der Beträge zugesendet.

Der Anmeldeschluß ist Mittwoch, der 11. April 1990!!!

Campurlaub in Italien

Adria

Grado

Camping Punta Spin mit 2 Swimmingpools und Kinderschwimmbecken.

Wohnwagen bis 4 Personen 1 Woche ab DM

216

Gardasee

San Felice del Benaco/Manerba

Camping Europa Silvella. Großes Sport- und Freizeitangebot.

Wohnwagen bis 4 Personen 1 Woche ab DM

230

Kataloge, Beratung und Buchung:

Adieu Alltag

**Autofahrer
machen Urlaub mit uns.**

ADAC
Reise GmbH