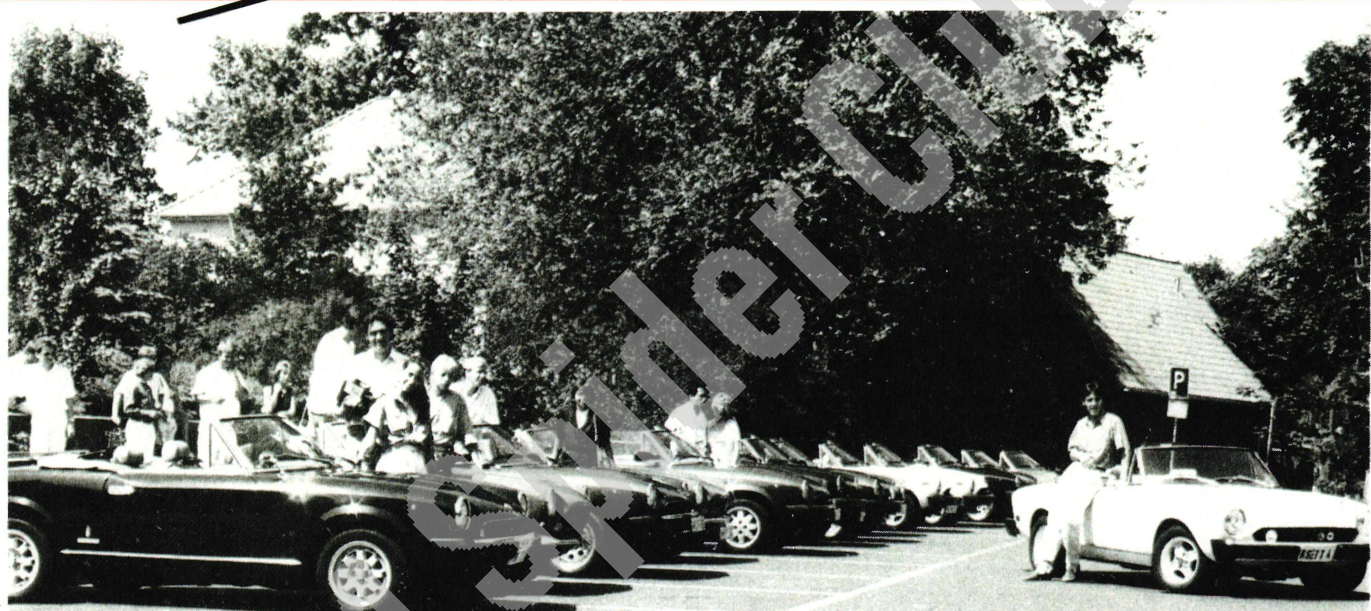
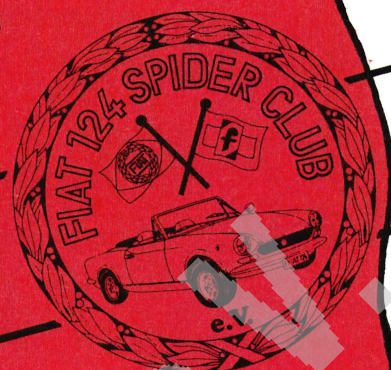


Spider MAGAZIN



FROHE WEIHNACHTEN UND SONNIGE 1987

Inhalt

- 3 Septemberrallye aus Berliner Sicht
- 6 Pressereaktionen
- 8 Kurz notiert
- 9 Clubkontakte
- 11 Plastik adé
- 12 Restaurationsserie II. Teil
- 14 Leserbrief
- 14 Terminplanung 1987
- 16 Einladung zur Mitgliederhauptversammlung
- 17 Winterschlaf
- 20 Teilemarkt

"Frohe Weihnachten
und sonstige 1987"
- kein schlechter Scherz,
sondern nur etwas spät,
aber diesmal lagen einige
Steine im Weg...
Wir hoffen, unser Spider
Magazin gefällt Euch
trotzdem!
Viel Spaß
Hubertus

Impressum

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

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

Auflage 250 Stück.

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

Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung
übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen
des Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für
Praktikabilität.

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt die Preisliste 1/86.

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

Verlag : %

Anzeigenleitung : Hubertus Labes
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
Tel. 040/4103392

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

Anschrift : wie Anzeigenleitung

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

September-Rallye aus Berliner Sicht - *Frische dazu und mittendrin*

Hamburg liegt bereits wieder 400 km hinter uns und seit dem netten Wochenende im September ist einige Zeit ins Land gegangen.

Trotzdem - oder gerade deshalb - ist es angebracht, die Erinnerungen durch diesen Artikel aufzufrischen.

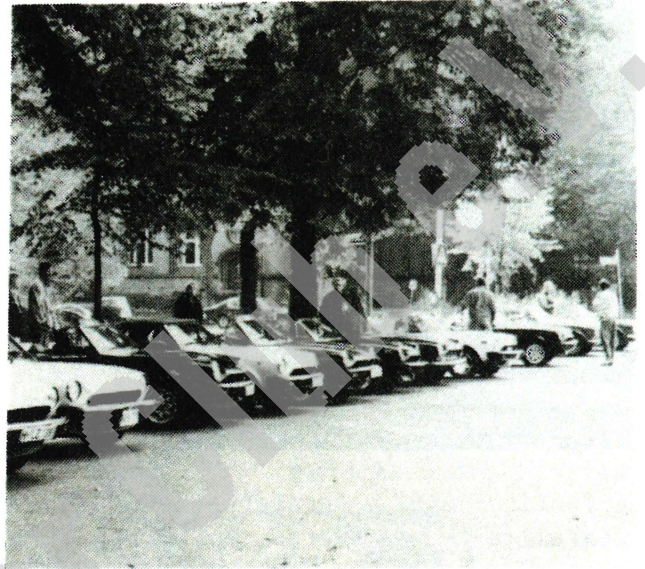
Nachdem unser Spiderfreund B-CU 3111 wegen mißverständener Verabredungszeit schon drei Stunden Vorsprung hatte, trafen wir etwas verspätet gegen 22.00 Uhr am laut Einladung vereinbarten Treffpunkt "Cafè Elbterrassen" ein und hatten das Glück, NOM-ZJ 269 alias Michael Möller statt des erwarteten Spiderrudels zu treffen. Da wir uns von ihm nicht abschütteln ließen, hatten wir auch gleich das erste Rallyefee-ling.

Leises Mißtrauen beschlich uns, als auch beim nächsten Stop, dem Cafè "Schöne Aussichten", alles andere als eine schöne Aussicht auf Reihen von Spidern gegeben war. Ein weiteres Clubmitglied stieß zu uns und klärte uns auf, daß der Club zu massiv aufgetreten und daher zum Speisen im "Blockhouse" weitergezogen sei. Ach ja, unser Freund B-CU sei schon dabei.

Nun gut. Wieder folgten wir NOM und hatten nach schließlich erfolgreicher Parkplatzsuche doch ein mulmiges Gefühl im Magen, da man sich in dieser Gegend offenbar gerne prügelte und mit Bierflaschen um sich warf, weshalb natürlich arger Sachschaden am heiligen Blech zu befürchten war.

Bei deftigem Steak wurden all diese Problemchen vergessen und Kontakte über Fiatsimpeleien geschlossen. Nur einige Wenige stürzten sich noch ins Hamburger Nachtleben, bis der neue ereignisreiche Tag begann:

10.00 Uhr Treffpunkt Turmweg. Endlich! Der lang erhoffte Anblick ... Spider, fein aufgereiht vor einer Kirche.



Da lacht selbst in Hamburg der Himmel - also beste Voraussetzungen für die Rallye. Vom Vorstand mit Milchprodukten eingedeckt - ohne Zweifel eine philanthropische Idee - geht es nach Plan mit Notbrief in kurzen Abständen los.

War man anfangs noch recht dicht beisammen und verzweifelte im Kollektiv an der Frage, welche Sportart wohl im Völkerkundemuseum betrieben wird, so verlor sich der Großteil doch spätestens am Dammtorbahnhof aus den Augen.

Der Tankwart am Theodor-Heuss-Platz hatte nach anfänglichem Erstaunen alles unter Kontrolle, wobei nur mit Normalbenzin eine ersehnte 99-Pf.-Quittung zu erzwingen war, und stand mit Rat, Tat und sogar seinem Auto zur Hilfe, da unser Tank nach mehreren erfolglosen Versuchen mit Superbenzin schon überlief. Es folgten Stationen wie CCH, Fernsehturm und Pflanzen und Blumen und mit Stadtplan und ausgezeichnete Wegbeschreibung konnte auch der Alsterparkplatz nicht verfehlt

werden, den einige ganz schlaue Insider ausließen, vielleicht auch, weil sie unterbewußt eine "TÜV-Prüfung" bei Hubertus scheuten, die aber für Jeden eine Überraschung war und zum Teil etliche Punkte kostete - Frischluftempfindlichen wurde ein Strafpunkt für ein geschlossenes Verdeck abgezogen!



Atlantic Hotel, Jungfernstieg, Chinesenrallye - es wurde knifflig. Hier wäre die Episode "Hamburg oder welche City hat die meisten Einbahnstraßen" angebracht. Erlösung beim Auffinden des Michel. Von da an ging es flott weiter, die Elbchaussee entlang - ah! die drei Adler auf Haus Nr. 201 - bis zum Treff Blankenese, wo die Pizzeria um einige Spaghetti ärmer wurde.

Zum zweiten Rallyeteil wurden die Vorräte an Müller-Müsli noch einmal aufgefüllt, das uns Berlinern gerade recht kam, um auf dem Elbeparkplatz den Radwechsel-Zeitrekord aufzustellen.

Es folgte eine längere Fahrstrecke - der Beifahrer hatte alle Hände voll zu tun - über die Autobahn durch den Elbtunnel - leider wurde es etwas kühl; die Dächer schlossen sich - in den Freihafen, über die Köhlbrandbrücke und zu den Landungsbrücken am alten Elbtunnel. Man fand auch die Haifischbar und den Museumshafen Övelgönne.

Schließlich kam man leicht genervt durch den Stadtverkehr und die Einbahnstraßen auf dem Gänsemarkt an. Die letzten Stationen wie Hauptbahnhof

und Rathaus machten es dem Cityunkundigen noch einmal schwer - wohl daß man so richtig Appetit auf das leckere Buffet im "Gustav-Adolf von Schweden" bekommen sollte, welches Michi mit einer seiner sagenumwobenen Begrüßungsreden eröffnete. Genau der richtige Rahmen zur Preisverteilung:

Die gesättigte und zufriedene Runde, in der sich jeder über seine Urkunde und die originellen "Zündkerzentrophäen" für die Sieger freute.

Der erste Preis ging an Jürgen Kniese und Rüdiger Tillmann, die die nächste Herbstrallye in Kassel organisieren werden.

Leider traten schon jetzt Einige die Heimreise an, Andere wollten sich für Sonntag gründlich ausruhen und nur der harte Kern zog ins "Gossip" und "Gala".

Eine besondere Ehre war es für uns, bei Hubi neben vier neuen CD-30 Felgen nächtigen zu dürfen!

Am Sonntag brummte dann eine riesige Spiderkolonne auf den Hof des Fiat- und Ferrarihändlers Wichelhausen an der Osdorfer Landstraße - leider wegen des schlechtgelaunten Wettergottes mit geschlossenen Dächern. Gequatscht wurde wieder einmal über Allerlei; nicht nur über die Spiderei.



Bei Panettone und Kaffee wurden die Erinnerungen vom Lüneburger Treffen mit einem (beim Vorstand erhältlichen) Videofilm aufgefrischt. Draußen konnte man sich bei besser gewordenem Wetter an den verschiedensten Spidern ergötzen. Wer Spiderüberdrüssig war, konnte sich sogar zwei ausgestellte offene Ferrari und einen alten Roll-dachtopolino zu Gemüte führen.

Und diesmal hielt sogar die überregionale Presse das Ereignis fest: Die "Auto - Bild" (Ausgabe 40 / 86 vom 29. September) druckte eine Menge über unseren Club in dem "die Meisten ein '67er Modell mit 90 PS und zwei oben liegenden Nockenwellen bevorzugen...".

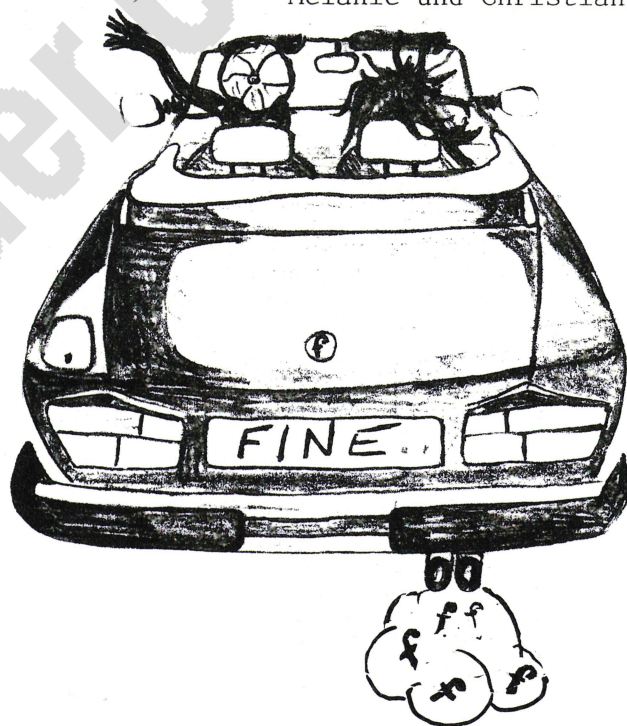


Zum Abschluß ging's ins Oldtimermuseum in die automobiler Glanzzeit, wo sicher der Fiat-Spider bald seinen berechtigten Platz finden wird.



Von hier aus streuten die Spider in den Herbst, um sich erst im nächsten Jahr, wenn das Thermometer klettert, wieder zu treffen (1.-3. Mai in Berlin-die Red.).

Melanie und Christian



Pressereaktionen

Hier lebt der Spider weiter



Beim diesjährigen Herbst-Clutreffen in einem Hamburger Autohaus blieben die Verdecke geschlossen: Das Wetter war zu schlecht. Das konnte den Spider-Fans die Freude am Spaß nicht nehmen. „Uns macht das Fahren bei jedem Wetter Spaß“

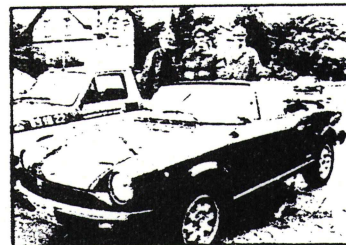
Die 84 Mitglieder des 124 Fiat Spider Clubs e. V. Hamburg kommen aus vielen Ländern, sind in Deutschland, Italien und Norwegen zu Hause. Ihre Mitgliedschaft ist an eine einzige Bedingung geknüpft: Sie müssen ein Italo-Cabrio besitzen. „Die meisten bevorzugen ein '67er Modell mit 90 PS und zwei obenliegenden Nockenwellen“, sagt Michael Bischoff (25), der Erste Vorsitzende. Zweiter Vorsitzender ist Hubertus Labes (24), Student wie Michael Bischoff. Auch der Beisitzer Guido Sdrenka (23) steckt noch in

der Ausbildung: Er wird Steuerberater. An der Kasse ein Profi: Axel Eckhardt (22), Bankkaufmann.

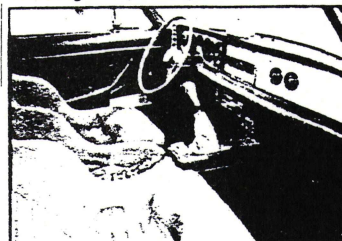
Clubgründer Thomas Niedergerke (28) ist natürlich immer noch dabei. „Ich habe mittlerweile ein umfang-

reiches Ersatzteillager aufgebaut“, freut sich der Spider-Fan. „Denn es wird immer schwieriger, Ersatzteile zu bekommen.“ Der letzte Spider wurde im März vergangenen Jahres gebaut, seitdem gibt es so gut wie keine Ersatzteile mehr. „Wir fühlen uns von Fiat im Stich gelassen“, klagt Michael Bischoff. Immerhin gibt's bei einigen

Werkstätten zehn Prozent Rabatt. Mitgliedsbeitrag: 60 Mark im Jahr, keine Aufnahmegebühr. Dafür bekommen die Mitglieder viermal im Jahr eine eigene Zeitung, machen Ausflüge, Grillfeten und Orientierungsfahrten. **Kontaktadresse:** Fiat 124 Spider Club e.V. Hamburg, Rombergstraße 18, 2000 Hamburg 20.



Immer aktiv: Clubgründer Thomas Niedergerke (rechts) und Vorstand



Farblich abgestimmt: Sportsitze, Cockpit, Ummantelung der Schaltung

**Auto
Bild**

Nr. 40/86

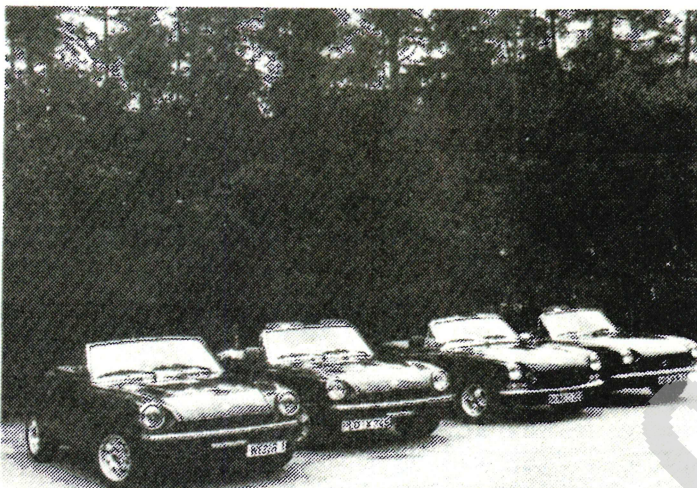
Spider Club trifft sich in Hamburg

dan—HAMBURG. Der etwa 100 Mitglieder zählende Fiat 124 Spider Club trifft sich am kommenden Wochenende in Hamburg. Die Club-Mitglieder sind über ganz Europa verstreut.

Bereits am Freitagabend um 20 Uhr kommen die ersten Spideristi, wie sie sich selbst nennen, an die Elbchaussee 139 ins Café Elbterrassen.

Sonnabend ist ab 10 Uhr offiziell

der Beginn des Großtreffens am Turmweg mit anschließender Stadtrallye durch Hamburg und am Sonntag um 11 Uhr beim Fiat/Ferrari-Händler „Wichelhausen“ am Osdorfer Weg 106. Nähere Informationen bei Guido Sdrenka. Tel. 81 88 25.



Nr. 36

Vom 3.9.86



Nr. 12/86

Fiat 124 Spider Club e.V.

Michael Bischoff

Rombergstraße 18

2000 Hamburg 20

Tel. 040/492768

Der Fiat 124 Spider Club e.V., im Frühjahr 1984 gegründet, hat momentan ca. 80 Mitglieder. Auch für sie stehen die Erhaltung und Restaurierung der Fahrzeuge — und zwar aller Baureihen des Fiat 124 Spider — im Vordergrund. Weitere Ziele des Clubs sind die Veranstaltung von Treffen, Gewährung technischer Hilfen und die Betreuung der Mitglieder. Diese profitieren ferner von folgenden Leistungen des Clubs: Hilfe bei der Beschaffung von Ersatzteilen, die oftmals mit günstigen Rabatten abgegeben werden, und Herausgabe einer Clubzeitung — dem Spider-Magazin —, das drei- bis viermal jährlich erscheint.

Der Jahresbeitrag des Fiat 124 Spider Club e.V. beträgt DM 60,-.

Kurz notiert

Ein Tip von Hermann Sander zum Schutz der (gesäuberten) Stoßstangen - Innenseiten: Mit Bootslack gestrichen ergibt sich eine glatte schmutzabweisende Oberfläche, die resistent gegen Salzwasser, dauerelastisch und zudem transparent ist, wodurch eventuell erneut auftretende Korrosion auf einen Blick erkennbar ist. Das von mir verwendete Produkt nennt sich "International 101 Polyurethane 1 - Komponenten - Klarlack". Die auf einer Bootsausstellung gekaufte 375 ml - Dose für ca. DM 13,- reicht aus für den kompletten Stoßstangensatz eines Spiders.

* * *

Die Firma Sauer in Warstein (Tel.: 029 02 / 12 11) gewährt auf weiße Bremsbeläge original 124 Spider 25 % Rabatt gegen Einsendung einer Kopie des Clubausweises. Preise ohne Rabatt: vorne DM 46,50; hinten DM 45,90 excl.

02978 / 484

* * *

außer Di 14-17"
Büro besetzt

Ein Tip von Werner Lontke für unsere restaurationswütigen Mitglieder: Der Radlauf vom vorderen Kotflügel des Fiat 128 paßt exakt als hinterer Radlauf beim 124 Spider.

* * *

Unser Mitglied Dirk Wismer, gleichzeitig auch Vorsitzender des Cabrio-Clubs Reutlingen, veranstaltet am 1. - 3. Mai ein gemischtes Cabriotreffen auf der Schwäbischen Alp (leider parallel zu unserer Saisoneroöffnung in Berlin). Tel.: 071 21 / 37 05 51.

* * *

Ein Hinweis von Jürgen Kniese: Stereoanlagen sind nur bis zu DM 1.000,- versichert, auch wenn ihr Wert darüber liegt. Gleiches gilt übrigens auch für Felgen und Reifen. Also unbedingt solche Extras auch jeweils gesondert versichern. Kostet nicht viel (ca. DM 20,- im Jahr) und beruhigt ungemein. Sprecht mit Euren Versicherungsvertretern!

* * *

Überholungssätze für Bremssättel, vor allem Gummiteile, wie z.B. Kolbenmanschetten, Entlüftungsanschlüsse etc. vom 132 passen auf den Spider! Für vorne muß man ca. DM 9,- ausgeben und für hinten gibt es diese Sätze original für den 124 Spider bei jedem Fiat - Händler (hoffentlich...) für ca. DM 40,-.

* * *

... und last not least ist uns **jeder Artikel** für unsere Clubzeitung, aber auch **konstruktive Kritik** stets willkommen!

Nicht zu vergessen Kurzmitteilungen (auch telephonisch) wie z.B. Gesuche für An- und Verkauf, Erfahrungen mit Werkstätten oder auch technische Informationen. Wer Spiderfahrer als potentielle Mitglieder erkennt, kann Informationsmaterial bei Michi oder Hubertus anfordern.

Clubkontakte

Neulich erhielten wir ein Schreiben vom Pininfarina Liebhaber Club Deutschland, in dem uns die Teilnahme an einem gemeinsamen Clubtreffen zusammen mit dem Fiat Cabriolet & Coupé Club Schweiz und dem Pininfarina Club angeboten wurde sowie eine Besichtigung der Industrie Pininfarina in Grugliasco im nächsten Jahr. Weiterhin haben wir Zugang zu diversen Unterlagen insbes. Werkstattberichte für den Spider zu Mitgliedspreisen.

Wir erhoffen uns auch in Zukunft eine freundschaftliche und fruchtbare Zusammenarbeit im Sinne gemeinsamer Clubaktivitäten und sinnvoller Clubarbeit.

pininfarina

Liebhaber Club Deutschland

Sehr geehrter Herr Bischoff,

anbei erhalten Sie unsere letzte Clubzeitschrift zur Ansicht. Wir veranstalten im nächsten Jahr ein Clubtreffen mit unserem befreundeten Schweizer Club, dem Fiat Cabriolet & Coupé Club Schweiz. Dazu möchten wir Ihren Club sehr gerne einladen. Wie Sie sicherlich wissen, sind wir kein reiner Spider Club. In unserem Club befinden sich Fahrzeuge wie: Alfa Romeo 2000 Spider, Alfa Romeo Giulietta Spider, Alfa Romeo 1750 Spider Veloce, Lancia Flavia Coupé, Fiat Dino Spider, Fiat 130 Coupé, Fiat 124 Spider, Fiat 124 US Spider, Pininfarina Europa Spider, Pininfarina Volumex Spider, Peugeot 404 Coupé, Peugeot 404 Cabriolet, Peugeot 504 Cabriolet, Ferrari 512 BB, Ferrari 246 GT Spider, Ferrari 246 GT Coupé, Ferrari 250 GT Coupé, etc. Wir haben derzeit über 80 zahlende und 20 Ehren-Mitglieder aus der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden. Wir arbeiten sehr gern mit Clubs zusammen, die unseren Vorstellungen gerecht werden. Der Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. gehört nicht dazu, da wir die Veranstaltung der dortigen Fahrzeuge grundsätzlich ablehnen. Unsere Beziehungen zu der Industrie Pininfarina in Grugliasco sind außerordentlich gut. Wir besuchen Pininfarina 2 mal jährlich.

Falls Sie unserer Idee einer guten und freundschaftlichen Zusammenarbeit zustimmen, gelten unsere Mitgliedspreise auch für die Ihrigen. Wir würden uns freuen wieder etwas von Ihnen zu hören und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
Hans-Jürgen Gerlach

P.S. Pininfarina hat uns zu einer Werksbesichtigung und Feier eingeladen. Der Termin wird vorr. im November festgelegt. Falls von Ihrer Seite aus Interesse besteht, bitten wir um zügige Anmeldung, da nur 40 Personen zugelassen werden.

	Preise für	
	Mitglieder	Nichtmitglieder
00-General Information Maintenance (Allg. Informationen über Motor, techn. Daten usw.)	DM 5,40	DM 7,30
10-Engine (Motor)	DM 38,00	DM 51,30
18-Clutch (Kupplung)	DM 3,40	DM 4,60
21-Transmission (Getriebe)		
manuell	DM 7,80	DM 10,55
automatik	DM 14,40	DM 19,45
24-Drive Shaft (Kardanwelle)	DM 4,20	DM 5,70
27-Rear Axle (Hinterachse und Differential)	DM 9,40	DM 12,70
33-Brakes (Bremsen)	DM 7,80	DM 10,55
41-Steering (Lenkung)	DM 3,80	DM 5,15
44-Suspension (Stoßdämpfer)	DM 7,40	DM 10,00
50-Accessories (Ventilation, Heizung usw.)	DM 3,80	DM 5,15
55-Electrical (Elektrische Anlage)	DM 11,60	DM 15,70
70-Body (Karosserie)	DM 11,20	DM 15,15
Spider Electrical Diagnostic Manuel (Elektrik-Diagnose-Handbuch); dieser Band umfaßt alle elektrischen Vorgänge mit vielen Plänen und Erklärungen.	DM 15,60	DM 21,10
PININFARINA Wiring Diagrams (Elektrische Schaltpläne); dieser Band umfaßt alle in sich geschlossenen Stromkreisläufe	DM 5,00	DM 6,75
Allgemeine technische Merkblätter	DM 3,40	DM 4,60
WERKSTATTUNTERLAGEN KOMPLETT	DM 140,00	DM 190,00
Teilebuch für Pininfarina Europa Spider, Pininfarina Volumex Spider und Pininfarina US-Spider (Hauptteil in italienisch, Skizzen mit Teilnummern in italienisch, deutsch und englisch) NUR KAROSSERIE	DM 35,00	DM 48,00
Elektrischer Schaltplan für Pininfarina Europa Spider, Pininfarina US-Spider und Pininfarina Volumex Spider incl. Diagramm	DM 18,00	DM 25,00
Deutsche Betriebsanleitung für den Pininfarina Europa Spider	DM 9,00	DM 13,00
Deutsche Betriebsanleitung für den Pininfarina Volumex Spider	kostenlos	DM 20,00
Lackstift für den Pininfarina Volumex Spider Farbe: rosso metallizzato (2 Stück)	DM 16,00	DM 30,00
Lackstift für den Pininfarina Europa Spider Farbe: rosso metallizzato (2 Stück)	DM 16,00	DM 30,00
Andere Farben	DM 16,00	DM 30,00
Volumex-Zeichen für den Pininfarina Volumex Spider in den Farben rot und silber (1 Satz = 2 Stück)	DM 14,00	für Nichtmitglieder nicht erhältlich
Teilebuch für Pininfarina Europa/Volumex Spider NUR MECHANIK mit Fiat-Ersatzteilnummern	DM 80,00	DM 120,00

Plastik ade!

Es begann alles mit einer bösen Überraschung. Ich hatte zwar schon vor dem Kauf meines Spiders einen Blick unter die ekelhaften, jedoch von meinem Vorbesitzer hochgelobten Sitzfelle geworfen, aber bei besserem Licht sah man doch sehr schnell, was billige Felle anrichten können. Offensichtlich hatte sich die Gerbsäure auf den Sitzen niedergelassen, und was mir zuvor als Schatten auffiel, war tatsächlich schwarz.

Meine erste Idee war natürlich klar: Leder! Informationen bei mehreren Sattlern brachten allerdings schnell meine Illusionen zum Platzen. Aufgrund der immer schon vorhandenen Farbdifferenzen zum alten Plastik auf Mittelkonsole und Türverkleidungen, sagte man mir, bräuchte ich eine komplette Ledereinrichtung, die sicher nicht unter 5.000 DM liegen würde. Nachdem ich dann bei einem der Sattler einen hervorragend restaurierten 190 SL mit traumhafter Inneneinrichtung gesehen hatte, schied die zweite Alternative - nämlich gebrauchte Sitze zu kaufen - aus. Also machte ich ersteinmal einen Anfang, indem ich zwei laufende Meter Kunstleder (24,-DM) kaufte und damit meine auch etwas schäbigen Türverkleidungen überzog. An dieser Stelle ist der Unterschied zwischen Leder und Kunstleder am wenigsten zu bemerken

und außerdem ist es der einzige Ort, an dem Heimarbeit zu guten Resultaten führen kann. Alles andere sollte man, wie ich auch bald einsah, einem Fachmann überlassen. Durch Zufall erfuhr ich nach einigen kläglich gescheiterten Versuchen von Knut Höger, dessen Hobby es ist, Lederklamotten zu schneiden und der auch schon mal Autositze überzogen haben soll. Nach der Preisabsprache kaufte ich mit ihm zwei Felle (etwa 10 m²) Leder beim Großhändler und übergab ihm die schon abgezogenen Sitze, Rückbank und Mittelkonsole.

Zwei Wochen später hatte ich einbaufertige Sitze, deren Lederüberzug wegen einiger Falten sogar einen etwas anti-quarischen Eindruck machte. Ich bezahlte 1.500 DM für alles zusammen und war glücklich. Mittlerweile habe ich von Knut erfahren, daß er die Anzahl der Falten mit hochwertigerem Leder stark hätte reduzieren können, was aber dann schon wieder fast das Doppelte gekostet hätte (etwa 2.500 DM).

Für Interessierte hier Knuts Telefonnummer: 040 / 605 16 15.

Torsten Behle

!!!ACHTUNG-AUFGEPASST!!!

KLEBT NICHT UND HÄLT TROTZDEM BOMBENFEST - UNBEGRENZT OFT VERWENDUNGSFÄHIG

Wer hat sich nicht schon mal geärgert, ständig von dem unschönen **(D)** - Aufkleber begleitet zu werden; denn bei jedem Abziehen muß ein Stück Lack dran glauben...

DAS IST NUM VORBEI !!!

Jetzt ist es möglich, das **(D)** - Schild nur noch dort zu verwenden, wo man es wirklich braucht:

IM AUSLAND

In Deutschland nimmt man es einfach ab und steckt es ins Handschuhfach bis zum nächsten Gebrauch.

• Erhältlich ist diese Neuheit bei Hubertus Labes, Tel: 040 / 4103392 oder Jürgen Kniese, Tel: 05692 / 2327. Preis: DM 20.- (für Mitglieder DM 15.-)

Restaurationsserie II. Teil

Blech- und Schweißarbeiten

Nachdem eine ausführliche Sichtung des Spiders, wie in Kap. I beschrieben, vorgenommen wurde, beginnt nun der mühsame Weg der Wiederherstellung der Karosserie.

Hier sollte man systematisch vorgehen und sich eine Baugruppe aussuchen - z.B. die Längsträger im Motorraum - und hintereinander beide Seiten bearbeiten und nicht links mit den Schwellern anfangen und rechts mit einem Radlauf weitermachen.

Als erstes beginnt man mit der "Flex" (einem sog. Winkelschleifer) die rostigen Stellen wegzutrennen oder zu flexen, wie der Fachmann sagt. Dabei muß radikal vorgegangen werden, auch kleine Rostpunkte im sonst noch guten Blech sollten dazu führen, diese Stellen wegzuflexen; solange, bis nur noch einwandfreies Blech vorhanden ist.

Eventuell vorhandener Unterbodenschutz ist vorher mit einem Brenner zu entfernen, da sonst die Trennscheiben zuschmieren und es noch mehr stinkt, was es ohnehin tut. Natürlich sind Handschuhe und Schutzbrille zu tragen, man wird es spätestens merken, wenn einem glühende Späne ins Auge fliegen und dort ein merkwürdiges Gefühl hinterlassen.

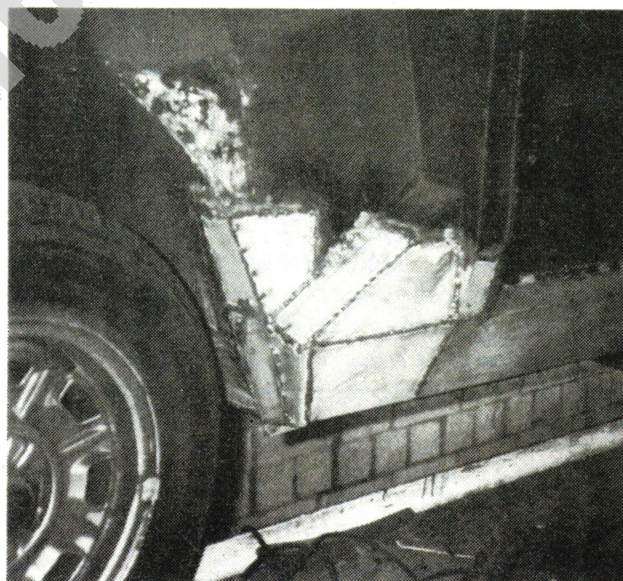
Die herausgeflexten Teile eignen sich teilweise als Muster für die neu einzusetzenden Blechteile, deren Maße natürlich um die Trennscheibendicke größer sein müssen. Manch mühsam gefertigtes Blechteil erwies sich später als zu klein, weil ich diesen Punkt anfangs vergaß.

Bei Trennarbeiten an tragenden Teilen wie den Schwellern ist der Wagen vorher geeignet abzustützen, da sich die

Karosserie sonst durchbiegen könnte und hinterher die Türen z. B. nicht mehr passen.

Manchmal helfen auch Hammer und Meißel oder das Aufbohren der Schweißnähte (wie an den Kotflügeln), um das Blech zu entfernen.

Als Reparaturblech empfehle ich galvanisch verzinktes Tiefziehblech, das ca. DM 60,- pro m² kostet. Dieses Tiefziehblech läßt sich gut formen, altert aber recht schnell und verliert dann seine Tiefzieheigenschaften; so sollte man es nicht länger als ein halbes Jahr lagern. Zu formen sind die Bleche entweder am Schraubstock oder auf der Kantbank. Die Blechform kann mit Hilfe einer Blechschere (entweder elektrisch oder manuell) ausgeschnitten werden.



Zu empfehlen ist auch, ein Stück Papier über die freigelegte Stelle zu legen und die Konturen mit möglichst dreckigen Fingern abzufahren; so ergibt sich eine gute Mustervorlage. Die Dicke des Bleches ergibt sich aus der ehemals verwendeten Blechstärke. Es gibt zwei verschiedene Heftarten zwischen altem und neuem Blech:

1. Die klassische Stumpfnah, d.h., die einzelnen Blechteile überlappen sich nicht im Nahtbereich; die Bleche liegen dicht beieinander mit ca. 1 mm Abstand;



2. die Überlappung. Sie wird mit Hilfe einer Absetzzange gefertigt, das bedeutet, daß der zu überlappende Teil etwas abgekantet ist, damit beide Blechteile in einer Ebene liegen.

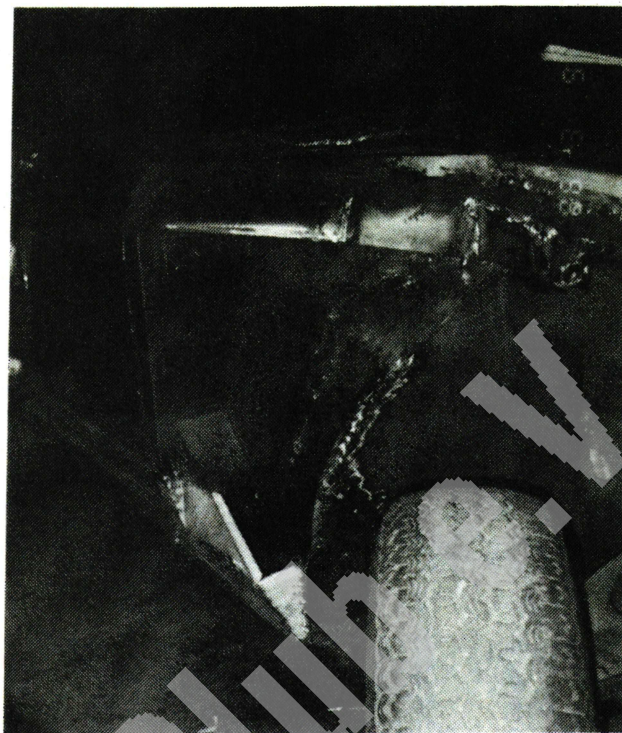


Die Überlappung ist die einfachste Art und besser zu schweißen, sie verzeiht auch Maßfehler; die schönere Naht ergibt jedoch die Stumpfnah, ist aber auch schwieriger zu schweißen.

Das für eine solche Restauration günstigste Schweißverfahren ist das Schutzgasschweißen, hier speziell das MAG (Metall-Aktiv-Gas) - Schweißen mit Stahldraht 0,8 mm Ø, Normbezeichnung SG 2, Mischgas 82 % Argon und 18 % CO₂. Diese Geräte kosten ca. 1.000 DM (380V, 160A), das Schweißen selbst ist leicht zu lernen.

Das zu schweißende Blech wird mit "Schweißzangen" im Schweißbereich festgehalten, zuerst angepunktet und dann fertiggeschweißt. Der Schweißbereich muß trocken, sauber und fettfrei sein.

In den meisten Fällen genügt es, das Blech punktzuschweißen mit Punktabständen von ca. 15 mm. Bei tragenden Teilen empfiehlt es sich, die Naht durchgehend zu schweißen. An besonders unzugänglichen Stellen, wie z.B. die Federbeinaufnahme im Frontbereich, sollte das Blech an einer Stelle angeschweißt werden und der Rest dann mit einem Hammer an die Form angeschmiegt werden, um dann endgültig festgeschweißt werden zu können.



Nach den Schweißarbeiten werden die Schweißnähte mit einer Flex "geputzt", d.h. glattgeflext, von Schweißrückständen befreit; hierzu gibt es spezielle Putzscheiben.

Man sollte schnell für eine gute Konservierung der Schweißnaht sorgen, da sie besonders korrosionsanfällig ist.

Hier gibt es aufwendige und weniger aufwendige Methoden.

Die aufwendigere und auch sicherste ist das Verzinnen der Schweißnähte; das einfachere Verfahren ist das Bestreichen mit Rostschutzgrund oder anderen Mitteln.

Die Beschreibung der Korrosionsschutzmaßnahmen wird Thema der nächsten Folge dieser Serie sein.

MB

Leserbrief

Verehrtester Fiat 124 Spider-Club e.V.,

am 19.07.d.J. wurde mir die fast unglaubliche Ehre zuteil, von einem alten Freund, der in Besitz eines flachen, ziemlich schnellen und etwas älteren Sportwagens ist, gefragt zu werden, ob ich Lust hätte "ein bißchen Auto zu fahren". Na klar, worauf mußten nicht schon ungezählte Frauen DIESER Autos wegen verzichten! Man nehme doch auch mal die angenehmen Seiten eines Cabrios bei excellentem Wetter in Anspruch. So gelangte ich völlig ahnungslos auf Eure Sommerausfahrt und teile Euch hierdurch mit, daß ebendiese mir ausgezeichnet gefallen hat.

Doch damit nicht genug! Letzte Woche kam ich in den Genuß Eures Videofilms über diese knapp 2 Tage und konnte nur noch mittels des wenn auch knappen, so doch zutreffenden Ausrufs "allerfeinst!" meiner Bewunderung Ausdruck geben. Insbesondere, da mir just vorgestern aus glaubhaftem Munde versichert wurde, daß die technischen Mittel, die zur Verfügung standen, äußerst knapp bemessen waren.

Bleibt mir zu hoffen, nächstes Mal die Strecke kennen zu dürfen, um am Wegesrand zu stehen und zu winken ...

Dorothea Ladel

Terminplanung 1987

- | | |
|----------------|--|
| 1. - 3. Mai | Saisoneroöffnung bei Christian Bauta† in Berlin.
Geplant ist eine Rundfahrt durch Berlin (wer will, auch Ost-). |
| 16. Mai | Info - Stand auf der traditionellen Oldtimer Meile Nedderfeld in Hamburg. Da wir dieses Jahr am Corso teilnehmen möchten, bitten wir besonders Clubmitglieder mit '67 Baujahren um Teilnahme, da hier nur Autos zugelassen sind, die 20 Jahre oder älter sind. |
| 6. - 8. Juni | Pfingsttreffen mit Mitgliederhauptversammlung im Münsterland (s. auch Seite 16). |
| Ende Juni | Teilnahme an der Neueröffnung der Fiat - Niederlassung Hamburg. |
| 4. - 6. Sept. | Treffen in Bielefeld bei Adam Sosna mit einer Aktion beim dort ansässigen Fiat - Händler, Rund- und Suchfahrt sowie einem italienischen Abend. |
| Auch September | Die schon zur Tradition gewordene Rallye zum Saisonausklang wird gemeinsam von den Siegern der Stadtrallye durch Hamburg, Jürgen Kniese und Rüdiger Tillmann, veranstaltet. |

Zu all diesen Treffen, sowie zu den beiden vom Pininfarina Liebhaber Club angekündigten Treffen* gehen Euch noch Einladungen mit genauen Angaben hinsichtlich der Tagesordnungspunkte und Zeiten gesondert zu.

Beachtet bitte den jeweils angegebenen Anmeldeschluß. Er ist verbindlich, damit jeweils vernünftig geplant werden kann.

* (siehe auch Seite 10)

Ablaufplanung Fiat 124 Spider Club eV

Pfingsttreffen in Münster/Westf.

- Samstag: Bis ca. 13.00 Uhr Eintreffen auf dem Schloßplatz am
06.06.87 Hindenburgplatz;
Aufsuchen des jeweiligen Hotels bzw. des Campingplatzes,
ab 17.00 Uhr Beginn der Jahreshauptversammlung mit anschließendem kalten Buffet und durchtanzter (hoffentlich!) Nacht.
- Sonntag: Ab ca. 10.30 Uhr Rundfahrt durchs schöne Münsterland mit
07.06.87 Besuch des Automobilmuseums (ca. 12.00 Uhr) in Ibbenbüren.
Anschließend mittägliche Stärkung im wunderschönen Tecklenburg und Fortsetzung der Rundfahrt.
Der Abend steht zur freien Verfügung! (Möglichkeiten der Gestaltung auf Anfrage)
- Montag : Ab 11.00 Uhr eventuell Teilemarkt
08.06.87 Falls Interesse besteht, können natürlich Tips für Unternehmungen aller Art gegeben werden (Planetarium, All-Wetter-Zoo usw.)

Hier noch einige Informationen für Euch:

- Beim Eintreffen der Spider auf dem Schloßplatz wird sehr wahrscheinlich die hiesige Presse anwesend sein (also die Spider auf Hochglanz bringen!!)
- Die Hotels bzw. der Campingplatz müssen von jedem selbst nach zugesandter Liste) gebucht werden. Alle Hotels und der Campingplatz liegen zentral in einem kleinen, schönen Vorort von Münster (ca. 5 km).
- Jahreshauptversammlung, Buffet und Tanz finden in einer reservierten Tanzbar statt. Buffetkosten ca. 23,50 DM/Person.
- Der Besuch des Automobilmuseums ist angemeldet und kostet mit Führung 1,50 DM/Person.
- Das Mittagessen in Tecklenburg wird in einem reservierten Raum nach tags vorher ausgewählten Gerichten eingenommen.

Wenn alles so klappt, wie wir es uns vorstellen, bleibt nur noch zu hoffen, daß auch das Wetter mitspielt und auch viele Spider angereist kommen!

Bis bald!

"Dach auf"

Euer



Jahreshauptversammlung 1987

FIAT 124 Spider Club e.V.

Rombergstr. 18
2000 Hamburg 20

18. Dezember 1986

Liebes Mitglied,

gemäß Paragraph 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung

am Sonnabend, den 6. Juni 1987, 17.00 Uhr nach Münster/ Westf.

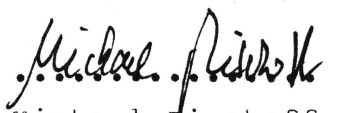
(Treffpunkt steht noch nicht fest) ein.

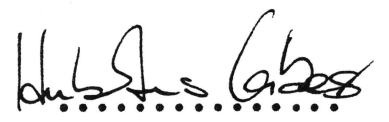
Tagesordnung

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Begrüßung | M. Bischoff |
| 2. Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Mitgliederhauptversammlung 1986 | A. Gustav |
| 3. Mitgliederbewegung | M. Bischoff |
| 4. Jahresbericht des Vorstandes | H. Labes |
| 5. Jahresbericht der Kassenrevisoren | G. Danner
E. Schmöker |
| 6. Jahresbericht des Kassenwarts | A. Eckardt |
| 7. Entlastung des Vorstandes | |
| 8. Neuwahlen des Vorstandes | |
| 9. Verschiedenes | |

Wir bitten höflich, zahlreich und pünktlich zu erscheinen.

Mit freundlichem Gruß


Michael Bischoff
(1. Vorsitzender)


Hubertus Labes
(2. Vorsitzender)

Winterschlaf

Der nächste Winter kommt bestimmt!

Zugegebenermaßen etwas lapidar, aber dennoch untrüglich wahr. Nicht wenige von Euch werden deshalb auch in diesem Jahr ihr heißgeliebtes Auto einem den Unbilden der Natur trotzens Standplatz anvertrauen.

Aus gegebenem Anlaß also scheint es ratsam, die aus verschiedenen Quellen gesammelten Erkenntnisse (AMS, Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V., sowie im Einmotten erfahrene Clubmitglieder) zu einer Sinneinheit zusammenzutragen.

1 Karosserie + Unterboden

Zunächst gilt es, das Auto gut zu waschen und zu trocknen, um Straßentaub sowie Schmutz- und Fliegenreste zu entfernen. Dies gilt im übrigen auch für das Verdeck, welches mit einer schaumigen Seifenlauge vor dem Austrocknen geschützt werden sollte.

Chromteile können mit Chromschutzmitteln geputzt und poliert werden. Man kann das Mittel auch nach dem Auftragen auf dem Chrom belassen, was zwar einen Schutzeffekt hat, aber gleichzeitig den Nachteil, daß diese Mittel im Frühling schwer zu polieren sind. Normale Vaseline tut es übrigens auch. Auf keinen Fall sind Schutzsprays zu empfehlen.

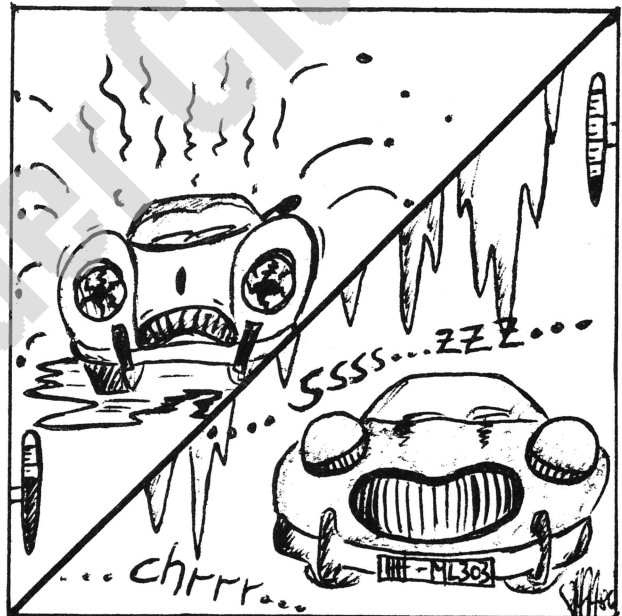
Bei der Reinigung ist besonderes Augenmerk auf den Unterboden und auf die Radkästen hinter den Kunststoffabdeckungen zu richten, da sich dort erfahrungsgemäß der Schmutz besonders gerne sammelt. Wenn man die Abdeckungen schon mal ausgebaut hat (was nicht ganz einfach ist), sollte man die Gunst der Stunde nutzen, und die Radkästen mit Unterbodenschutz behandeln; meistens wird hier nämlich geschlampt.

Als nächstes geht es auf die Suche nach einer geeigneten Unterkunft.

Sie sollte trocken und gut durchlüftet sein. Eine geheizte Garage ist nicht unbedingt empfehlenswert, da die entstehende Wärme immer Verdunstungen und damit Rostansätze und das Korrodieren elektrischer Verbindungen verursacht.

2 Motor

Außerdem mag das Auto ohnehin lieber klirrende Kälte, dabei muß allerdings



auf ausreichend Frostschutz im gesamten Kühlsystem geachtet werden. Dies hat zudem den Vorteil, selbiges gegen Korrosion zu schützen, da das Frostschutzmittel glukosehaltig ist. Aus diesem Grunde ist es sowieso ratsam, ganzjährig mit einem Anteil Frostschutzmittel zu fahren.

Dringend abzuraten ist vom intervallmäßigen Laufenlassen des Motors. Die qualitativ guten Schmierstoffe sind

heutzutage durchaus in der Lage, das Festsetzen von Lagern und Kolben zu verhindern, da sie nicht mehr verharzen, wie das früher teilweise zu befürchten war.

Die Schmierstoffe allein können aber nicht 100 %ig verhindern, daß sich im Brennraum durch das lange Stehen organische Säuren bilden, die dann besonders die Dichtungen angreifen.

Prinzipiell unterliegen nämlich Schmiermittel auf Erdölbasis einem Alterungsprozeß, im Zuge dessen jene organischen Säuren gebildet werden.

Für denjenigen, der da ganz sicher gehen will, wird Konservierungsöl empfohlen, welches durch die Zündkerzenlöcher in die Zylinder eingefüllt wird. Mö empfiehlt sogar wegen der entrußenden Wirkung auf die Ventile Petroleum, welches dann beim ersten Start im Frühling deutlich sichtbar verbrennt.



Auf jeden Fall muß das Öl wegen der Ablagerungen sofort nach Beendigung des Winterschlafs gewechselt werden.

Dabei ist unbedingt darauf zu achten, daß der Motor warmgelaufen ist und daß das Öl abgelassen (nicht abgesaugt!!) wird und der Filter gewechselt wird.

3 Aufbocken + Abdecken

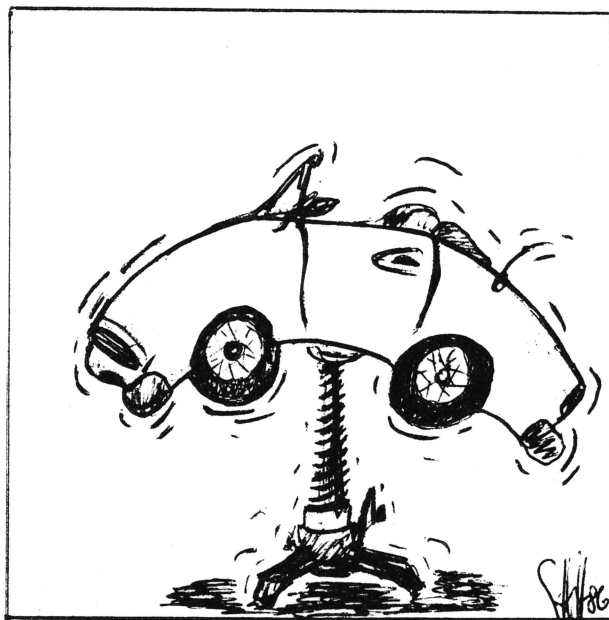
Einhellig empfohlen wird das Aufbocken.

Es hat zum einen den Vorteil, daß durch das lange Stehen auf einer Stelle (was übrigens auch durch Hin- und Herschieben verhindert werden kann) Brüche im Reifen entstehen, was dann zu Profilablösungen führt.

Des weiteren werden Stoßdämpfer und Bremsen geschont. Uneinigkeit herrscht hinsichtlich der weiteren Behandlung der Bremsen. Schlichtend kann man wohl sagen, daß sich bei älteren Modellen der Ausbau der Bremszangen sowie das Reindrücken (vorne) bzw. Reindreihen (hinten) der Bremszylinder lohnt.

Bei neueren Baujahren reicht es, die Reifen im aufgebockten Zustand von Zeit zu Zeit zu drehen.

Beim Aufbocken ist aber unbedingt die richtige Stelle zu finden. Ganz schlecht sind die Seitenschweller, da sich die Karosserie verziehen kann oder evtl. vorhandene Roststellen einbrechen.



Jürgen Kniese empfiehlt, vorne unter den Querträgern und hinten unter der Achse anzusetzen.

Sehr sinnvoll ist es auch, das Auto während des Winterschlafs gut zuzudecken. Denkbare ungeeignete sind Folien oder Planen aus Plastik etc. wegen der Schweißwasserbildung unter einer solchen luftdichten Verpackung.



Besser geeignet sind sog. Paletots, die durch ihre semipermeable Membran (= Feuchtigkeit wird von innen nach außen, aber nicht umgekehrt gelassen) atmungsaktiv sind. Diese sind für relativ viel Geld im Zubehörhandel erhältlich. Zusammen genähte Bettlaken oder Spannbezüge erfüllen für den weniger zahlungskräftigen Spideristen denselben Zweck. Es ist jedoch dringend ratsam, das Mäntelchen wegen seines Schwämmeffektes in kurzen Zeitabständen auf Feuchtigkeit zu untersuchen.

4 Innenraum

Auch der Innenraum sollte gut durchlüftet sein, daher die Fenster einen Spalt auflassen. Auf keinen Fall das Dach, da dieses während einer derartig langen Zeitperiode gespannt bleiben sollte; allenfalls von Zeit zu Zeit mal öffnen, um die Scharniere zu bewegen.

Es empfiehlt sich zudem, auch die Hauben (bes. Kofferraum) gelegentlich zu öffnen, um auch hier ein wenig zu lüften.

5 Verschiedenes

Der Tank muß randvoll sein, da sich sonst Kondenswasser bildet und den Tank von innen angreift.

Die Batterie wird am besten abgeklemmt und ausgebaut. Optimal ist während der Übergangszeit der Anschluß an einen Verbraucher (z.B. Winterauto), da gerade der ständige chemische Prozeß des Ent- und Wiederaufladens die Langlebigkeit der Batterie ausmacht. Sie kann aber auch bei Raumtemperatur gelagert werden, muß dann allerdings alle 4 bis 5 Wochen langsam nachgeladen werden.

Um zu verhindern, daß Gummidichtungen spröde werden, kann man diese mit Glyzerin (in jeder Apotheke erhältlich) oder mit Hirschfett einreiben.

Nebenbei bemerkt: Der Winterschlaf kann zur Restauration oder einfach nur zur Pflege des Autos genutzt werden. Eine Hohlraumversiegelung lohnt sich trotz Abmeldung alle zwei Jahre und der Unterbodenschutz sollte jährlich kontrolliert und entsprechend ausgebessert werden. Angelaufene oder bisher unbehandelte Teile nimmt Michael Möller gerne zum Verchromen.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß diese Ratschläge eben nur solche sind und das Eine oder Andere im Einzelfall durchaus vernachlässigt werden darf. Trotzdem, wer sein Auto auch noch in den folgenden Jahren uneingeschränkt genießen will, sollte schon etwas dafür tun. HWL



Teilemarkt

... leider etwas dürftig ausgefallen, wahrscheinlich wegen der Winterpause.
Wir appellieren nochmals an Euch, diese Rubrik nicht zu vergessen, denn sie stellt eine elementare Rechtfertigung unseres Clubs dar!

Christian Bantat
Tel.: 030 / 712 11 57

V: Satz CD 30 (gebraucht)

Michael Bischoff
Tel.: 040 / 49 27 68

V: Motor 1600, Beifahrertür rechts, Konsolen, Armaturenblech, Lenkungssteile, Vorderachsträger, zwei Stoßstangen vorne, div. Teile (vor allem Technik)

Hubertus Labes
Tel.: 040 / 410 33 92

V: Radbolzen (neu), Analoguhr, Chromarmaturen (BS)

M. Berlin
Tel.: 040 / 59 56 38

S: US - Spider ab Bj. 78 gegen Gebot

Thomas Beichler
Tel.: 022 36 / 652 72

V: aus makellosem '82er US - Spider:
Haube, Türen (kompl.), Verdeckgestänge (neu), vordere Stoßstange, Motor, Getriebe, Auspuff mit Kat, Einspritzanlage, Armaturen, Kühler, Kühlergrill.



**Werner Thomsen
GmbH**



Verkauf · Kundendienst · Reparaturen · Ersatzteillager

Halstenbek · Stawedder 30

☎ 04101/460 51-52