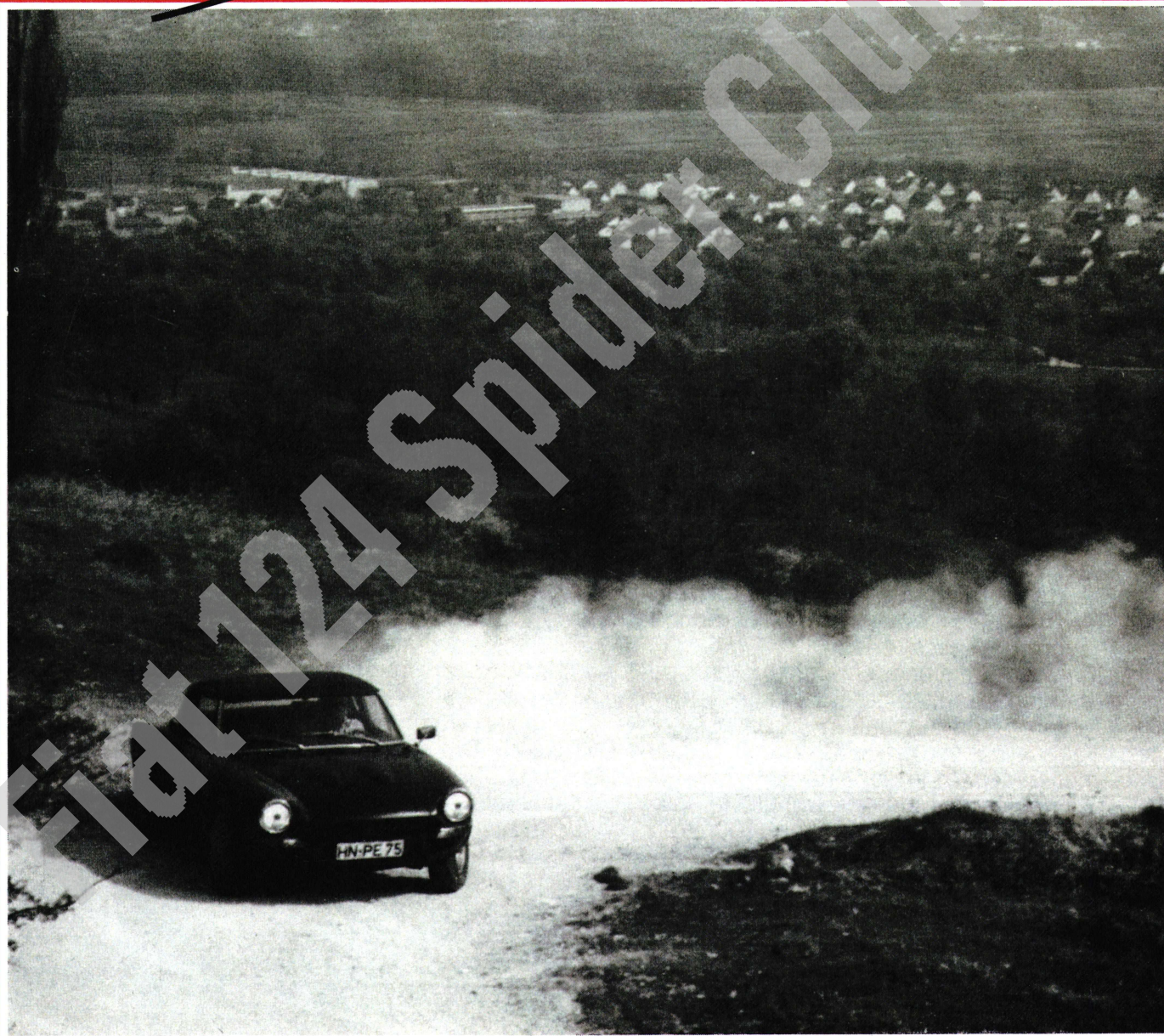


Spider- MAGAZIN



AUSGABE 1/87

3. JAHRGANG

DM 2,50

Inhalt

- 3 Werkstattkooperation mit Fiat Wichelhausen
- 6 Restaurationsserie III. Teil
- 8 Kurz notiert
- 10 Abarth-iger Sound für den Spider
- 11 Gesammelte Test- und Fahrberichte

- 13 Sportschau - Test AMS II/74

- 17 Teilemarkt
- 18 Versicherungskonzept Martens & Prahl



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 Autors. 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 1/87.

Satz : Andreas Rumpfenhorst

Layout : Hubertus Labes

Druck : Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

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

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

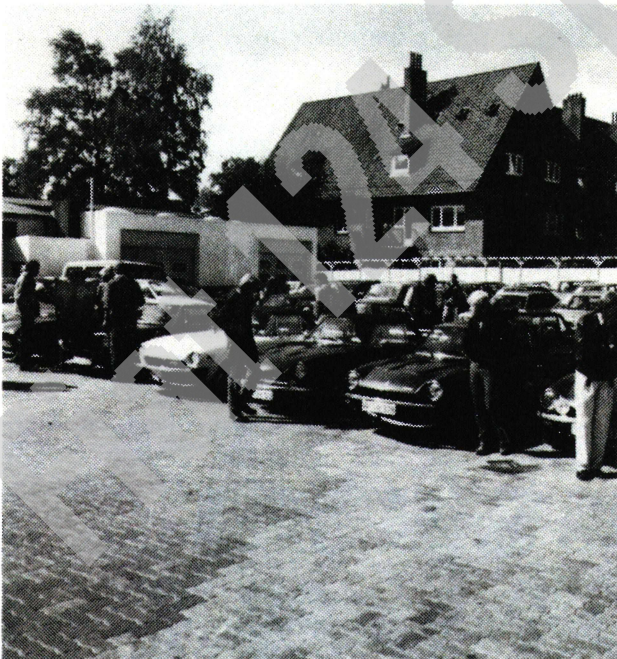
Anschrift : wie Anzeigenleitung

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

Werkstattkooperation mit FIAT WICHELHAUSEN

In Anbetracht der Schwierigkeiten bei der Ersatzteilversorgung und der oftmals mangelnden Kompetenz einiger Fiat - Händler in Bezug auf unser Modell (insbes. natürlich die älteren Jahrgänge) sahen wir uns vor einiger Zeit nach einer interessierten Werkstatt um.

Es ging uns dabei in erster Linie um die Zusammenarbeit mit einem engagierten Fiat - Händler, an den sich unsere Mitglieder mit technischen Problemen wenden können und der auch unseres Erachtens das nötige fachliche Können besitzt. Mit diesen Vorstellungen traten wir im Zuge des Hamburg - Treffens im September 1986 an Herrn Wichelhausen von der Firma Fiat / Lancia / Ferrari Wichelhausen heran, der uns schon bei diesem Treffen mit einer gelungenen Aktion unterstützte (s. auch Spider - Magazin 4/86).



Herr Wichelhausen zeigte sich sehr kooperativ und wir können Euch nun erste Ergebnisse unserer Besprechungen

mitteilen.

Als vorrangiges Ziel erschien uns eine funktionierende Teileversorgung, die einen problemlosen Werkstattaufenthalt ohne langes Ersatzteilwarten ermöglicht. Dies setzt eine umfassende Lagerhaltung mit entsprechenden Investitionen voraus, wozu sich Herr Wichelhausen in vernünftigem Rahmen bereit erklärte.

Mit Hilfe unseres Clubgründers und Hauptteillieferanten Thomas Niedergerke stellten wir eine Liste der Teile zusammen, die, wie wir meinen, zu den wichtigsten und meist gebrauchten gehören:

Fahrwerk: Spurstangenköpfe, Kreuzgelenke, Kardanwellen, Bremsscheiben, Bremszangen, Bremseläge, Bremslleitungen und -schläuche, Stoßdämpfer, Auspuffanlagen, Bremseil.

Motor: Verteiler, Verteilerwelle, Zahnriemen, Keilriemen, Wasserpumpen, Dichtungssatz Motor und Vergaser, Tachowelle, Drehzahlmesserwelle, Kupplung und Seil, Luftfilter, Ölfilter.

Karosserie: Scheinwerfer vorne, Frontschürze, evtl. Kotflügel, Abdeckblech, Schweller.

Schon nach kurzer Zeit hatte Herr Wichelhausen die meisten Teile vorrätig (unterstrichene Teile) und machte uns folgendes Angebot:

Auf seine Lagerteile oder jene, die er direkt über die Fiat AG bezieht, gewährt er 10 % Rabatt. Solche Ersatzteile, die Herr Wichelhausen über Thomas oder dessen Kontakte vorrangig in

Italien besorgt, gehen für Clubmitglieder ohne Aufpreis über den Ladentisch.

Als besonderen Vorzug erachten wir, daß auch selbst mitgebrachte Teile in der Werkstatt eingebaut und dabei nur die Einbaukosten berechnet werden.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß diese Vergünstigungen selbstverständlich nur Clubmitgliedern zugute kommen können. Deshalb haben wir mit Herrn Wichelhausen vereinbart, daß sämtliche Leistungen nur nach Vorlage des Clubausweises gewährt werden!

Nicht vergessen!

**Fiat 124
Spider Club e.V.**

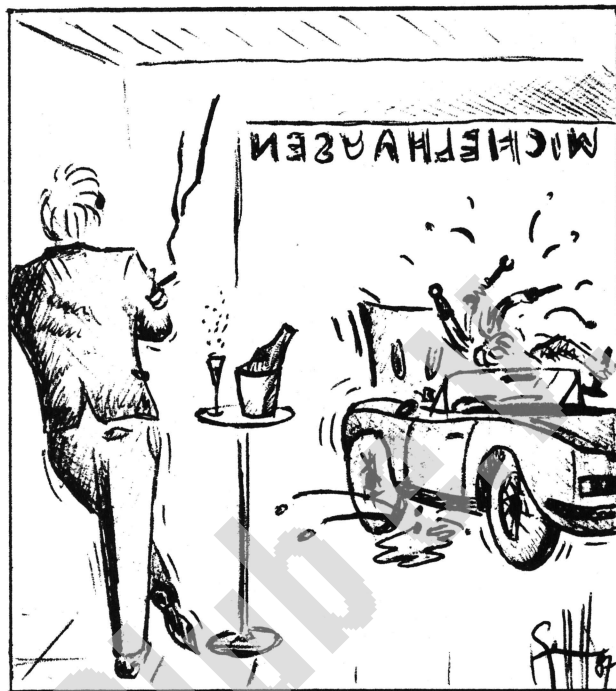
Fred Spidermann

*Bei allen Vergünstigungen,
die der Club aushandelt,
Clubausweis vorzeigen bzw.
Kopie beilegen !!*

Darüberhinaus machte uns Herr Wichelhausen den Vorschlag, an vorher verabredeten Samstagen einen KFZ-Meister zur Verfügung zu stellen, der uns dann mit Rat und Tat zur Seite steht.

Dies darf nicht als ein "normaler Werkstattaufenthalt" mißverstanden werden, sondern wir legen unter fachlicher Anleitung und der Benutzung von Werk-

statt und Werkzeug selber Hand an.



Zudem ist dieses als Experiment aufzufassen und funktioniert natürlich nur dann, wenn sich genügend Mitglieder (mind. 3) nach vorheriger Verabredung zusammenfinden.

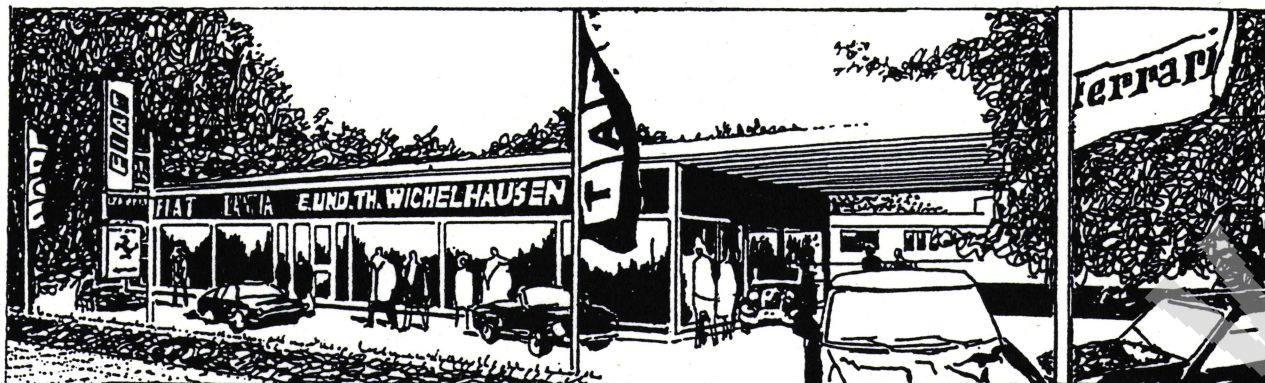
Weiterhin stellt uns Herr Wichelhausen die rote Nummer der Firma nach Rücksprache für Fahrten in die Werkstatt zur Verfügung, so daß wir auch im Winter trotz abgemeldeter Autos diesen Service wahrnehmen können.

Abschließend appellieren wir an Euch, diesen Service auch wahrzunehmen, denn eine solche Partnerschaft beruht auf gegenseitigem Engagement.

Wir hoffen, daß durch dieses Beispiel Mitglieder in anderen Regionen motiviert werden, bei Verhandlungen mit dort ansässigen Fiat - Händlern ähnliche Vergünstigungen auszuhandeln. Dabei stehen wir Euch gerne mit unseren Erfahrungen zur Seite.

An dieser Stelle möchten wir Herrn Wichelhausen für seine Kooperationsbereitschaft danken und hoffen auf eine gute Zusammenarbeit.

MB + HWL

FIAT**Ferrari****LANCIA**

Ihr Partner in Hamburgs Westen

- * Neuwagen-Ausstellung
- * Gebrauchtwagen
verschiedene Fabrikate
- * Finanzierung zum Niedrig-Zins
neu und gebraucht
- * Privat- und Geschäfts-Leasing
- * Kundendienst
täglich von 8-18 Uhr
- * Original-Ersatzteile
auch sonnabends von 9-13 Uhr
- * Werkstatt-Notdienst
sonnabends von 9-13 Uhr
- * Karosserie-Reparaturen
- * TÜV-Abnahme
für 2 Jahre
- * Hohlraum-Versiegelung
und die komplette Auto-Pflege

E. UND TH. WICHELHAUSEN

Kaum einer ist kompetenter, wenn es um Fiat, Lancia und Ferrari geht!
Osdorfer Weg 106, 2000 Hamburg 52, Telefon: 89 10 22



Optischer Leckerbissen: Pininfarina Spidereuropa

Nun ist es also heraus: Eines Brot- und Butter-Autos mit Henkel wegen – genannt Peugeot 205 Cabrio – wird die Produktion eines bildhübschen echten Cabrios, des Fiat Spidereuropa, eingestellt. Sind neuerdings bei Herrn Pininfarina jeglicher Auto-Idealismus und Verstand für Formen abhanden gekommen?

Klaus Thiel,
3437 Bad Soden

Leserbrief aus der AMS 7/86

CABRIO+SPORTAUTO



**Cabriooverdecke · Teppiche
Hardtops · Leder · Th. Härtel**
Postfach 660 · 7440 Nürtingen 6
Tx 7267 483 · 070 22/58 84

Restaurationsserie 3. Teil

Korrosionsschutz

Damit die teilweise schwierigen und nervigen Schweißarbeiten nicht schon nach 2 Jahren wiederholt werden müssen, empfiehlt es sich, vor erneutem Rostfraß zu schützen.

Die im Folgenden beschriebene Methode des Verzinnens der Schweißnähte ist aufwendig, bietet aber langjährigen Schutz, da das Zinn nicht korrosionsanfällig ist.

Dazu werden Zinnlötpaste, eine Lötflamme (Camping-Gas-Brenner), Karosseriezinntangen, ein Pinsel und ein Hartholzspachtel (Buche) benötigt.

Zuerst wird auf die zuvor geputzte Schweißstelle mit einem Pinsel die teigige Lötpaste aufgetragen. Die Lötflamme erwärmt die Paste, bis sich das in der Paste enthaltene Zinn verflüssigt hat; sofort danach müssen die Oxidationsrückstände mit einem sauberen Lappen weggewischt werden, bis die Schweißnaht sauber und glänzend wirkt. Dieses Vorverzinnen ist mit dem Verzinnen von Draht vergleichbar, bevor er in eine Schaltung gelötet wird.

Dann, und dieses erfordert einige Übung, nimmt man die Stange Karosseriezinns in die eine und die Lötflamme in die andere Hand und versucht durch Erwärmung kleine Stücke der Stange gleichmäßig über die zu bedeckende Schweißnaht zu verteilen. Nach diesem Vorgang tritt der Buchenholzspachtel in Aktion (ein Metallspachtel würde am Zinn klebenbleiben), mit seiner Hilfe wird das von der Flamme teigig gehaltene Zinn über die Schweißnaht verstrichen, so daß sich eine möglichst glatte Schicht ergibt.

Wie gesagt, das gelingt nicht gleich beim ersten Mal; das Schwierige ist, das Zinn gerade noch streichfähig zäh zu halten. Wird es flüssig, fällt es herunter oder auf die Hose und hinterläßt außer einem kurzen Aufschrei noch verbrannte Haut oder Stoff.

Nach dem erfolgreichen Verzinnen wird die Stelle mit einer Flex mit feiner Scheibe oder mit einer Karosseriefeile der umgebenden Karosseriehaut angeglichen.

Eine so versiegelte Schweißnaht bietet dem Rost kaum mehr eine Chance, sein Unwesen zu treiben und empfiehlt sich insbesondere für die Karosserieaußenhaut.

Die genannten Zutaten zum Verzinnen sind von der Fa. MUNICH CLASSIC AUTOMOBILES, Roßmarkt 6 in 8000 München 2, Tel.: 0 89 / 26 32 66 als Set zum Sonderpreis von DM 48,95 zzgl. Versandkosten (anstatt DM 78,-) für Clubmitglieder zu beziehen.

Das "PROFIKONTUR" - Set enthält:

- 3 Stangen Karosserie-Zinn
- 1 Buchenholzspachtel
- 1 Dose Lötpaste
- 1 Pinsel zum Auftragen der Lötpaste sowie eine ausführliche Arbeitsanleitung

Diese Firma bietet auch das komplette FETAN - Rostschutzprogramm, NOKORON - Kupferbremsleitungssätze sowie ein kleines Sandstrahlgerät für Kompressoranschluß zu Sonderkonditionen für Clubmitglieder an (Näheres unter der Clubadresse bei Michael).



Nun erwartet natürlich auch das noch vorhandene blanke Blech seine schützende Schicht. Die Teile, die später lackiert werden, werden meistens nach Hausrezept der jeweiligen Lackiererei behandelt. Alle anderen Teile, besonders die Hohlräume, müssen gesondert behandelt werden und hier scheiden sich die Geister, welches Mittelchen nun das Beste ist. Der Markt bietet eine Menge Produkte an und jeder Hersteller verspricht auf seinen Angaben wahre Wunderdinge. Hier gilt es natürlich, sorgsam auszuwählen.

Eine ganz hervorragende Entscheidungshilfe sind die ausführlichen Testberichte über Konservierungsprodukte in den MOTOR - KLASSIK Ausgaben 1, 2, 3/87. Das von mir verwandte und unter den meisten Restaurateuren als Geheimtip gehandelte "Owatrol" erwies sich nach DIN - Normen und unter notarieller Aufsicht durchgeführten Tests als glatter Reinfall. Ich kann nur hoffen, daß dieses Mittel bei mir

Gnade zeigt.

Um es vorwegzunehmen, eindeutig das beste Mittel im Test ist "TEROSON", geeignet für blanke und schon angerostete Bleche.

Auch die Produkte "FERTAN/OVER 1S" sowie SONAX zeigten gute korrosionsdämmende Eigenschaften.

Es empfiehlt sich, die angebotenen 1 - Liter - Gebinde mit Druckluft und speziell im Fachhandel erhältlichen Düsen für Hohlräume zu verteilen.

Ich meine, ohne Rost ist das Autofahren nur halb so schön, denn sonst gäbe es ja nichts mehr zu tun!

In der nächsten Ausgabe geht es um den zunächst einfach erscheinenden Zusammenbau.

MB

Kurz notiert

Wir sind dreistellig!

Als unser hundertstes Mitglied freuen wir uns, Oskar Oehler aus der Schweiz bei uns begrüßen zu dürfen. Er erhält als kleine Aufmerksamkeit einen Pininfarina - Schlüsselanhänger. (Inzwischen sind wir sogar schon 110 Spideristi.)

* * *

Wir haben nun auch einen Rechtsanwalt, der uns bei rechtlichen Fragen zur Seite steht und uns notfalls auch gerichtlich vertritt. Seine Anschrift lautet: Manfred Straub, Jungfrauenthal 22, 2000 Hamburg 13.

* * *

Die Clubplaketten sind endlich fertig!! Für die 52 Mitglieder, die bereits ein Exemplar bestellt haben, haben wir dieses zurückgelegt; eine entsprechende Benachrichtigung ist Euch bereits zugegangen, wir bitten um baldige Überweisung aufs Clubkonto. Es gibt also noch 48 Plaketten (wer zuerst kommt, mahlt zuerst). Die Plakette hat einen Durchmesser von 90 mm, ist emailliert und mit zwei Gewindestiften auf der Rückseite versehen. Gegen DM 60,- gehört sie Euch.

* * *

Habt Ihr's gesehen? Ein bildhübscher orangefarbener AS - Spider spielte eine tragende Rolle in dem Film "Das Mädchen und der Kommissar" mit Michel Piccoli und Romy Schneider. Ein roter Euro ist Serienheld in der neuen ZDF - Serie "Der Landarzt"!

* * *

In der AMS 24 / 86 wurde unter der Rubrik "Wer verträgt was" eine Liste aller Fiat-Modelle abgedruckt, die "präzise darüber Auskunft gibt, welche Modelle ..." "... mit dem umweltfreundlichen Kraftstoff betankt werden dürfen." Darin enthalten war der Spidereuropa 2000 i.e., der sowohl verbleiten als auch unverbleiten Superkraftstoff verträgt und der Volumex - Spidereuropa, der nur mit verbleitem Superbenzin gefahren werden darf.

* * *

Ein Tip von H. Kubald vom Pininfarina Liebhaber Club zur Verbreiterung des Volumex:

1. Verbreiterung der Spur hinten (vorn ist es durch die starke Begrenzung der Radkästen nicht möglich) auf 205 bzw. 225/50 (Eintragung möglich) bzw. Erweiterung durch Distanzscheibe 8 mm iVm 195/50
2. Anfertigung tieferer Federn
3. Einbau von 14-fach härteverstellbaren SPAX Stoßdämpfern (Angebot zw. 102 und 116 DM/Stück).

* * *

Ein Tip ebenfalls vom Pininfarina Liebhaber Club:

Der Spidereuropa läßt sich leicht "flott" machen. Die Nockenwellen vom Argenta 120 i.e. samt Zündzeitpunkt und schon hat der Wagen 120 PS. Der Preis liegt bei etwa DM 800,-. Natürlich kein TÜV!!

H. Löffler aus München hat es geschafft! Der TÜV Garching hat seinen Spider als schadstoffarm anerkannt. Für Fragen steht er gerne unter der Telefonnummer 0 89/785 54 10 zur Verfügung.

* * *

Sicherlich interessant für alle Teilesuchenden:

Thomas Niedrigerke hat eine neue Adresse: Alte Dorfstraße 66 B, 2061 Meddewade, Tel. 0 45 31 / 8 51 59.

* * *

Der Mitgliedsbeitrag 1987 ist fällig!!

Wir bitten alle, die dies bisher noch nicht geschafft haben, DM 60,- möglichst bald auf das Clubkonto bei der Commerzbank Winsen, BLZ 240 410 12, Kto. Nr. 80 598 00 zu überweisen.

* * *

ACHTUNG STAMMTISCH

Zum Frühlingsanfang bitten wir wieder zum **Stammtisch im 'Objektiv'** (Grindelhof 39, 2000 Hamburg 13, Tel. 44 77 79). **Jeden Mittwoch ab 20.30h** wird Benzin geredet, aber andere Themen und Interessengebiete kommen auch nicht zu kurz. Bei entsprechender Laune und Wetter schließen sich sicher auch dieses Jahr wieder **spontane Ausfahrten** durch Hamburg by night an.

* * *

Ein Traum für Modellautofans:

Ein Laden in Paris, gefüllt mit alten Modellautos, hauptsächlich aus den 60ern. Dort habe ich einen Fiat - Spider AS mit flacher Haube im Maßstab 1 : 43 gefunden!

Wer solche oder ähnliche Adressen kennt, kann sie der Redaktion (s. Impressum) mitteilen, dann werden sie hier an alle Clubmitglieder weitergegeben.



JOUETS ANCIENS

Spécialiste auto 1/43°

ACHAT - VENTE

J.-M. GIANNI

**66, rue P. Demours
75017 PARIS**

(1) 46 22 92 55

M° Péreire, Bus 84,92

OUVERTURE

Lundi 14h-19h30

Mardi à Vendredi 11h-19h30

Samedi 11h-12h30 - 14h-19h

* * *

Abarth-iger Sound im Spider



Abarth - Auspuff für 124 DS

Als ich im Juni 1985 mit dem Spiderfahren begann, war ich vom Sound zwar etwas enttäuscht, aber das neue Gefühl, "offen" zu fahren, hat mich anfangs doch ziemlich davon abgelenkt.

Als ich dann in den Spider-Club eintrat, kamen mir schon wieder die ersten Umrüstgedanken und spätestens auf dem Jahrestreffen wurde mir klar, daß ein anderer Auspuff her muß.

Da ich vorher an meinem Fiat Panda einen Abarth-Auspuff hatte und damit sehr zufrieden war, wandte ich mich an den deutschen Importeur, die Firma Nöldeke GmbH. Dort konnte meinem Wunsch - sofort entsprochen werden und bereits am nächsten Tag war die bestellte Auspuffanlage abholbereit.

Natürlich wollte ich sie sofort montieren. Der Wagen wurde hinten rechts etwas aufgebockt und abgesichert. Dann wollte ich den alten, gerade ein Jahr alten Auspuff, entfernen. Leider war

dies nicht so einfach, da die zwei hinteren Teile sich nicht trennen wollten.

Nach knapp einer Viertelstunde war es dann endlich soweit. Die Montage des neuen Auspuffs war problemlos, lediglich die Aufhängung des hinteren Topfes paßte nicht. Ein kurzer Anruf bei Nöldeke klärte die Situation. Um den Abarth-Auspuff zu montieren, benötigt man eigentlich zwei Halterungen, die es beim Fiat-Händler gibt.

Da der Wagen aber gerade aufgebockt war, habe ich mir damit geholfen, die Gummihalter einfach durch Verdrehen mit dem Abarth-Auspuff zu verbinden. Später habe ich dann die Halterung umgebaut.

Danach wurde natürlich erstmal gestartet. Das Soundergebnis war die Mühe auf jeden Fall wert. Allerdings könnte man vielleicht noch dies oder jenes verändern. In einer der nächsten Ausgaben werde ich darüber berichten.

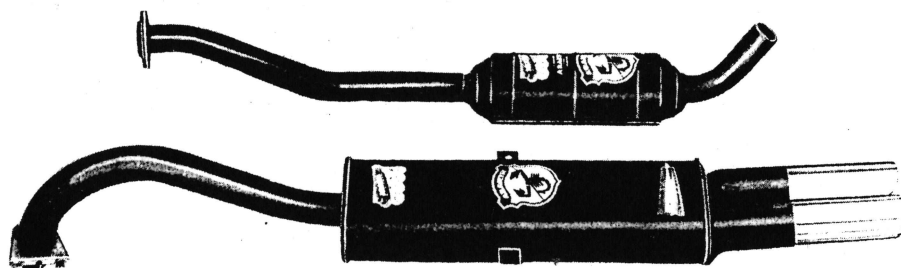
Tip: Man kann auch nur den Endtopf montieren, da die Rohrdurchmesser übereinstimmen, und der Sound bleibt der gleiche!

Übrigens ist es mir gelungen, von der Firma Nöldeke einen Sportfahrerrabatt in Höhe von 25 % auszuhandeln! (Clubausweis in Kopie einsenden).

Guido Sdrenka

FIAT 124 Spider
1981 ccm, 77 kW (105 PS)
Motortyp 132 C3.031
Fahrzeug-Typ 124 DS

Firma Nöldeke GmbH
Postfach 51 30
7750 Konstanz
Tel.: 0 75 31 / 6 32 41/2



Gesammelte Test- und Fahr- berichte

Im Folgenden sollen alle uns vorliegenden Veröffentlichungen über den Fiat 124 Spider, seine verschiedenen Variationen sowie Nachfolger gezeigt werden. Selbstverständlich erhebt diese Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit; wer also hier nicht aufgeführte Berichte sein Eigen nennt, dem wären wir sehr dankbar, wenn er sie dem Clubarchiv zur Verfügung stellt, uns zumindest aber Kopien schickt.

AMS 22/66

Zeichnungen vom 124 Spider und Dino Spider als erste offizielle Darstellung



AMS 25/66

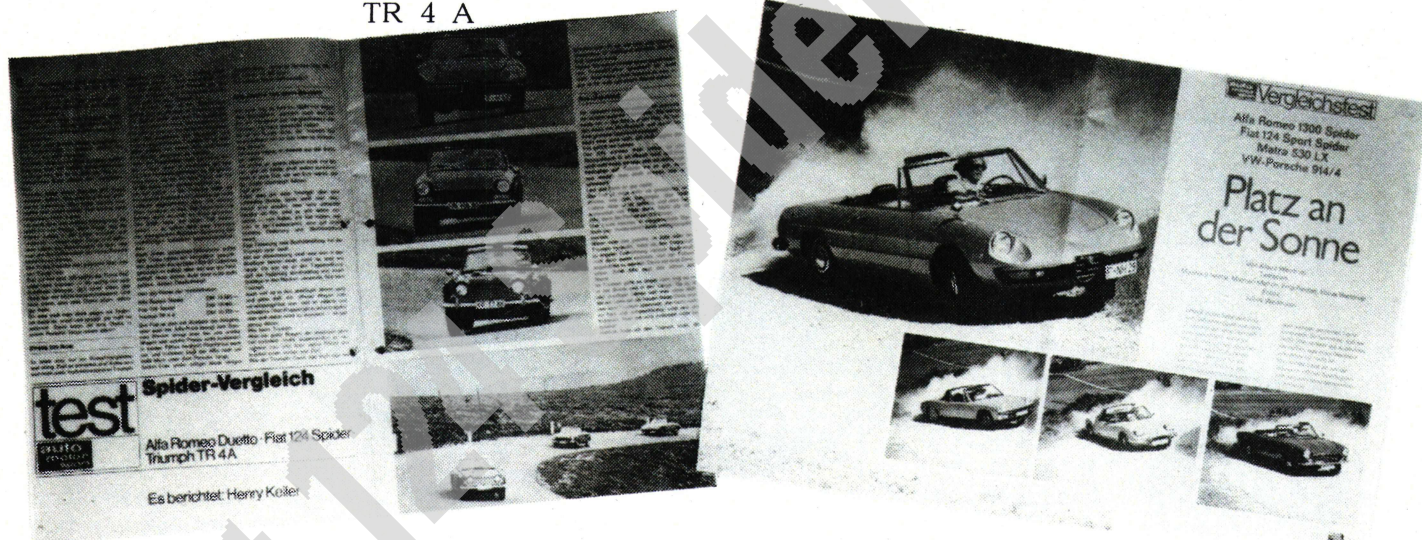
Fahrbericht Fiat 124 Sport-Spider (s. auch Spider Magazin 3/85)

Hobby 27/66

Testbericht 124 Spider

AMS 14/67

Vergleichstest Alfa Romeo Duetto, Fiat 124 Spider, Triumph TR 4 A



AMS 18/71

"Platz an der Sonne" Vergleichstest Alfa Romeo 1300 Spider, Fiat 124 Sport Spider, Matra 530 LX, VW-Porsche 914/4

AMS 6/72

Test Fiat 124 Abarth

Motor Revue 1/73

"Fiat 124 Spider Abarth"

AMS 3/73

"Bolzebug" - Fahrbericht Fiat Abarth 124 Rallye, 1.8

AMS 14/73

"Gemischtes Doppel" - Fiat 124 Sport Coupé, Fiat 124 Sport Spider

AMS 11/74

"Sportschau" Test Fiat Abarth 124 rally (s. auch Seiten 13-16)

Sport-Auto 8 /75

"Hass-Liebe" - Fiat - Lancia Werkstuning



- Rallye-racing 12/79 "Ein Ami aus Turin" - Vorstellung US - Spider
- AMS 22/81 "Offene Renaissance" - Test Fiat 124 Spider (US)
- Playboy 5/82 "Cabrios zum Fahren und zum Träumen"
- AMS 11/83 "Spider Gang" - Vergleichstest Alfa Romeo Spider 2.0, Pininfarina Spidereuropa
- AMS 10/84 "Come prima" - Fahrbericht Pininfarina Spidereuropa Volumex
- AMS 19/84 "Je oller, je doller" - Test Pininfarina Spidereuropa Volumex (der gleiche Test ist auch im AMS Testjahrbuch 1985 mit anderen Photos abgedruckt)



- Mark 12/85 "Das Aus" - Bericht über die Produktionseinstellung des Pininfarina Spider.

Alle oben genannten Zeitschriften liegen dem Club oder mir privat vor. Wer Interesse hat, den einen oder anderen Testbericht zu lesen, kann bei Hubertus gegen DM 5,- pro Testbericht (am besten in Briefmarken) Kopien erhalten.

In dem Zusammenhang noch eine Frage:

Uns liegt weiterhin ein Bericht vor, der "Im Cockpit eines Rallye-Fiat - Auf Siege programmiert" überschrieben ist. Wir wissen aber nicht, aus welcher Zeitschrift er stammt; es könnte sich um eine österreichische Autozeitung handeln. Für eine entsprechende Auskunft wären wir sehr dankbar.

Sportschau-Test AMS 11/74

FOTOS: SEUFERT

Eine abgemagerte Karosserie und ein 128 PS starker 1,8 Liter-Motor kennzeichnen den Fiat Abarth 124 rally, den Fiat vornehmlich für die Teilnahme an Rallyes konzipiert hat.

Daß Fiat sein ohnehin reichhaltiges Modellprogramm durch eine leichtere und stärkere Version des 124 Sport spiders ergänzt hat, ist auf das derzeitige Engagement in Rallye-Sport zurückzuführen. Obwohl sich schon die entsprechend modifizierte Formalausführung bei sportlichen Wettbewerben als durchaus konkurrenzfähig erwiesen hatte, schien es der uriner Sportabteilung gerade, für die beabsichtigten Einsätze ein Auto auf die Räder zu stellen, das schon in der serienmäßigen Ausführung besser auf den Rallye-Betrieb abgestimmt ist als der relativ schwere Normal-Spider. Für die notwendige Homologation der Gruppe 4 (Spezial-GT) mußte man zunächst eine 500 Stück-Sonderserie abgemagerte und von PS-Zauberer Carlo Abarth einer Leistungsir unterzogener 124 Spider ins Auge, doch zeigte das Publikum Interesse schon bald, daß man dabei zu knapp kalkuliert hatte: Bis heute sind noch weit mehr als die geplanten 500 Fiat Abarth 124 rally gebaut worden – die Homologation als Serien-GT (100 Exemplare) steht kurz vor.

Leichter, stärker, härter

Schon bei bloßer Betrachtung verheißt der Fiat Abarth seine sportlichen Ambitionen nicht: Auf dicken VR-Gürtelreifen steht er breitbeinig auf der Straße, hinter der Heckscheibe sitzt ein großer Tankschnellverschluß, am Heck mündet ein monströser Doppelrohrauspuff ins Freie, und schließlich dokumentieren die fehlenden Stoßstangen, die durch einfache Gummihörner ersetzt wurden, daß überflüssige Pfunde hier nicht erwünscht sind. Das deutet auch die reichliche Verwendung von leichtgewichtigen Materialien an: Die mit hohlem Klang schließenden Türen bestehen aus Aluminium, die Heckscheibe des fest mit der trotzdem noch sehr verwindungsfreudigen Karosserie verschraubten Hardtops ist aus Plexiglas, die von zusätzlichen Gummiverschlüssen gehaltene Motorhaube wird ebenso wie der Kofferraumdeckel und die Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff gefertigt. Die mattschwarze Farbe solcher Teile scheint der Rallye-Zunft sehr am Herzen zu liegen – anders ist es nicht zu erklären, daß das Erscheinungsbild der im Grunde schlichten Spider-Karosserie, in ihrer Urform ein Werk Pininfarinas, mit derartigen Akzenten versehen wurde.

Im Innenraum findet man sachlichere Sportlichkeit: Zwei mit angenehmem Cordsamt überzogene Schalensitze, die ausgeprägte Seitenführung vermitteln, ein griffiges Lederlenkrad mit dickem Kranz und – für alle Fälle – einen soliden Überrollbügel. Dafür muß man allerdings auf andere Ausstattungsdetails verzichten, die dem Bemühen um niedriges Gewicht zum Opfer fielen. Die im Serien-Spider vorhandenen hinteren Notsitze fehlen ebenso wie die Mittelkonsole und der Handschuhkastendeckel, die Türgriffe wurden durch primitive Kunststoffhebel ersetzt, was freilich

viel weniger stört als der Verzicht auf die dem Leistungsgewicht wohl kaum sehr abträglichen Sonnenblenden. An der Instrumentierung wurden gegenüber der zivilen Basisversion keine Veränderungen vorgenommen: Neben der Zeitanzeige findet man noch weitere Kleinuhren für Öldruck, Wassertemperatur und Benzinverbrauch sowie – größer dimensioniert – Tachometer und Drehzahlmesser. Die erwähnten Maßnahmen zur Gewichtseinsparung erleichterten die Karosserie um

Doppelvergaser anstelle des einen Registervergasers, größere Ventile, Nockenwellen mit größerer Ventilüberschneidung, erweiterte Auspuffkrümmer und der Abarth-Auspuff sorgten für 128 PS, die bei 6200 U/min erreicht werden – dem vom Hubvolumen (1756 ccm) her gleichen Basismotor genügen für 118 PS 6000 U/min. Das Drehmoment stieg durch diese Modifikation ebenfalls an, doch verlagerte sich die Drehzahl, bei der der Höchstwert von 16,2 mkg anfällt, eindeutig in den sport-

Vorzüge

- Drehfreudiger Motor
- Hohe Fahrleistungen
- Gut abgestuftes, exakt schaltbares Fünfganggetriebe

Nachteile

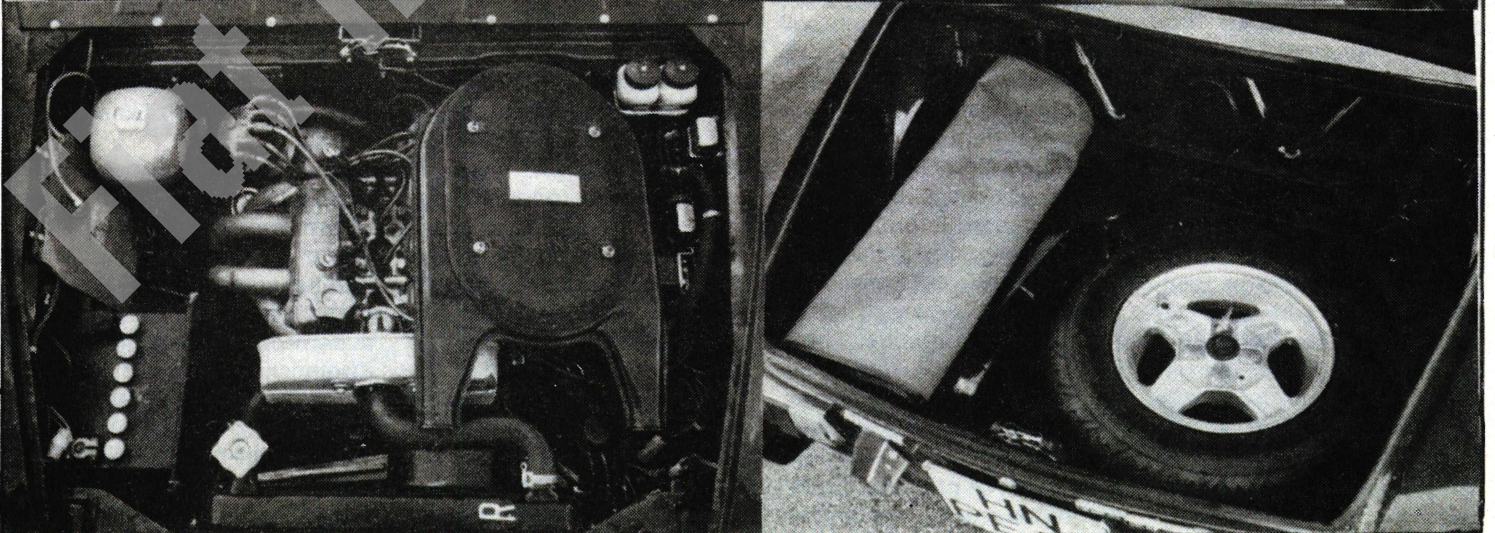
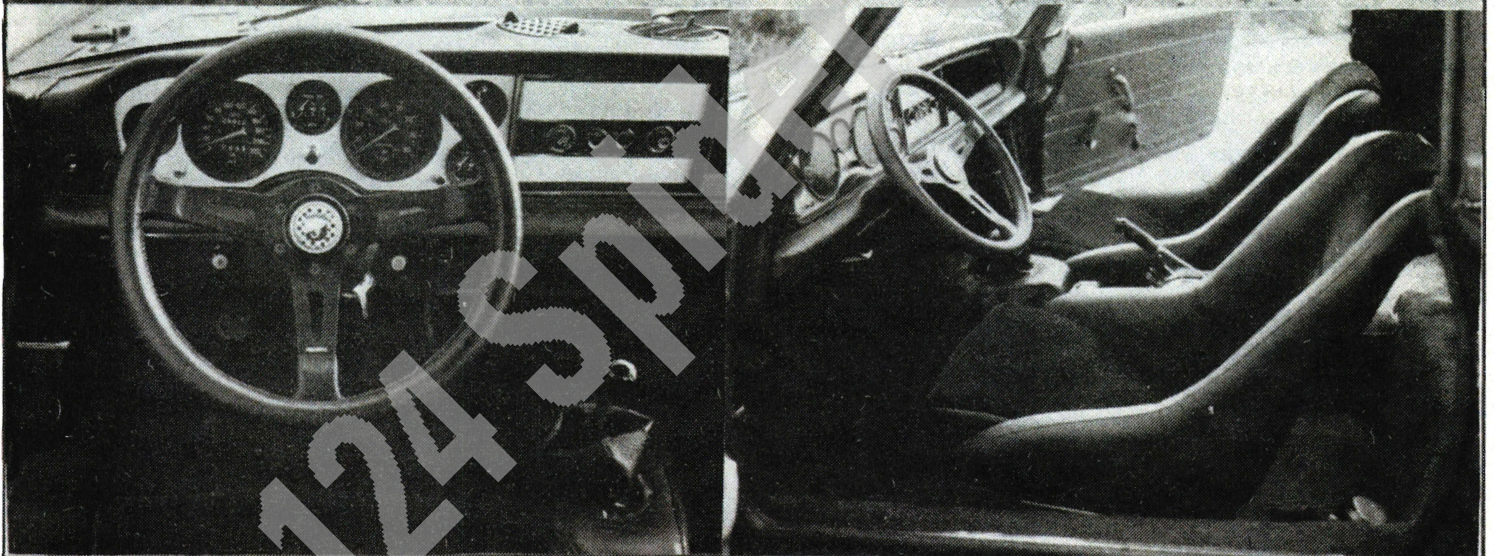
- Nicht ganz unproblematische Fahreigenschaften
- Sperrdifferential nicht serienmäßig
- Sehr lautes Fahrgeräusch
- Hoher Preis

rund 100 Kilogramm, aber dennoch ist der Fiat Abarth mit einem Gesamtgewicht von 950 Kilo fast genauso schwer wie das Basisprodukt (960 kg): Der Überrollbügel, das aufwendiger konstruierte Fahrwerk mit hinterer Einzelradaufhängung statt schlichter Starrachse und das Kunststoff-Hardtop statt des Stoffverdecks gleichen die Abmagerungskur teilweise wieder aus. Allerdings ist der Sport-Fiat nicht nur etwas leichter, sondern auch stärker als der 124 Sport Spider, und zwar um genau zehn Pferdestärken: Zwei

lichen Bereich: Optimale Durchzugskraft darf man erst bei 5200 U/min (Serien-Spider: 15,6 mkg bei 4000 U/min) erwarten.

Im Fahrbetrieb hält das rally-Triebwerk, was seine Kennziffern versprechen: Zwar ist schon im unteren Drehzahlbereich ausreichend Leistung vorhanden, doch entfacht der außerordentlich drehfreudige Zweinockenwellen-Motor sein Feuer erst richtig, wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers zwischen 5000 und 7000 U/min bewegt. Das bei niedrigen Drehzahlen sanft schlür-

An sportlichen Zusatzen herrscht beim Fiat Abarth 124 rally kein Mangel: Sparsam gepolsterte Schallensitze und ein griffiges Lederlenkrad gehören zur Serienausstattung des 128 PS starken Spiders.



fende Ansauggeräusch verwandelt sich dann in lautstarkes Trompeten, gleichzeitig setzt kräftiger Schub ein, der dank kurzer Übersetzung und enger Abstufung des Fünfganggetriebes auch nach dem Schalten in den nächsthöheren Gang fast unvermindert anhält. Aus dem

Stand bis 100 km/h beschleunigte der Fiat Abarth in nur 8,7 Sekunden und distanzierte damit den gleichfalls ziemlich lebendigen Normal-Spider deutlich (10,2 Sekunden). Auch in der Elastizität sind Fortschritte zu verbuchen, während die Höchstgeschwindigkeit nur geringfügig zunahm:

Der Fiat Abarth 124 rally erreichte 190,5 km/h, der 124 Sport Spider (Test Heft 14/1973) brachte es auf 186,5 km/h.

Besonders viel Aufmerksamkeit schenkte Fiat dem Fahrwerk des Abarth rally, denn neben den üblichen Modifikationen wie Spurverbreite-

rung, Montage breiter Leichtmetallfelgen und Gürtelreifen sowie der Verwendung härterer Federn und Stoßdämpfer führte man noch eine Radikalooperation durch, die vor allem das Fahrverhalten auf unebenen Straßen verbessern sollte: Die hintere Starrachse mußte einer Einzelaufhängung an

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 79,2 mm, Hubraum 1756 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, Leistung 128 PS bei 6200 U/min, spezifische Leistung 72,9 PS/Liter, maximales Drehmoment 16,2 mkg bei 5200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6200 U/min) 16,36 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3500 U/min) 9,24 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb durch Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und thermostatisch gesteuertem Lüfter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, zwei Weber Fallstrom-Doppelvergaser 44 IDF 20 und 44 IDF 21, elektrische Benzinpumpe, 45 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (In Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,667 (15,768); II. 2,1 (9,03); III. 1,361 (5,852); IV. 1,0 (4,3); V. 0,881 (3,788); R. 3,526 (15,162); Achsantriebsübersetzung 4,3.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulisches Zweikreisbremsensystem, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetallfelgen 5 1/2 J 13, Gürtelreifen Pirelli CN 36 185/70 VR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2280 mm, Spur 1413/1400 mm, Außenmaße 3914 x 1630 x 1240 mm, Innenbreite 1230 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante 920 mm, Sitztiefe 500 mm, Wendekreis 11 m, 2 1/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 950 kg (davon Vorderachse 520 kg, Hinterachse 430 kg,

Gewichtsverteilung 54,7 : 45,3, zulässiges Gesamtgewicht 1125 kg, Zuladung 175 kg, Personenindexzahl 2,1, zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 7,4 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 8,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 190,5 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

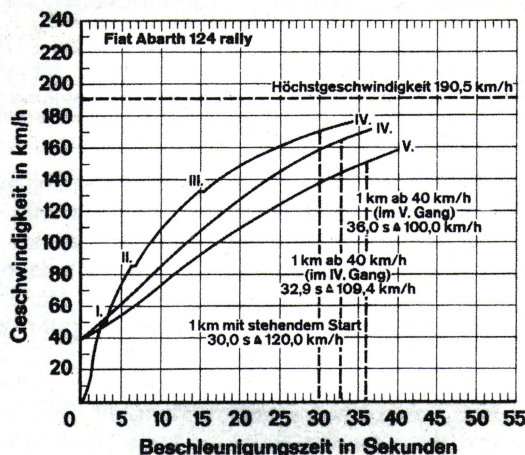
0 bis 40 km/h	2,0 s
0 bis 60 km/h	3,7 s
0 bis 80 km/h	5,7 s
0 bis 100 km/h	8,7 s
0 bis 120 km/h	12,1 s
0 bis 140 km/h	17,3 s
0 bis 160 km/h	24,7 s
1 km mit stehendem Start	30,0 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. (V.) Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	4,6 (6,5) s
40 bis 80 km/h	8,8 (11,8) s
40 bis 100 km/h	13,3 (17,1) s
40 bis 120 km/h	18,1 (23,6) s
40 bis 140 km/h	23,6 (31,2) s
40 bis 160 km/h	30,9 (41,0) s
1 km ab 40 km/h	32,9 (36,0) s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 49 km/h
II. Gang	12 bis 85 km/h
III. Gang	21 bis 132 km/h



IV. Gang	33 bis 179 km/h
V. Gang	40 bis 203 km/h*
* theoretischer Wert	

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	59 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	82 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	84 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	86 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	10,4 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	14,1 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	9,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	12,7 L/100 km
Kurzstrecke	10,5—12,0 L/100 km
Testverbrauch	12,8 L/100 km

WARTUNG

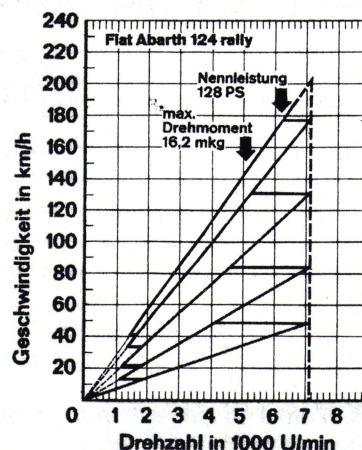
Inspektion und Ölwechsel . alle 10 000 km

Hersteller: Fiat SA., Corso G. Agnelli 200, Torino, Italien.

Importeur: Deutsche Fiat AG, 71 Heilbronn.

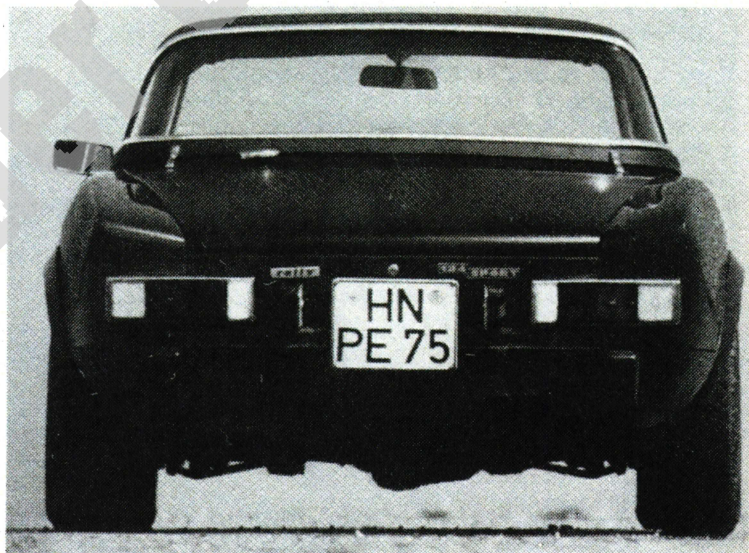
RICHTPREIS

Fiat Abarth 124 rally DM 20 950,—



Kotflügelverbreiterungen, Leichtmetallfelgen und einfache Gummihörner anstelle von Stoßstangen verleihen dem 124 rally zusammen mit der auffallenden Lackierung in die Jahre gekommenen Rallye-Look.

Fiat Abarth 124 rally



Querlenkern, Schubstreben und Federbeinen weichen. Was mit diesem Aufwand erreicht wurde, kann allerdings nicht ganz überzeugen: Solange die Piste eben ist, verhält sich der Fiat zwar auch bei den möglichen hohen Kurvengeschwindigkeiten problemlos; ein grundsätzlicher Mangel ist hier lediglich das Fehlen eines Sperrdifferentials. Zumal in engen Krümmungen hat man Mühe, die Leistung auf den Boden zu bringen, weil das entlastete Hinterrad schon frühzeitig durchdreht. Auf Bodenwellen

ist es freilich nicht nur mit dem ohnehin äußerst spärlichen Federungskomfort, sondern auch mit der Gutmütigkeit schnell vorbei: Der Abarth rally läuft jeder Unebenheit nach und versetzt in Kurven so kräftig mit dem Heck, daß schnelles Gegenlenken nötig wird. Die zwar nicht sonderlich leichtgängige, aber sehr direkt arbeitende Lenkung zeigt sich bei solchen Manövern von ihrer besten Seite, doch ändert dies nichts an der Tatsache, daß der 124 rally in Kurven zwar schneller, aber auch schlechter be-

herrschbar ist als das starrachsige Basismodell.



Als Straßensportwagen ist der Fiat Abarth 124 rally zweifellos nur bedingt geeignet. Er kostet mit knapp 21 000 Mark über 6000 Mark mehr als die Normalausführung, doch bekommt man für diese Summe neben den besseren Fahrleistungen fast ausschließlich Dinge, die kaum praktische Vorzüge mit sich bringen: Auf Leichtmetalltüren, Kunststoffhauben und auffallende Lackierung kann man gut und

gerne verzichten. Wer sportliche Ambitionen hat, ist mit diesem Fiat besser bedient, doch muß er sich darüber klar sein, daß für Konkurrenzfähigkeit bei Rallyes weitere Modifikationen unumgänglich sind – Teile zur Leistungssteigerung und Fahrwerksverbesserung wird die Deutsche Fiat in Kürze anbieten. Die bisher etwa 30 Käufer in Deutschland scheinen sich über den gezielten Verwendungszweck des Fiat Abarth durchaus im klaren zu sein: Es waren ausschließlich aktive Sportfahrer. Götz Leyrer

Teilemarkt

Dirk Lührmann
Tel.: 0 54 22 / 443 87

V: orig. Abarth-Spider, BJ 75, 128 PS, schwarz/weiß, guter Zustand, kein Sperrdiff., keine Schalensitze, CD 30 mit 185/70, Verdeck 2 Jahre alt, Innen gut, restauriert 1984 (mit Belegen) VB DM 16.000,- bis 18.000,-. Nehme gutenhaltenen Spider bis ca. 10.000,- in Zahlung!

Michael Bischoff
Tel.: 0 40 / 49 27 68

V: Motor 1600, Typenschilder in Chrom, Radkappen, Nummernschildbeleuchtung, Aschenbecher AS, div. Dichtungen, Windschutzscheibenrahmen mit Scheibe und Dichtung, Zylinderkopf 1600, Heizungsanlage, Vorderachsträger, Konsolen, Kabelbaum, Luftfilter 1600 sowie div. Kleinteile.

Claus Bressler
Tel.: 0 40 / 604 97 11

S: Volumex - Felgen mit Reifen und Verbreiterungen.

Jörn Voight
Tel.: 0 40 / 200 98 20

V: Wurzelholzarmaturenbrett mit sechs Ausschnitten bis BJ '82, vierteilig, DM 150,-.

Michael Kannefass
Tel.: 02 01 / 79 23 46

V: 67er Spider, Ferrarirot, Verdeck und Innenraum schwarz, Stahlfelgen, ATM 2000 km, 1600 ccm, 93 PS, Nadilenkrad, kein Rost, VB 5.000,-.

S: Verdeck mit Gestänge, Motor 1600, Auspuff, Kofferraumschloß, Persenninghaken auf Karosserie, Einsetzbleche für Kotflügel vorne re + li.

Jürgen Kniese
Tel.: 0 56 92 / 23 72

V: Außenspiegel US, Stahlfelgen (US)

S: Abschlußchromleiste Fahrertür

Thorsten Scheele
Tel.: 0 43 81 / 58 14

S: Getriebe 2000 ccm

Hubertus Labes
Tel.: 0 40 / 410 33 92

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

S: Sonnenblende rechts (Euro)

Michael Möller
Tel.: 0 40 / 880 76 92

V: BS-Spider, 110 PS-Motor neu, TÜV neu, Lederinnenausstattung, Mercedes-Dach, Porsche indisch-rot, CD 30, Türen neu, Bremsen neu, Abarth-Lenkrad, gesamte Beleuchtung neu, VB 11.000,-
Einzelteile:

1400er Haube (flach), Kotflügel vo re neu.

Guido Sdrenka
Tel.: 0 40 / 81 40 77

S: Beifahrertür, Katalysator

Rüdiger Tillmann
Tel.: 0 23 07 / 120 38

S: Bremssättel vorne, Kotflügel hi li, Türinnenverkleidungen.

V: Kofferraumdeckel, Doppelvergaser, Blinkergläser hinten (orange).



Martens & Prahll · Postfach 15 85 · 2400 Lübeck 1

2400 Lübeck 1 · Dankwatsgrube/An der Obertrave

An die

Mitglieder des

Fiat 124 Spider Club e.V.

☎ 04 51/160 03-0

✉ 26 384 muphl d

Handelsbank in Lübeck (BLZ 230 302 00) Nr. 63 517
Sparkasse zu Lübeck (BLZ 230 501 01) Nr. 1-007 434
Volksbank Lübeck (BLZ 230 901 42) Nr. 3 507 610
Postgiro: Hamburg (BLZ 200 100 20) Nr. 9913-208

24. Februar 1987
Christian Bartelt

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben ein Versicherungskonzept entwickelt, das speziell auf Liebhaber-Fahrzeuge zugeschnitten ist. In der Voll- bzw. Teilkasko-Versicherung versichern wir Liebhaber-Fahrzeuge nicht nach dem Typklassenverzeichnis, sondern ausschließlich ihren Marktwert.

Auf das Alter des Fahrzeuges kommt es grundsätzlich nicht an.

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Vorlage des Gutachtens eines vereidigten Sachverständigen, aus dem sich der Marktwert des Fahrzeuges ergibt. Das Gutachten darf nicht älter als 2 Jahre sein und muß alle 2 Jahre aktualisiert werden.
Solange das Gutachten noch nicht erstellt ist, versichern wir den voraussichtlichen Wert (Schätzung des Besitzers).
2. Der Marktwert des Fahrzeuges liegt über dem damaligen Listenpreis bei Auslieferung des Fahrzeuges.
3. Das Fahrzeug wird nicht mehr gebaut.

Jahresprämien:

- a) Teilkasko-Versicherung mit DM 300,-- pro Schadenfall
0,4 % vom Marktwert
- b) Vollkasko-Versicherung, z.B. DM 2.000,-- Selbstbeteiligung
incl. Teilkasko mit DM 300,-- Selbstbeteiligung
2 % vom Marktwert

Nähere Information zur Haftpflicht-Versicherung und anderen Versicherungssparten können bei Ihrem Club-Vorstand oder bei uns direkt erfragt werden.

Mit freundlichen Grüßen
MARTENS & PRAHL
VERSICHERUNGSKONTOR

Hamburg - Kiel - Lübeck

Fiat 124 Spider Club e.V.

Michael Bischoff
Rombergstraße 18
2000 Hamburg 20

Liebe Mitglieder,

daß Versicherungen gern das Mitgliederpotential von Automobilclubs nutzen möchten, ist gemeinhin bekannt und wird deshalb meist nicht mit Wohlwollen betrachtet.

In diesem Falle aber bin ich gern bereit gewesen, dem Versicherungskontor Martens & Prahl die Möglichkeit der Selbstdarstellung und einer Anzeige in unserem Spider-Magazin zu geben.

Als erstem Versicherungsmakler in Verbindung mit der Provinzial Kiel ist es dieser Firma gelungen, eine wirkliche, schon lang geforderte Vergünstigung in der Kaskoversicherung für Liebhaberfahrzeuge anzubieten.

Nach mehreren Gesprächen mit Herrn Bartelt konnte ich mir auch einen Eindruck über die Aktivitäten des Versicherungskontors machen und bin überzeugt, in dieser Firma einen kompetenten und auch automobilbegeisterten Versicherungspartner für unsere Mitglieder gefunden zu haben.

Neben den linksseitig aufgeführten Konditionen bietet uns Herr Bartelt speziell für unseren Club noch folgende Vergünstigungen an:

- Wenn Mitglieder als Werbeträger auftreten wollen (z.B. kleine Aufkleber), erhalten sie eine spezielle Vergünstigung, die gesondert zu erfragen ist.
- Kostenlose Gutachten von einem dem Versicherungskontor angeschlossenen Gutachter (Wert ca. 130 DM) für zukünftige Versicherungskunden.
Diese kostenlosen Gutachten werden nur in Hamburg oder Schleswig-Holstein erstellt.

Nicht jedes Mitglied wird in den Genuß dieser günstigen Versicherung kommen, dieses trifft z.B. für neuere Fahrzeuge zu, deren heutiger Marktwert deutlich unter dem damaligen Listenpreis liegt.

Aber auch diese Mitglieder profitieren letztendlich von diesem Angebot, denn Herr Bartelt sagte uns auch Unterstützung für unsere Clubarbeit zu, sei es für unsere Treffen oder auch in Form einer kleinen Spende.

Ich halte dieses Angebot für sehr interessant und schlage vor, es eingehend zu prüfen und festzustellen, ob es für sein eigenes Fahrzeug in Betracht kommt!

Euer

Michael





Wir versichern Liebhaberfahrzeuge unabhängig vom Alter im Kaskobereich nicht nach dem Typenklassenverzeichnis, sondern ausschließlich nach ihrem Marktwert. Dieser ergibt sich aus dem Gutachten eines vereidigten Sachverständigen und wird in der Versicherungspolice dokumentiert.

Zum Beispiel:

**Fiat Spider,
Wert DM 17.000,-**

Teilkaskoversicherung mit
DM 300,- Selbstbeteiligung:
Jahresprämie, 0,4% vom
Marktwert, DM 68,-

Vollkaskoversicherung mit
DM 2.000,- Selbstbeteiligung
inkl. Teilkaskoversicherung
mit DM 300,- SB:
Jahresprämie, 2% vom
Marktwert, DM 340,-

Martens & Prahl
Versicherungskontor

**Dankwartsgroße 72
2400 Lübeck
Tel. 0451/16003-0**