

# Spider

## MAGAZIN



Ausgabe 1/89

5. Jahrgang

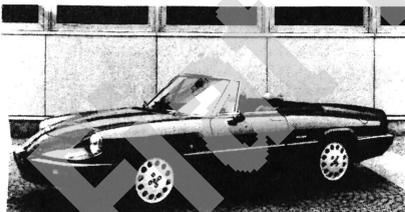
DM 8,-

**Seit über einem halben Jahrhundert verbindet die Marken der Fiat-Gruppe und pininfarina eine ebenso enge wie erfolgreiche Zusammenarbeit.**

Der neue Lancia Station Wagon ist das derzeit letzte Glied in einer langen Kette von berühmt gewordenen Automobilmodellen auf der Basis von Fiat, Ferrari, Alfa Romeo, und Lancia Fahrzeugen, die von pininfarina stammen. Erinnerungen werden wach an den legendären



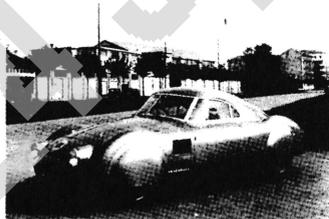
Fiat 124 Spider, der – zuletzt unter dem Namen Europa-spider – fast zwei Jahrzehnte ein Dauerbrenner war und in insgesamt über einer Viertelmillion Stück gebaut wurde. Aber auch so elitäre Modelle wie der Ferrari Testarossa, das Fiat 130 Coupe sowie eine Limousine wie der Alfa Romeo Spider sind pininfarina Modelle.



Die Geburtsstunde von »Carrozzeria Pinin Farina« datiert auf den 30. Mai 1930, eine kleine aber feine Karosserieschmiede in Turin, wo in der Folgezeit Einzelanfertigungen oder kleine Serien auf der Basis von Serienfahrwerken entstanden. Die erlesene Liste umfaßt amerikanische Marken – bis Cadillac – wie Marken aus England – bis Rolls Royce – Frankreich und insbesondere Italien.

1961 änderte der Präsident der Republik Italien persönlich den Familiennamen der Gründerfamilie in Pininfarina, was auch eine entsprechende Änderung des Firmennamens zur Folge hatte.

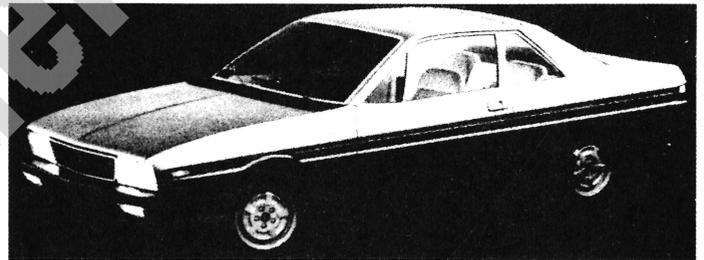
Ein ausführlicher Report über Forschungszentrum und Auto-produktion – derzeit 150 Einheiten pro Arbeitstag – soll einer späteren Ausgabe dieser Zeitschrift vorbehalten bleiben.



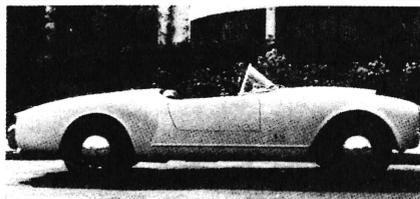
Wenden wir uns also dem Hauptthema dieses Beitrages zu, der langen Tradition in der Zusammenarbeit zwischen pininfarina und Lancia. Sie ist fast genau ein halbes Jahrhundert alt und begann mit dem Lancia Aprilia Aerodinamica, der für automobilsportliche Wettbewerbsinsätze entworfen und gebaut wurde.



Auf Basis des Lancia Aprilia entstand zehn Jahre später, 1946, das Modell »Bilux«. Mit ihm verbindet sich eine Brandkatastrophe im Dezember 1946, durch die in einer einzigen Nacht das gesamte Produktionsgebäude total vernichtet wurde. Was der Herstellung des »Bilux« keinen Abbruch tat: nach nur zwei Monaten wurde sie in provisorischen Holzschuppen wieder aufgenommen.



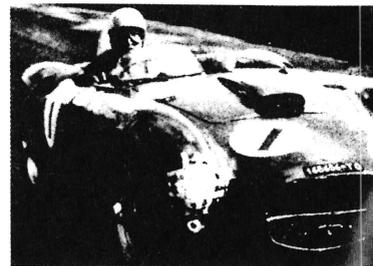
Im April 1951 dann die Vorstellung des nächsten pininfarina Lancia, des Aurelia B 20, gefolgt im November 1953 vom Lancia D 24, der die »Carrera Panamericana« gewann. Vom Aurelia B 24 wurden 1955 eine kleine Serie von Spidern gebaut.



Auf dem Genfer Salon 1975 debütierte dann der Lancia »Montecarlo«, bei dem von der Projektierung über Design bis zur Produktion alles bei pininfarina lag.



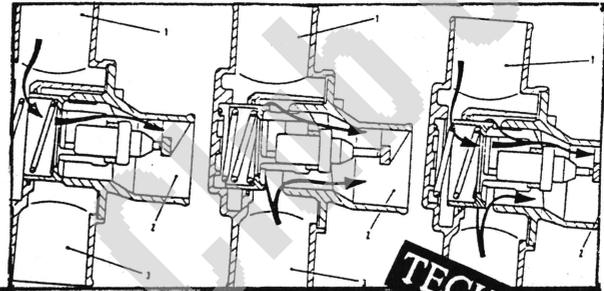
Der Genfer Salon ein Jahr später sah wiederum die Weltpremierer von zwei Lancia von pininfarina: die Gamma Limousine und das Gamma Coupe, letzteres auch dort gebaut.





# Inhalt

- 2 Historische Anzeige
- 4 Vorwort
- 5 Abarth - Stationen eines Sportlers
- 12 Glänzende Idee
- 13 Mein Spider
- 13 Fiat-Ersatzteilstützpunkte
- 14 Technik - Technikkarten
- 16 Technik - Zylinderkopfdichtung
- 17 Tuning - Braucht man das?
- 18 Einladung zur Jahreshauptversammlung 1989
- 19 Spiderteile - Preisvergleich
- 20 Hinweis in eigener Sache
- 21 Kurz Notiert
- 22 Alle Termine 1989
- 23 Sattler gesucht...
- 24 Weihnachten ist gerade vorbei
- 25 Reisetip: Ungarn
- 26 Teilemarkt
- 27 Probleme mit der roten Nummer?



**TECHNIK**



## Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4 - jährlich als Organ des 124 Spider Club e. V., Rombergstr. 18, 2000 Hamburg 20.  
Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 4,- DM je Heft, (Nr. 1/88 ausnahmsweise DM 8,-), im Jahresabonnement 25,- frei Haus.  
Auflage 250 Stück.  
V.i.S.d.P. FIAT 124 Spider Club e. V.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden.  
Technische Hinweise sind Empfehlungen des

Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.  
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.  
Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.  
Für Gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/88.  
Satz : Andreas Rumpenhorst  
Layout : Hubertus Labes  
Druck : Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45, 2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Hubertus Labes  
Rothenbaumchaussee 55  
2000 Hamburg 13  
Tel.: 040 / 410 33 92  
Mitglieder der Redaktion : Michael Bischoff (MB), Hubertus Labes (HWL)  
Anschrift : wie Anzeigenleitung  
Bankverbindung: Commerzbank  
Winsen/Luhe  
BLZ. 240 410 12  
Kto. Nr. 80 598 00

# Vorwort:

Im Jahre 3 n. Be. (nach Bauende) unseres Automobils möchte ich allen Mitgliedern zu Saisonbeginn das bisher dickste, bunteste und informativste Spider-Magazin mit ein paar einleitenden Worten vorstellen.

Die Ausgabe 1/89 ist ein Glanzstück unseres "Zeitungsmachers" Hubertus Labes und damit auch seine letzte Edition; zu Pfingsten 1989 wird er auch den Posten des 2. Vorsitzenden abgeben, um sich intensiver seinem beruflichen Werdegang widmen zu können.

Hubi hat in den letzten drei Jahren den Stil des heutigen Spider-Magazins geprägt, um das uns auch andere Clubs beneiden. Manch einer macht sich keine Vorstellung davon, was es bedeutet, so ein Blatt auf die Beine zu stellen, wieviel Zeit und Nerven es kostet, die Beiträge zu sammeln, das Layout zu erstellen, bis schließlich das fertige Magazin ausgeliefert werden kann.

Gleichzeitig haben Hubi und ich auch seit drei Jahren den Club gemeinsam geführt und ich möchte ihm an dieser Stelle auch als persönlicher Freund herzlich für die fruchtbare Zusammenarbeit danken.

Neuer Chefredakteur wird mit Ausgabe 2/89 Adam Sosna werden, vielen bekannt als Veranstalter des beliebten Saisonausklangtreffens in Bielefeld.

Schon mit dieser Ausgabe haben wir das Schriftbild verkleinert, um mehr Text unterbringen zu können, ohne die Seitenzahl allzusehr anzuhäufeln, was sich natürlich kostensparend auswirkt. Gleichzeitig wird unser Titelbild zukünftig immer in Farbe erstrahlen. Die zusätzlichen Kosten werden, wie bisher, durch Anzeigen gedeckt. Wem dies aufstößt, sei gesagt, daß wir auch deswegen auf eine Erhöhung des Jahresbeitrags verzichten können.

So bunt wie unser Titelbild und so

interessant wie der in diesem Heft erscheinende Abarth-Artikel hat sich auch unser Clubleben entwickelt. Dieses Jahr können wir mit drei großen Treffen aufwarten; Pfingsten erstmals zusammen mit dem Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. Das Hamburger Segelflugtreffen dann vom 2. - 4. Juni wird manchem Mitglied die Möglichkeit geben, endlich einmal "in die Luft zu gehen". Der Saisonausklang findet traditionsgemäß nun schon zum 3. Male in Bielefeld statt, Adam erwartet uns vom 1. - 3. September (weitere Treffen siehe Terminkalender!).

Worüber ich mich sehr freue, ist die gesteigerte Bereitschaft zur Mitarbeit, denn nur so lassen sich interessante Treffen organisieren und neue Ideen verwirklichen. Die diesjährigen Treffen werden größtenteils von Mitgliedern außerhalb des Vorstandes organisiert und ganz besonders deshalb möchte ich hier jeden einzelnen ansprechen, diese Bereitschaft zu honorieren und seinem Spider die Sporen zu geben, damit möglichst viele zu den Treffen kommen.

Erfreulich ist auch, daß immer mehr Mitglieder die Lust verspüren, zur Feder zu greifen, um einen Artikel fürs Spider-Magazin zu verfassen.

Die Stammtische mehren sich; neben Hamburg und Berlin findet man sie jetzt auch in Bielefeld, vielleicht auch bald in Kiel oder Köln?

Wichtig ist nur, eine nette Kneipe zu finden, wo sich die Interessierten regelmäßig treffen können, denn der Frühling naht und eine kleine spontane Ausfahrt nach dem Stammtisch (hoffentlich ohne Alkohol) macht auch mit 4 oder 5 Spidern viel Spaß. Also, wer Lust hat, kann sich die Mitgliederliste schnappen und die Leute aus seiner Umgebung anrufen.

So, genug der schönen Worte, ich wünsche uns allen eine fröhliche Saison 1989 und hoffe auf zahlreiches Erscheinen (auch der Sonne) auf unseren Treffen!

Euer Michael Firoh



# Abarth

Urheberrechtlich geschützt

Nachdruck nur mit Genehmigung der Autoren

## Stationen eines Sportlers



Die Rallyekarriere des Fiat-Spider begann eigentlich recht unprofessionell. Die Marke Fiat war im internationalen Rennszenario bis dato ein eher unbeschriebenes Blatt und auch bei der Entwicklung des Fiat 124 Spider war keinesfalls an Rallies oder ähnlich strapaziöse Verwendungen gedacht. Der Spider war der Nachfolger der 1500-Reihe und als solcher die sportlich-offene und preiswerte Alternative im Fiat-Programm.

Schließlich wäre es bei einer Planung in Richtung Rallyesport auch sinnvoller gewesen, den - gleichzeitig zum Spider entwickelten und vorgestellten - Dino aufgrund seiner Konstruktion und besonders wegen der üppigen Motorisierung für eine derartige Aufgabe zu präparieren.

So waren es dann auch Privatfahrer, die Spider's Talent zum Rallyesport entdeckten und bereits 1966 praktisch mit Serienautos und nur wenigen Veränderungen am Fahrzeug kleinere Konkurrenten mitfuhren. Dabei überzeugte vor allem die Robustheit des Spiders, aber auch sein zuverlässiger 2-Nockenwellen-Motor.

Der Dank des Abarth-Fans hat unzweifelhaft Hakan Lind-

berg zu gelten, welcher in den darauffolgenden Jahren als ein solcher Privatfahrer "dem Fiat Spider das Fliegen beibrachte", wie die damalige Presse zu berichten wußte. Lindberg fuhr einen 1400-Spider, der weitestgehend in Originalzustand belassen war, also auch ein Verdeck hatte, was ihm respektvoll den Namen "Fetzendachbomber" einbrachte.

Die bescheidenen Erfolge dieser Pioniere ermunterten Fiat, ab 1969 einige Privatautos mit Teilen zu versorgen. Dies betraf schon den mit einem 1600er Motor ausgestatteten Spider, welcher in jenem Jahr in Turin vorgestellt und 1970 für die Grp. 3 homologisiert wurde.

Anbei bemerkt: Für die Homologation zur Grp. 3 (Serien GT) müssen 1000 baugleiche Exemplare innerhalb von 12 Monaten produziert werden, für die Grp. 4 (Spezial GT) genügen 500.

1970 wurde dann ob der Erfolge einiger Privates ein Werksteam, "Squadra Rally" genannt, mit Profipiloten gegründet. Diesen wurden leicht verbesserte Serien-Spider und der Service einer Werksmannschaft zur Verfügung gestellt.

1968:



1.400 ccm 110 PS bei 6.500 U/min 1.050 kg

Bedeutendste Verbesserung waren der Einbau eines Colotti-Renngetriebes, eines selbstsperrenden Differentials und einige Veränderungen am Motor, welcher bei 7.000 U/min immerhin 155 PS freimachte. Zudem wurde der Wagen trotz Hardtops auf knapp 1.000 kg abgespeckt.

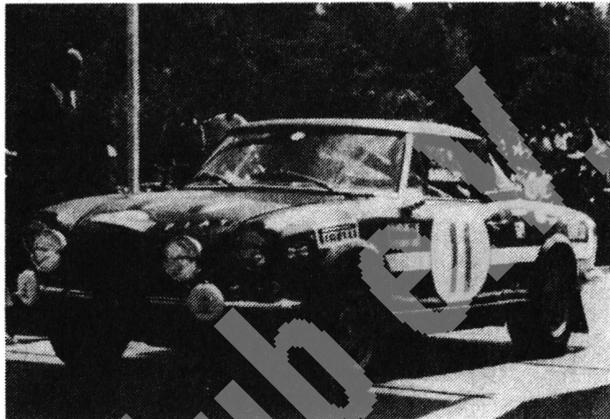
Mit diesem Renn-Spider war gar ein weibliches Team Tominz/Mamolo erfolgreich unterwegs.

Damit aber waren bei weitem keine optimalen Bedingungen für vordere Plätze geschaffen. Dafür mußte ein wirklich konkurrenzfähiges, den speziellen Anforderungen internationaler Rallies gewachsenes Fahrzeug, entwickelt werden.

So entschloß sich Fiat 1972 zur Produktion eines für den Rallye-Einsatz geeigneten Autos auf die Beine zu stellen. Als Prototyp auf dem Genfer Salon von Pininfarina der Öffentlichkeit vorgestellt, war der Abarth-Spider im September in den Verkaufsräumen und bereits im November für die Grp. 4 (Spezial GT) homologiert.

Dieses völlig neue Auto basierte auf dem Spider 1600, dessen viele sportlichen Erfolge die grundlegenden Qualitäten zeigten und dazu führten, eine verstärkte 1800-Version zu schaffen, die noch mehr auf Rallies zugeschnitten war, wobei die wertvollen technischen Erfahrungen auf schwierigen und unterschiedlichsten Rennstrecken realisiert wurden.

1971:



1.600 155 7.000 1.000

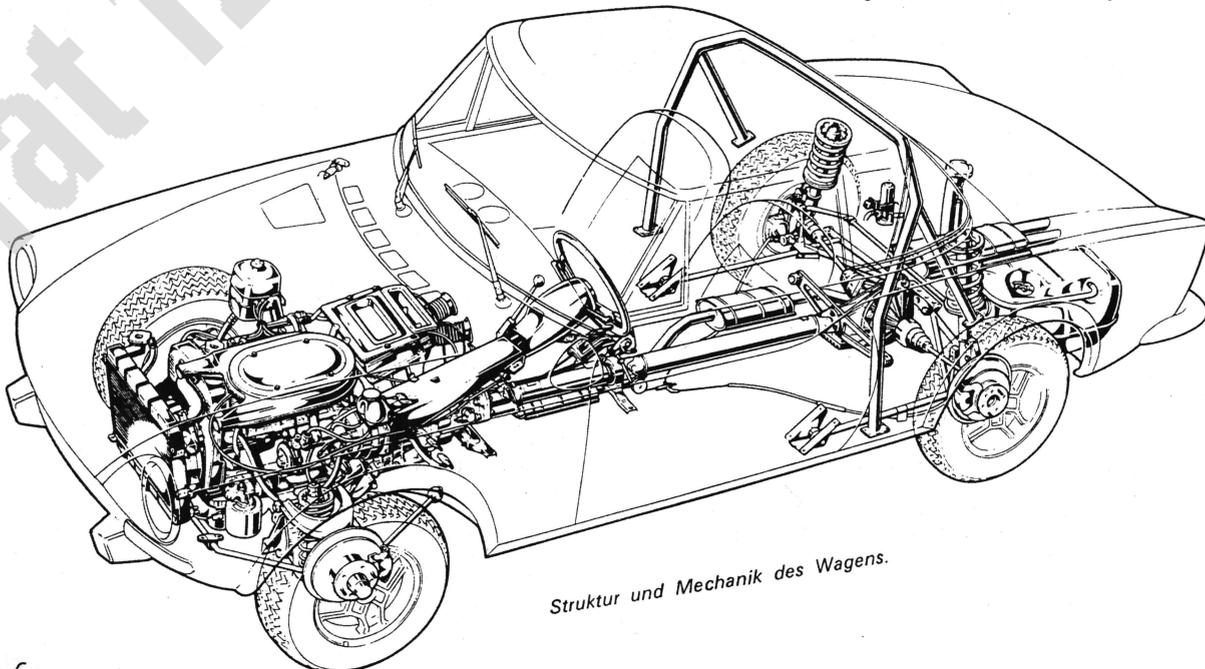
Der gemeinsame Nenner des 124 Rally ist ohne Zweifel seine Robustheit. Angesichts der schwierigen Bedingungen, unter denen dieser Wagen sportliche Wettbewerbe bestehen muß, wurde jedes Einzelteil so konstruiert, daß höchste Zuverlässigkeit garantiert ist.

Die Rohkarossen dieses Autos kamen direkt von Pininfarina zu Abarth, wo sie an verschiedenen Stellen verbessert wurden, teilweise erleichtert, teilweise verstärkt. Alle Punktschweißungen, die besonderen Beanspruchungen unterlagen, wurden bei Abarth sorgfältig nachgeschweißt.

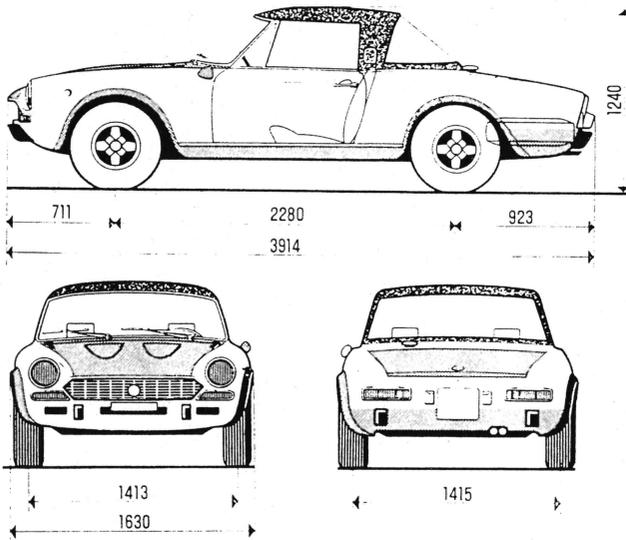
Abarth, das war in erster Linie Carlo Abarth, ein 1908 in Österreich geborener und in den 50er Jahren nach Italien übersiedelter Konstrukteur und Produzent von Klein-Rennwagen, der die Konkursmasse Cisitalia mit seinem Partner Amando Scagliarini gekauft hat. Er verkaufte seine Firma 1971 an Fiat und sie wurde damit zur Fiat-Rennabteilung.

Der mit dem 1800-Fiat Motor ausgestattete Abarth-Spider war von Anfang an konkurrenzfähig und erfolgreich. 1972 wurde bei der Rallye Akropolis der erste wichtige Sieg eingefahren, ein beachtlicher Erfolg für ein so junges Team.

Vorrangiges Ziel war ein möglichst geringes Leergewicht. Dafür wurde im Vergleich zum "Normal-Spider" einiges



Struktur und Mechanik des Wagens.

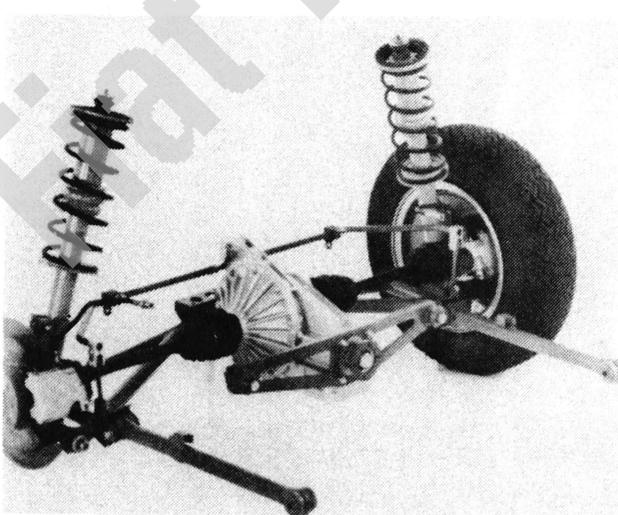


getan. Das fing an bei gelochten Heckabschlußblechen, ging über von zusätzlichen Gummiverschlüssen gehaltenen, mattschwarz lackierten Hauben aus Kunststoff und Gummihörnern statt der bekannten Chrom- (eigentlich Stahl-) Stoßstangen, Türaußenhäute aus Alulegierung bis zu Abmagerungen im Innenraum: Plastikgriff statt Armlehne, Alu-Armaturenbrett sowie fehlende Sonnenblenden, Rückbank, Mittelkonsole, Handschuhfachdeckel.

Zudem waren die Schwellerverkleidungen und die unteren Kotflügeldecken hinten aus Aluminium; auf diese Weise sparte man etwa 100 kg ein, welche allerdings teilweise aufgezehrt wurden durch Überrollbügel, fest verankertes Hardtop - immerhin mit Plexiglas-Rückfenster - so daß der Abarth am Ende vollgetankt 938 kg statt 960 kg auf die Waage brachte; eine effektive Gewichtsersparnis von 22 kg also.

Veränderungen sollte hingegen lediglich den rallyebegeisterter Fahrer unterstützen, so ein Tankschnellverschluß unmittelbar hinter dem Rückfenster, Sportlenkrad und - auf Wunsch - Schalensitze aus GFK mit Vierpunktgurten. An dieser Stelle sind aber vor allem die technischen Verbesserungen zu erwähnen.

Die umfangreichste Veränderung zum Spider wurde sicherlich mit dem Einbau der nicht starren Hinterachse vorgenommen. Zwei sehr kräftig dimensionierte Querlenker mit langen Reaktionsstreben (die inneren Anlenkungen sind in der Mitte! des Wagenbodens hinter dem Differential) und verlängerten Federbeinen in größeren Stoßdämpferdomen ermöglichen ein voneinander weitgehend unabhängiges Anpassen der Antriebsräder an Bodenunebenheiten.



Der dritte Anlenkpunkt neben Federbein und Wagenboden wird durch Schubstreben - ähnlich denen der Starrachse - an der hinteren Querachse erreicht. Diese mit Bolzen verschraubte Aufnahme wurde von Abarth fest verschweißt, um früher oftmals auftretende Scherbrüche zu vermeiden. Zusätzlich bekam der Abarth-Spider die berühmte CD 30 Felge, die übrigens keine Alu-Felge sondern eine Magnesium-Legierung ist.

Die Schubstreben selber sind ein erneuter Beweis für die Freude, mit der sich Carlo Abarth aus der Fiat-"Serienkiste" bedient hat. Dem Abarth-Neuling bietet sich beim Betrachten der Hinterachse ein erschreckendes Bild; sind doch die Schubstreben nach einem Bruch geschweißt worden - wie lebensmüde. Tatsächlich wurde aber die Spiderstrebe verkürzt und neu aufgeschweißt verwendet. Offensichtlich hat es gehalten.

Die beschriebene Einzelradaufhängung würde ohne weitere Maßnahmen eine übermäßig starke Neigung des Fahrzeugs bei Kurvenfahrten herbeiführen. Dieser Erkenntnis Rechnung tragend, wurden die Enden beider Querlenker durch einen Querstabilisator miteinander verbunden. Das durch Kurvenfahrt bedingte Einfedern des kurvenäußeren Achsschenkels wird durch den Stabilisator auf die kurveninnere Seite übertragen. - Das Fahrzeug kippt nicht, es senkt sich nunmehr etwas ab und bleibt in der Horizontalen.

Die Vorderachse wird durch eine ähnliche Konstruktion stabilisiert und ist bis auf das Vorhandensein von Schubstreben zum unteren Trapezlenker mit der Spiderachse eng verwandt.

Doch nun einen Blick auf den Antriebsstrang, der im Gegensatz zum Fahrwerk innerhalb des Produktionszeitraumes eine lange Evolutionsgeschichte erlebte.

Beginnend bei der Hinterachse fällt das Differential auf, das schon in der Grundversion deutlich kürzer übersetzt war als im Spider. Findige Köpfe entdeckten bald, daß sich die Übersetzungspalette noch um zwei Kombinationen aus dem Antrieb des Fiat 241 Furgone (ein Lieferwagen) erweitern läßt. Hierbei handelt es sich allerdings um reine Bergrennübersetzungen; die Höchstgeschwindigkeit sinkt auf 150 km/h ab.

Die Firma Colotti lieferte selbsttätige Differentialsperren mit 25 % - 100 % Sperrungsgrad, um das lästige Durchdrehen des kurveninneren Rades zu verhindern. Den Antriebsstrang weiter verfolgend taucht der Name Colotti erneut auf. Diesmal im Zusammenhang mit dem Getriebe.

Derartige unsynchronisierte Getriebe rangieren in der italienischen Rennszene unter dem Kürzel CCC (Cambio di Corso da Colotti) und sind ungeheuer robust. Ingenieur Colotti verzichtete auf jegliche Laufruhe (wen kümmert es?), gab die Schrägverzahnung auf und wählte eine grad-





## Chronik der Rallye-Erfolge des Fiat 124 Spider:

### 1966-1969

Privatfahrer erproben den Spider als Rallyefahrzeug  
ab 1969 von Fiat mit Teilen beliefert

### 1970

erster Rallyeversuch des Fiat-Werksteams mit 124 Sport-Spider  
2. bei RAC Rally  
Paganelli/Russo Italienischer Meister

### 1971

Trombotto/Eurico 2. der italienischen Meisterschaft  
Rallye Monte-Carlo: 7. H.Lindberg mit seinem "Fetzendachbomber"  
Rallye Akropolis: 4. Ceccato

### 1972

erster offizieller Abarth-Sieg: Rallye Costa Brava  
erster Sieg in einem WM-Lauf: Lindberg bei Rallye Akropolis  
Pinto/Macaluso gewinnen Europ. Fahrermeisterschaft und Mitropa-Cup  
Einzelsiege: Costa-Brava-; Semperit-; Polen-; Jugoslawien-; 1000  
Minuten-; Hessen-  
2. der int. Markenmeisterschaft hinter Lancia  
Einzelsiege: Akropolis-; Alpenfahrt Österreich; Elba-; Vier-  
Regionen-; San-Marino-  
Insgesamt: 11 Siege, 5 Zweite Plätze in 21 int. Rallies

### 1973

Polen-Rallye: 1. Warmbold/Todt  
(Besonderheit: Von 65 Startern erreichten nur 3 Teams das Ziel)  
Rallye Akropolis: 2. Aaltonen  
Rallye San Remo: 2. Verini  
zusätzlich viele gute Platzierungen  
Fiat wird Vize-Weltmeister und mit Pinto erneut Europameister  
Fiat wird Damen-Europameister mit Donatella Tominz

### 1974

TAP (Portugal):  
1. Pinto/Bernacchini, 2. Paganelli/Russo  
3. Alén/Kivimäki (diese beiden starten noch heute -1989- als Team)  
10. Borges/Sottomayor  
Kommentar der Presse 1974: "Fiat siegte nach Belieben"  
3 Autos zur Safari-Rallye, Resultat: ein 10. Platz  
1000 Seen-Rallye: 3. Alén, hinter zwei Fort Escort 1600 RS  
Rallye San-Remo: 2. Bisulli  
Rallye Presson-Regardless (USA): 2. Alén  
Rallye San-Martino di Castrozza: 1. Bacchelli/Scabini  
Fiat verteidigt den Vize-Weltmeistertitel erneut  
Die Damen verteidigen ihren Europameistertitel

### 1975

Verini wird Europameister mit Erfolgen bei der Costa-Brava-,  
Lyon/Charbonnières-, Firestone-, Jugoslawien-, Polen-  
Verteidigung der Vize-Weltmeisterschaft  
Rallye Monte-Carlo (schon mit 16V-Motor):  
2. Mikkola, 3. Alén, 4. Bacchelli (Sieger übrigens Lancia Stratos)  
Rallye Stuttgart-Lyon-Charbonnières  
1. Verini, 2. Bacchelli, 9. Rouget/Delferrier  
Rallye TAP (Portugal): 1. Alén/Kivimäki, 2. Mikkola/Todt  
Rallye San-Remo: 2. Verini/Rossetti

### 1976

letzter offizieller Einsatz:  
Rallye Monte-Carlo: 6. Alén, 8. Cambiaghi, 15. Verini  
Verini's Fahrzeug kann heute im Fiat-Werksmuseum bewundert werden  
Einige Privatfahrer starten auch weiterhin mit dem 124 Rally



zahnige Gangradkombination. Das ständige Ausbrechen von Zahnkammen beim brutalen Rallyebetrieb konnte so abgestellt werden. Weiterhin wiesen Colottigetriebe sehr viel feinere Abstufungen auf - nur die Beschleunigung, nicht die Höchstgeschwindigkeit zählte.

Am Kopf des Antriebes schließlich der Motor. Es handelt sich um einen deutlich unterquadratischen Kurzhuber (Hub - Bohrungsverhältnis 79,2/84), bei dem die Leistungsabgabe mit höchsten Drehzahlen verbunden ist.

Dieser Charakteristik entspricht die Auslegung aller bewegten Bauteile dieses Triebwerks, das in der Basisversion 128 PS bei 6.200 U/min abgab und wie folgt ausgestattet war: Ein standfester Kurbeltrieb wurde durch Titanpleuel (nicht leichter, aber stabiler als normales Pleuel) und Schmiedekolben mit einer Verdichtung von 9,8 : 1 erzielt. Der Zylinderkopf aus Aluminium hatte vergrößerte Ansaugkanäle und Ventile, härtere Ventildfedern, schärfere Nockenwellen (sowohl Hub- als auch Öffnungszeiten), einen Fächerkrümmer mit rückstaufreundlicher Auspuffanlage sowie eine Bestückung mit 44 IDF Weber-Vergasern.

Mit diesen Voraussetzungen begann das Tuning. Der Block wurde auf 86 mm aufgebohrt und die Verdichtung durch höhere Fensterkolben auf bis zu 12,5 : 1 angehoben. Angeblich soll sogar mit Heron-Kolben experimentiert worden sein. Das eine herkömmliche Zylinderkopfdichtung hier versagt, kann man sich unschwer vorstellen, zumal der Steg zwischen den Zylinderwandungen nur noch 3 mm stark ist. Es wurden daher Metalldichtungen verschiedener Legierungen benutzt.

Der gesamte Kurbeltrieb wurde erleichtert und poliert. Auch Lagerschalen für höhere Flächenpressung fanden Verwendung. Die Ölpumpe wurde um 30 % leistungsgesteigert und mit vergrößerter Ölwanne sowie dazugehörigem Kühler kombiniert. Mit dem Wasserkühler war zusätzlich ein Ölkühler installiert.

Die Ansaugkanäle wurden nochmals erweitert, teilweise hohle oder natriumgekühlte Ventile installiert und noch schärfere Nockenwellen in Verbindung mit 48 IDF Weber-Vergasern verwandt. Diese Maßnahmen reichen dann für 190 PS bei 8.600 U/min.

1974 erhielt dann die 1800-Version weitere Verbesserungen. Der Kofferraum wurde einem Alu-verkleideten Sicherheitstank mit 100 Liter Fassungsvermögen geopfert, gelöcherte Alutüren erhielten Plexiglasscheiben, welche mit Druckknöpfen am Dach fixiert werden mußten. Halogenlampen im Grill dienten als Weitstrahler und Zusatzscheinwerfer wurden zur Kurvenausleuchtung aufgebaut.



Von diesem Typ entstanden 30 Stück und ihr erster überlegener Auftritt bei der TAP-Portugal-Rallye veranlaßte die Presse (hier rr 5/74) zu wahren Begeisterungsausbrüchen: "Alleingang von Fiat". Der Unterschied Fiat's zur Konkurrenz wurde als "Verein zur Förderung des Drachensteigens im Vergleich zur NASA" dargestellt und Fiat wurde ein "herzlicher Glückwunsch zum Gewinn der WM" ausgesprochen - zu früh, wie wir heute wissen, denn Weltmeister wurde schließlich Lancia mit Stratos, Fiat belegte nur den zweiten Platz wie schon 1973. Neben Lancia stellten Toyota Corolla und Celica, Datsun 240 Z und 260 Z, Opel Ascona (mit W. Röhrli), Renault Alpine, Ford Escort 1600 RS und BMW 2002 die Konkurrenz dar.

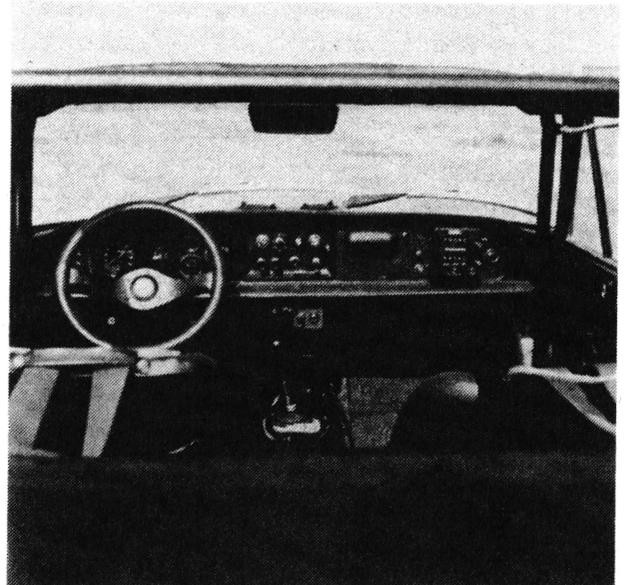
Ein Jahr später erfuhr der Abarth eine weitere Leistungspritze: 16 Ventile mit noch größeren Ansaugquerschnitten und noch besserer Feinwuchtung des Kurbel- und Ventiltriebs brachten den alten 1800-Block auf 204 PS bei 7.600 U/min. Diese Maschine wies eine erfreulich flache Drehmomentkurve auf, die bei 6.600 U/min und 26,9 mkg ihr Maximum erreichte. Das bislang montierte Colotti-Getriebe bekam einen Nachfolger aus dem Hause Abarth mit folgendem Rapport (2.706 - 1.973 - 1.551 - 1.238 - 1.0.).

Unter Verwendung einer mechanischen Kugelfischer-Benzineinspritzung, bei der die Gasschwingungen im Ansaugtrakt durch übergroße Ansaugtrichter (es war durch das Fehlen der voluminösen Weber-Fallstromvergaser Platz für solche "Cornetti d'Aspirazione" geschaffen worden) nochmals optimiert werden konnten.

Auch auf der Auslaßseite fand ein neuer Fächerkrümmer Platz. Es war eine vollständige 4-in-1-Anlage anstatt der bisherigen 2mal2 in 1-Hosenrohre. Diese letzte Version leistete 210 PS bei 8.000 U/min (das Drehzahlmaximum beträgt laut Prüfstandsmessungen 10.800 U/min). Damit liegt die Literleistung deutlich über 100 PS, was für einen Gruppe 4 Wagen eine Voraussetzung für den Erfolg war.

Der Abarth-Spider 16 V hätte eine rechnerische Höchstgeschwindigkeit von 254 km/h erreichen können. Diese wurde einer optimalen Beschleunigung geopfert.

Rein äußerlich war dieses Modell an zusätzlichen Lufteinlässen zur besseren Belüftung des Motors und der Bremsen zu erkennen, den Innenraum bereicherten verschiedene Zusatzinstrumente vor dem Beifahrer, außerdem wurden alle Schalter und Knöpfe übersichtlich in die Mitte des Armaturenbretts verlegt. Eine letzte Steigerung erfuhr der Abarth-Spider etwa zur Hälfte der Saison '75, als ihm eine Benzineinspritzanlage 210 PS beibrachte.





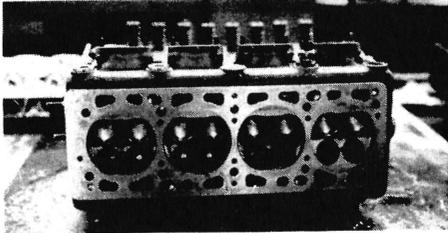
1973:



1.756      165      7.000      950

1975:

1.756  
204 (16V)  
8.000  
900



1974:



1.839      180      7.000      900

Doch die Tage des 124 Rally waren gezählt. Die Monte '76 brachte den Tiefpunkt in seiner Karriere.

Dies war dann auch der letzte Einsatz des zuletzt von Olio-Fiat gesponserten, blau-gelben Abarth-Spiders unter Werksregie und er wurde abgelöst vom 131 Abarth Rallye, der ausgesprochen erfolgreich u.a. von Walter Röhrl gesteuert wurde.

Lediglich einige Privatfahrer erweckten den Spider zu neuem Leben und da kannte dann auch die Leistung keine Grenzen mehr, so z.B. ein 2 Liter - Gruppe 5 - 16 Ventiler mit 240 PS; Besonderheit: außenliegender Luftfilter.

## Technische Daten

(Daten der Rallyeversion in Klammern)

### Motor

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung/Hub 84(86)/79,2 mm, Hubraum 1756 (1850) ccm, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, Leistung 128 (170) PS bei 6200 (7200) U/min, max. Drehmoment 16,2 mkg bei 5200 U/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei oberliegende Nockenwellen, Antrieb per Zahnriemen, Ventilbetätigung über Tassenstößel, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat und thermostatisch gesteuertem Ventilator, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom (Ölkühler), zwei Weber-Fallstrom-Doppelvergaser 44 IDF 20 und IDF 21 (48 IDF 20 u. 21), 45(100)-Liter-Treibstofftank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

### Fahrwerk

Selbsttragende Karosserie, vorn und hinten Einzelradaufhängung, vorne an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten an Querlenkern und Federbeinen, rundum hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren, Schneckenrollenlenkung, hydraulische Zweikreisbremsanlage mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Räder (Leichtmetall) 5,5(7)J/13, Reifen 185/70 VR 13.

### Kraftübertragung

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes (unsynchronisiertes) Fünfganggetriebe, Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,667; II. 2,110; III. 1,361; IV. 1,000; V. 0,881; R. 3,526; Achsuntersetzung 4,3:1.

### Abmessungen und Gewichte

Radstand 2280 mm, Spur 1413/1400 (1488/1475) mm, Außenmaße 3914/1630/1240 mm, Eigengewicht vollgetankt 950 (900) kg, zul. Gesamtgewicht 1125 kg, Leistungsgewicht 7,4 kg/PS (5,1 kg/PS).

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h, Beschleunigung von 0 bis 40 km/h 2,1 sec; 0 bis 60 km/h 3,9 sec; 0 bis 80 km/h 5,9 sec; 0 bis 100 km/h 8,5 sec; 0 bis 120 km/h 12,0 sec; 0 bis 140 km/h 17,5 sec; 0 bis 160 km/h 25,0 sec; Testverbrauch 13,2 Liter Super auf 100 km.

### Preis

Fiat 124 Abarth rally 20950,- DM



## Safari-Rallye 1974

Insgesamt wurden 1013 Stück produziert, die Preise für den Kaufinteressenten schwankten zwischen 17.000,- (nur in Italien) Anfang 1973 und 20.950,- 1974. Der offizielle Verkauf wurde am 29.7.1974 eingestellt.

Heutzutage ist der Abarth-Spider wohl das Spekulationsobjekt unter den Spidern schlechthin. Dabei gibt es zu bedenken, daß der Abarth-Spider nur der Homologation diene und somit als Wettbewerbsauto wenig Komfort zeigte. Dementsprechend sind auch die Fahreindrücke: "Sehr laut, Federung hart", AMS 3/73; "beispielhaftes Durchzugsvermögen, stark übersteuernd", AMS 11/74; "ungemein handlich", RR 8/74.

Der Abarth-Spider ist dennoch nicht nur als Wertanlage und auch nicht nur für den Rallyebegeisterten eine Alternative, sondern durchaus alltagstauglich, für den sportlichen Fahrer, der gerne auf etwas Komfort verzichtet und den Kontakt zur Straße mag. Hauptproblem schon heute und in Zukunft noch mehr ist die Ersatzteilversorgung.

Christoph Zeiz + HWL

Wir danken Thomas Niedgerke für seine tatkräftige Unterstützung. Wer mehr Informationen über den Abarth-Spider hat, dem sind wir für eine kurze Nachricht dankbar.

# Glänzende Idee

Den Anstoß gab der Besuch beim Pininfarina Treffen im Mai 1988. Unter jeder Haube gab es polierte Teile, einige Spider sogar mit hochglanzpolierten Felgen. Das stach in Moers sofort ins Auge. Ich habe dort auch die Anschrift eines Polierbetriebes erhalten, aber die Preise...!

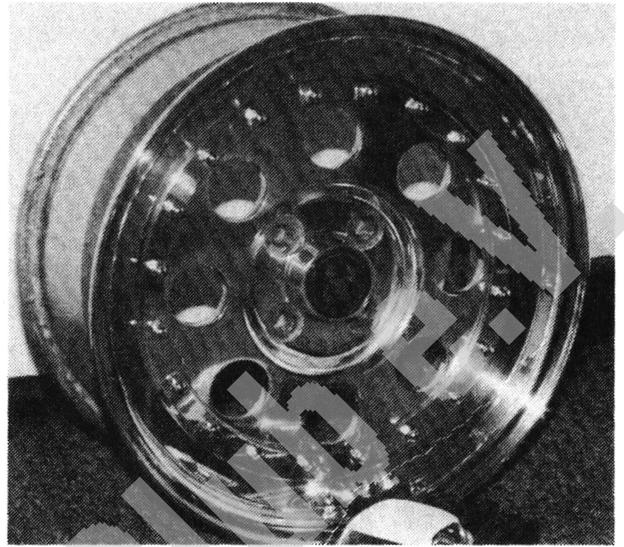
Also habe ich jemanden gefragt, der ab und zu Motorradteile poliert und habe ihm als "Prüfung" mein Abarth-Lenkrad gegeben. Das Ergebnis konnte sich wirklich sehen lassen, und das für ganze 20,- DM. Es wurde vereinbart, daß er (nach Ablauf der Saison) auch meine Felgen poliert. Also habe ich meinen Spider aufgebockt, die Felgen (Volumex) zerlegt und den Lack auf dem Innenteil abgebeizt. Nun habe ich aus Langerweile angefangen, ein wenig zu schleifen und mir gedacht, das kannst du doch eigentlich auch selbst machen.

Die richtige Adresse fand ich in "MOTOR KLASSIK".

Vorab gesagt, es ist eigentlich eine kinderleichte, aber sehr zeitaufwendige und vor allem sehr schmutzige Arbeit, doch sie zeigt Erfolg. Der Spiegelglanz stellt sich tatsächlich ein. Man benötigt 2 Schwabbeln und 2 Wachsblöcke (schwarzes Wachs zum Vorpolieren, weißes Wachs zum Polieren). Für Ecken und Kanten kleine Filzpolierer, dazu massenhaft Schmirgelpapier. Ich empfehle 500er und 1000er Schmirgel (wasserfest), für größere Kratzer als Erleichterung einen Lamellenschleifer (240er oder 320er Korn). Damit lassen sich auch tiefe Kratzer oder Gammelstellen (verursacht z.B. durch Klebgewichte) beseitigen.

Grundsätzlich gilt: Je feiner eine Oberfläche geschliffen ist, desto leichter und schneller läßt sie sich polieren. Ich möchte Euch an dieser Stelle "wärmstens" die Firma Heinrich Kreeb in 7320 Göppingen, Postfach 701, empfehlen. Sie liefert schnell und vor allem mit großem Vertrauen. Ich hatte den Lamellenschleifer vergessen und Freitags gegen 17.00 Uhr dort angerufen. Man gab mir den Betrag (incl. 3,- DM Porto) durch und bat mich, einen Scheck zu schicken. Bereits am nächsten Tag war das Päckchen bei mir, obwohl ich den Scheck noch nicht abgeschickt hatte. Das hat mich sehr beeindruckt.

Also, nur Mut. Info-Material gibt es kostenlos. Einen Testbericht aus "MOTORRAD" 1/82 gibt es leider erst mit



Bestellung. Wer diesen Bericht vorab haben möchte, kann eine Kopie von mir bekommen (gegen Freiumschlag).

Meine Felgen (siehe Foto) und einige Motorteile glänzen schon, weitere Teile werden folgen.

Sollte nun jemand Fragen haben, stehe ich gern zu Verfügung. Tel.: 0 46 52 - 12 15 ab 18.00 Uhr!

Petrus

<u>Die Preise:</u>	
2 Schwabbeln	17,60 DM
Filzpolierer 3er Pack	8,80 DM
Vorpolierwachs schw. Block 250g	8,-- DM
Polierwachs weiß Block 250g	8,-- DM
Lamellenschleifer	8,80 DM
<b>GESAMT</b>	<b><u>51,20 DM</u></b>



## Spezialwerkzeuge

für die Handbohrmaschine zum:

- ★ Polieren
- ★ schonenden Entrosten
- ★ Feinschleifen

**Alle Metalle:** Zierleisten, Ventildeckel, Felgen etc.

**Kunststoffe:** Lacke, Plexiglas etc.

Heinrich Kreeb GmbH · Postfach 701 M · 7320 Göppingen · Telefon (07161) 21099

# Mein Spider:



Meine Geschichte beginnt im Spätsommer 1985. Ich befand mich seinerzeit sozusagen in meinen automobilen Wanderjahren. In den letzten 5 Jahren hatte ich so oft den Wagen gewechselt, wie andere ihre Hemden. Jeder neue Wagen war anders, schneller, neuer, aber auch nach kurzer Zeit langweilig.

Zu dieser Zeit fuhr ich gerade seit 3 Monaten einen Manta GTE, dessen ich schon wieder überdrüssig war. Da kam mir der Alfa Spider in den Sinn. Ein Arbeitskollege, dem ich hiervon erzählte, tadelte mich ob der geschmacklosen Wahl und empfahl mir einen Fiat 124 Spider, worunter ich mir überhaupt nichts vorstellen konnte.

Er beschaffte mir einen Prospekt vom Euro-Spider, der mich aber aufgrund der unvoreilhaftigen Photos nicht gerade umhaute. Es sollte doch ein Alfa sein.

Also, AMS gekauft, alle Alfa-Anzeigen ohne Erfolg abgeklappert weil schon verkauft, und schließlich bei der einzigen Fiat-Spider-Anzeige gemeldet.

Aus purer Neugier (und weil mit 60 km nahe Anfahrt) fuhr ich am kommenden Sonntagmorgen zu dieser Adresse. Der Verkäufer, auf dem Lande lebend, lotste mich auf den

Hinterhof.

Da stand er nun: matter, roter Lack; schmutzige beige Sitze und Verdeck; schöne Plastikkappen auf den Felgen; im Grunde genommen erbärmlich.

Aber er faszinierte mich dennoch. Da war etwas unerklärliches, das mich anzog (MB würde sagen: Ambiente): Dieser Wagen schien so etwas wie Charakter zu besitzen.

Es folgte eine Probefahrt bei Regen, die jeden Durchschnittsmenschen sofort zur Vernunft hätte bringen müssen. Der Spider ließ sich schwer lenken, rutschte leicht weg, klapperte, war nicht regendicht, die Bremsen zogen schiefe. Aber da war doch noch dieser Charakter!

Ich verabschiedete mich mit der Absicht, mich wieder zu melden. Aber kaum zu Hause angekommen, stand mein Entschluß schon fest. Meine Freundin erklärte mich für verrückt, schon wieder ein neues Auto, und dann noch ohne Dach.

Ich rief sofort bei dem Verkäufer an und sicherte mir den Spider zum Preis von DM 11.900,-, Abholtermin in 2 Wochen. Der Manta war noch gut DM 13.000,- wert und ließ sich gut an einen jungen Mann meines Alters in den automobilen Wanderjahren verkaufen.

Als meine Freundin dann zum ersten

Mal den Spider sah, der soeben noch regennaß in die heimische Garage gestellt wurde, flammte in ihren Augen ein Licht auf. "Du bist verrückt", sagte sie lächelnd zu mir, während sie auf den Fahrersitz sank und bewundernd den Wagen betrachtete. In Gedanken fuhr sie sicherlich gerade an Stelle von Grace Kelly zusammen mit Cary Grant in Richtung Monte Carlo...

Ich kann mir noch heute ein Loch in den Bauch freuen, daß ich damals diesen und keinen anderen Spider gekauft habe. Mittlerweile bin ich so fest entschlossen, diesen Spider mal in mein Testament als Erbstück aufzunehmen, daß ich keine Kosten der Welt scheue, ihn zu diesem (hoffentlich noch fernen) Termin bereitzuhalten.

Das ist Autoliebe auf den ersten Blick!

Der Wagen:  
Fiat 124 US-Spider, 2000 ccm, 105 PS, EZ 9.80, 65.000 mls.

Größere Reparaturen:  
Oktober 85 neuer Zylinderkopf.  
Juli 88 neues Getriebe.  
Zwischenzeitlich etliche Kleinteile erneuert wie:  
Schläuche, Dichtungen, Spurstangen, Elektrik, Auspuff, Verdeck, Schrauben, Interieur, etc., etc., ...

Michael Stodt

## ARBEITSZEITEN der FIAT-ERSATZTEILESTÜTZPUNKTE

Ort	Firma	Telefon	Telex	Montag bis Donnerstag		Freitag		Sonnabend		ständige Bestellaufnahme		Sortiment	
				Auftragsbearbeitung	letzter Versand	Auftragsbearbeitung	letzter Versand	Auftragsbearbeitung	letzter Versand	FS	Tel. Aufnahme	FIAT PKW	LANCIA PKW
Bielefeld	Brüntrup	0521/2 20 81	932 705	8.00 - 17.00	16.30	8.00 - 16.30	16.30	9.00 - 12.00 Barverkauf	kein Versand	x	2 20 82	S	N
Düsseldorf	Fiat Auto am Haniel-Park GmbH	0211/6878250	8 586 805	7.30 - 17.00	18.00	7.30 - 16.45	16.00	Barverkauf 8.00 - 12.00	kein Versand	x	6878250 6878253	Z	N
Frankfurt	FIAT NL	069/3901245-46	411 813	7.45 - 16.30 Barverk. 17.00	17.15	7.45 - 16.30 Barverk. 17.00	17.15	geschlossen	kein Versand	x	3901244	S	N
Freiburg	Michalk	0761/7 03 34	7 721 469	8.00 - 17.00	16.30	8.00 - 16.00	16.30	Notdienst 9.00 - 12.00	kein Versand	x	7 03 31	S	N
Hamburg	FIAT NL Billstedt	040/7322091	214 446	7.45 - 18.00	17.15	7.45 - 16.00 Barverk. 16.00	16.00	geschlossen	kein Versand	x	7322434	Z	N
Hannover	Mente	0511/666 272	923 252	8.00 - 17.00	18.00	8.00 - 16.30	17.00	8.30 - 12.45	kein Versand	x		S	N
Heilbronn	Intercommerz Handelsgesellsch. m.B.H.	07131/107 309 07131/107 312	728 958	8.00 - 16.30 Barverk. 18.00	17.00	8.00 - 16.30 Barverk. 18.00	17.00	8.00 - 12.00 Barverkauf	kein Versand		107522	Z	N
Kassel	Cöster	0561/84014/15	-	7.30 - 17.00	17.30	7.30 - 16.30	17.00	9.00 - 12.00	kein Versand	-	8 40 16	S	N
München	FIAT-ET Stützpunkt	089/3164213 089/3164243 089/3164290	5 215 346	8.00 - 17.00 Barverk. 18.00	18.00	8.00 - 17.00 Barverk. 18.00	18.00	geschlossen	-	x	3164213	Z	N
Neuwied	La Porte	02631/2 23 05 02631/2 40 74	867 896	8.00 - 17.00	17.00	8.00 - 17.00	17.00	8.00 - 12.00	11.00	x	2 23 05	Q	N
Osnabrück	Beinecke	0541/58 60 86	94 826	8.00 - 16.30	16.30	8.00 - 16.30	16.30	9.00 - 12.00 Barverkauf	kein Versand	x		S	N
Passau	Leebmann	0851/5 55 31 0851/ 70 58	57 844	7.30 - 16.45	16.30	7.30 - 16.30	17.00	geschlossen	kein Versand	x		S	-
Ravensburg	Wald	0751/2961	732 908	8.00 - 17.00	16.30	8.00 - 16.00	16.30	8.00 - 12.00	kein Versand	x		S	N
Heilbronn	FIAT ZEL	07131/107 395	728 603	8.00 - 18.00	21.00	8.00 - 18.00	21.00	8.00 - 11.00	12.00	x	107 395	sämtliche Teile	

124 CS0 (CS-2)

ENGINE (1975 to 1978)

Type .....	1975/1976	1977/1978
(with catalytic converter) .....	Motor numbers: 132A1.040.5	132A1.040.6 132A1.031.5 132A1.031.6
Cycle .....	Four-stroke, gasoline	
No. of cylinders .....	Four	
Bore .....	3.31 in. (84 mm)	
Stroke .....	3.12 in. (79.2 mm)	
Displacement .....	107.13 cu. in. (1756 cc)	
Compression ratio .....	8 to 1	
Horsepower rating, S.A.E. net .....	86 HP	
at .....	6200 rpm	
Horsepower rating, S.A.E. net (catalytic converter version) .....	83 HP	
at .....	5800 rpm	
Torque rating, S.A.E. net .....	90 ft. lbs.	
at .....	2800 rpm	
Torque rating, S.A.E. net (catalytic converter version) .....	86 ft. lbs.	
at .....	2800 rpm	
Arrangement .....	Front in line	
Valve arrangement .....	Overhead valves. Twin overhead camshafts driven by toothed timing belt with tensioner.	
Valve Timing:		
Intake		
Opens .....	5° B.T.D.C.	
Closes .....	53° A.B.D.C.	
Exhaust		
Opens .....	53° B.B.D.C.	
Closes .....	5° A.T.D.C.	
Valve clearance:		
— for checking valve timing .....	0.031 in. (0.80 mm)	
— operation clearance, engine cold:		
Intake .....	0.018 in. (0.45 mm)	
Exhaust .....	0.020 in. (0.50 mm)	

General Information

124 CS0 (CS-2)

ENGINE (1979)

Type	
49 State version .....	Motor numbers 132C2.040
California version .....	132C2.031
Cycle .....	Four-stroke, gasoline
No. of cylinders .....	Four
Bore .....	3.31 in. (84 mm)
Stroke .....	3.54 in. (90 mm)
Displacement .....	121.74 cu. in. (1995 cc)
Compression ratio .....	8.1 to 1
Horsepower rating, S.A.E. net at rpm	
49 State version .....	86 HP at 5100 rpm
California version .....	80 HP at 5000 rpm
Torque rating, S.A.E. net at rpm	
49 State version .....	104.3 ft. lbs. at 3000 rpm
California version .....	100.0 ft. lbs. at 3000 rpm
Arrangement .....	Front in line
Valve arrangement .....	Overhead valves. Twin overhead cam- shafts driven by toothed timing belt with tensioner.
Valve timing:	
Intake	
Opens .....	5° B.T.D.C.
Closes .....	53° A.B.D.C.
Exhaust	
Opens .....	53° B.B.D.C.
Closes .....	5° A.T.D.C.
Valve clearance:	
For checking valve timing .....	0.031 in. (0.80 mm)
Operating clearance, engine cold	
Intake .....	0.018 in. (0.45 mm)
Exhaust .....	0.020 in. (0.50 mm)

TECHNICAL

Flat 124

124 CS.0 (CS-2)

ENGINE (1980)

Type	
Carburetor version	Motornummern: 132C3.040
Fuel injected version	Motornummern: 132C3.031
Cycle	Four-stroke, gasoline
No. of cylinders	Four
Bore	3.31 in. (84 mm)
Stroke	3.54 in. (90 mm)
Displacement	121.74 cu. in. (1995 cc)
Compression ratio	8.1 to 1
Horsepower rating, S.A.E. net at rpm	
Carburetor version	80 HP at 5000 rpm
Fuel injected version	102 HP at 5500 rpm
Torque rating, S.A.E. net at rpm	
Carburetor version	100 ft. lbs. at 3000 rpm
Fuel injected versions	110 ft. lbs. at 3000 rpm
Arrangement	Front in line
Valve arrangement	Overhead valves. Twin overhead camshafts driven by toothed timing belt with tensioner.
Valve timing:	
Intake	
Opens	5° B.T.D.C.
Closes	53° A.B.D.C.
Exhaust	
Opens	53° B.B.D.C.
Closes	5° A.T.D.C.
Valve clearance:	
For checking valve timing	0.031 in. (0.80 mm)
Operating clearance, engine cold	
Intake	0.018 in. (0.45 mm)
Exhaust	0.020 in. (0.50 mm)

FIAT

KUNDENDIENST

Technische Tabelle

November

1980

mit Kat.

US-Version / DS

FIAT 124 SPIDER

Ausführung 1981

Fahrgestell 124 CS0

Motor 132 C 3.031

Zylinderzahl	4
Bohrung	84 mm
Hub	90 mm
Gesamthubraum	1995 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverh.	8,2
Höchstleistung SAE	75 kW = 102 PS
bei Drehzahl	5500 U/min
Drehmoment max. SAE	110 Nm = 10,8 mkg
bei Drehzahl	3000 U/min
Höchstgesch. b. Schaltg.	ca. 170 km/h
Höchstgesch. b. Autom.	ca. 165 km/h

Ventilspiel bei kaltem Motor	E 0,45 mm	A 0,50 mm
Nockenwellenhub	E 9,564 mm	A 9,564 mm

Ventilsteuzeiten	Einl.ä. 5° v.o.T.	Einl.s. 53° n.u.T.	Ausl.ä. 53° v.u.T.	Ausl.s. 5° n.o.T.
------------------	-------------------	--------------------	--------------------	-------------------

bei Prüfventilspiel	E 0,80 mm	A 0,80 mm
---------------------	-----------	-----------

Brennraumtiefe gem. m. Wzg.	A. 96 229
-----------------------------	-----------

Einbauspale in mm	
Kolben	0,070 - 0,090
Hauptlager	0,032 - 0,077
Pleuellager	0,031 - 0,075

Normalmaße in mm	
Hauptlagerzapfen*	52,985 - 53,005
Hauptlagergehäusen	1,834 - 1,840
Hauptlagergrundbohr.	56,717 - 56,730
Pleuellagerzapfen*	50,782 - 50,792
Pleuellagergehäusen	1,528 - 1,532
Pleuellagergrundbohr.	53,897 - 53,913

Anzugsmomente	Nm	Kpm
Zylinderkopfschr.	83,35	8,5
Mutter f. Kipphebelbr.	—	—
M. f. N'wellenkasten	19,60	2,0
M. f. N'wellenrad	117,79	12,0
M. f. Riemensch. KW	245,20	25,0
Pleuellagerschr.	49,00	5,0
Hauptlagerschr.	M10: 78,45	M10: 8,0
	M12: 112,80	M12: 11,5
Schwungsch'schr.	83,35	8,5
Zündkerze	39,2	4,0

N.B. Anzugswerte b. kaltem Motor	
----------------------------------	--

Steuerkennlinie	

Öldruck	3,40 - 4,9 bar = 3,5 - 5,0 kg/cm <sup>2</sup>
Period. Öl.	m. Ölfit. 4,125 dm <sup>3</sup>
	o. Ölfit. 3,350 dm <sup>3</sup>
Neufüllung	4,750 dm <sup>3</sup>
Ölorte Sommer/Winter ganzjährig:	VS 30/VS 20 15 W - 40
Kühlsystem	
Wasser	4,00 dm <sup>3</sup>
Parafiu bis - 35° C	4,00 dm <sup>3</sup>

Benzineinspritzung Bosch L-Jetronic

Komponente	Stecker-Farbe	Steck-Verbindung	Temperatur °C	Widerstand Ω	Spannung V
Einspritzventil	grau			2 - 3 Ω	ca. 3 V
Elektrostartventil	blau			ca. 4 Ω	ca. 12 V
Zusatzluftschieber	schwarz			ca. 49 Ω	ca. 12 V
Thermofühler (am Motor)	weiß		- 10°C + 20°C + 80°C	7 - 12 kΩ 2 - 3 kΩ 250 - 400 Ω	
Thermozeitschalter	braun	G zu Masse W zu Masse G zu W	bis + 30°C	25 - 40 Ω 0 Ω 25 - 40 Ω	
		G zu Masse W zu Masse G zu W	ab + 40°C	100 - 160 Ω 100 - 160 Ω 50 - 80 Ω	
- Potentiometer - Luftmengemesser (Durchgangsvermessung)		6 + 9		200 - 400 Ω	7 - 8 V
		6 + 8		130 - 280 Ω	
		8 + 9		70 - 140 Ω	
		6 + 7		40 - 300 Ω	
		7 + 8		100 - 500 Ω	
Relaiskombination (Pumpenrelais)					8 - 15 V

Kraftübertragung

Kupplung	Pedal leerweg	25 mm
----------	---------------	-------

Getriebe	5 Gang	Autom.	
	1. Gang	3,667	2,400
	2. Gang	2,100	1,480
	3. Gang	1,361	1,00
	4. Gang	1,00	
	5. Gang	0,881	
	R. Gang	3,244	
Ölorte	80W90	ATF Dexron	
Period. Öl.	1,650	2,80 dm <sup>3</sup>	
Neufüllung	1,650	5,60 dm <sup>3</sup>	

Differential	Mechanisch	Autom.
	Untersatzung	10/39

Zahnflankenspiel	0,08/0,13
Kegelr. Rollmom.	14/16 kp/cm
Gehäusespann.	0,035/0,055

Achswel. Rollmom.	80W90 EP
Ölorte	
Füllmenge.	1,300 dm <sup>3</sup>

Anzugsmomente	Nm	Kpm
Kegelrad-Mutter	98,00	10,0
Teillagerschr.	49,00	5,0

Achsmaße	*belastet	unbelastet
Vorspur	+0°09' / +0°47'	+0°33' / +1°15'
Sturz	+0° / +1°	-0°20' / +0°40'
Nachlauf	+3°20' / +4°	+2°40' / +3°40'

*Belastung	2 Personen + 60 kg
Radstand	2281 mm
Einschl. % innen	ca. 28°30'
Einschl. % außen	ca. 34°20' / 37°20'

Reifen - Größe	165/SR 13 bzw. 185/60R 14
	vorn hinten
Reifendruck	1,95 1,95 bar
Felgenreöße	5 J x 13"
Wendekreis	10,40 m
Anzugsm. Radbolzen	68,7 Nm = 7,0 kpm

Zündverteiler SM 807 CX

kontaklose Zündverteiler, elektron. gesteuert

Zündzeiten vor o.T.

Anfangsvorz. 10° b. Drehz. 800 U/min

Vorz. Fliehk. 20° ± 2° b. Drehz. 2000 U/min

Vorz. Fliehk. 28° ± 2° b. Drehz. 3500 U/min

Zündkerzen Marelli N 9 Y

Elektrodenabstand 0,7 - 0,8 mm

Anlasser E 100 - 1,3/12

Nennleistung 1,3 kW

Lichtmaschine AA 125 - 14 V - 65 A

max. Stromabgabe ca. 70 A

max. Dauerleistung ca. 65 A

Regler eingebaut RTT 114 A

Regelspannung 13,65 - 14,0 V

Batterie 60 Ah

Benzinpumpendruck 2,3 - 2,7 bar

Förderleistung 120 l/h

Kraftstoffbehälter 43 l

Füllmenge 91 min

Oktanzahl (ROZ) 0,4 - 0,6 %

CO-Gehalt b. 850 U/min 80 °C

Betriebsstemperatur 80 °C

Bremsen (mm)

Scheibenbremsen vorn hinten

Scheiben Ø 227 227

Scheibenstärke 10,7 - 10,9 10,7 - 10,9

Mindeststärke 9,70 9,70

n.d. Abschleifen 9,0 9,0

Verschleißgrenze 0,025 0,025

Höchstzul. Seitenschlag, angebau 1,5 1,5

Belagstärke min.

Trommel-Ø innen

Ausdrehmaß

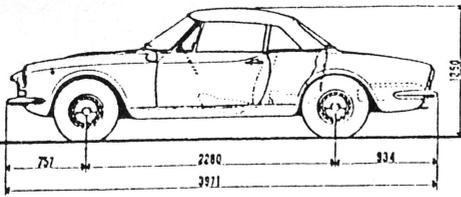
Nacharbeitsgrenze

Belagstärke min.

Bremsflüssigkeit

Füllmenge DOT 3 0,380 dm<sup>3</sup>

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



# Thema Technik:

## Zylinderkopfdichtung-Reparatur

Die Zylinderkopfdichtung als verbindendes Element zwischen Motorblock und Zylinderkopf ist vielfältigen Einflüssen ausgesetzt, so z. B. hohen Temperatur- und Druckwechseln. Besonders gefährdet ist der Steg zwischen zwei Zylinderbohrungen, da dieser oft nur 5 mm breit ist. So bleibt es nicht aus, daß die Zylinderkopfdichtung mal "durchpfeift", wie es im Fachjargon heißt.

Ein erstes Warnzeichen einer sich in Auflösung befindenden Zylinderkopfdichtung ist Ölschlamm im Kühlwasser, leicht festzustellen durch Öffnen des Kühlerdeckels oder des Ausgleichsbehälters. Befindet sich blasiger brauner Ölschlamm auf dem Wasserspiegel, ist Vorsicht angezeigt, die Dichtung sollte ausgewechselt werden. Hervorgerufen wird dies dadurch, daß es zwischen Öl- und Wasserkanälen im Zylinderkopf keine oder eine nur noch unzureichende Trennung durch die Zylinderkopfdichtung gibt. Genauso tritt natürlich auch Wasser in das Ölsystem, was weitaus schädlicher ist!

Ein zweites deutliches Warnzeichen ist das "Dieseln", d. h. Nageln des Motors beim Gasgeben unter Last, meist in Kombination mit einem Leistungsverlust; man hat das Gefühl, der Motor läuft nur auf 3 1/2 Zylindern. Dieses Dieseln wird mit der Zeit immer lauter und ist am Anfang leicht zu verwechseln mit dem bekannten "Klingeln" des Motors bei unzureichender Kraftstoffqualität.

Das "Nageln" wird hervorgerufen durch ein stetiges Durchbrennen des Steges zwischen zwei Zylinderbohrungen; der Verbrennungsvorgang ist stark gestört durch Kompressionsverluste. Daher sollte bei Auftreten der obengenannten Symptome auch die Verdichtung gemessen werden.

Ist die Verdichtung zu niedrig auf zwei oder mehr Zylindern, so ist ein Auswechseln der Zylinderkopfdichtung zu empfehlen. Natürlich können diese Symptome auch hervorgerufen werden durch einen Kolbenklemmer oder einen Ventilschaden. Um sicherzugehen, muß der Zylinderkopf abgebaut werden.

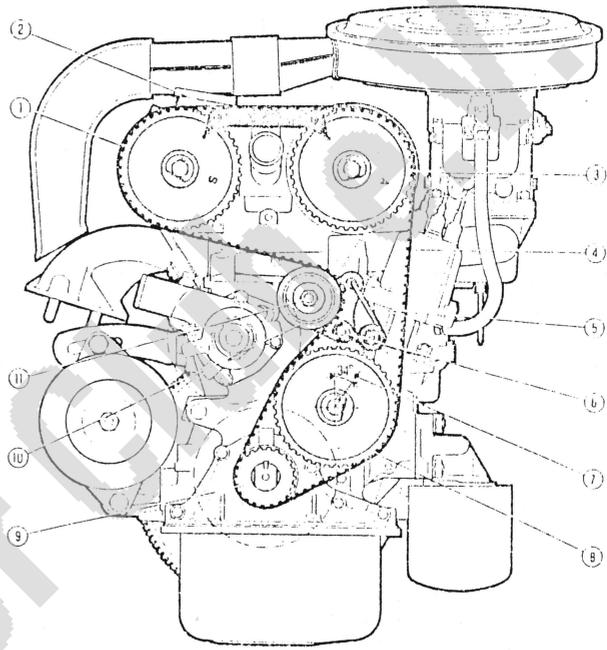
Ein drittes Warnzeichen zwingt meist zum sofortigen Halt, bei den ersten beiden Warnzeichen kann man durchaus noch ein paar Kilometer fahren.

Vorhergegangen ist meist eine Überhitzung des Motors durch falsche Entlüftung (siehe Technik-Serie 4/88!), falschen Thermostatanschluß oder defekten Lüfterventilator. Fängt das Wasser zu kochen an, hat die Zylinderkopfdichtung meistens einen Schaden erlitten. Dies stellt sich häufig schlagartig ein. Plötzlicher Leistungsverlust und eine überriechende blaue Ölwolke, die man aus dem Auspuff hinter sich herzieht, zwingen zum sofortigen Halt; der Öldruck ist rasant abgefallen. Hier gelangt das Öl durch eine defekte Zylinderkopfdichtung direkt in den Verbrennungsraum.

Alle genannten Symptome bedingen meist keinen kapitalen Motorschaden, sondern nur ein Auswechseln der Zylinderkopfdichtung. Das Auswechseln kann leicht selbst vorgenommen werden. Wichtig ist das Vorhandensein eines Drehmomentschlüssels.

Für den Spider werden heute zwei Arten von Zylinderkopfdichtung verkauft. Die herkömmliche Form bedingt ein Nachziehen der Dichtung nach 1000 km, die neuere braucht nicht mehr nachgezogen zu werden.

Als erstes wird das Motoröl, wenn noch vorhanden, abgelassen, die Verbindung zwischen Krümmer und Hosenrohr gelöst (Krümmer am Zylinderkopf belassen!) und die Verkabelung entfernt. Zahnriemenabdeckung abschrauben und Motor so drehen, daß die Nockenwellenräder (1) mit ihren Löchern auf die Pfeilspitzen (2) zeigen, Gang einlegen

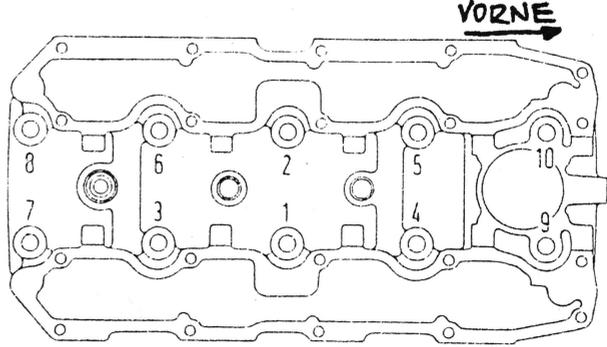


**Ansicht der Stirnseite des Motors mit dem Steuermechanismus**  
 1 Nockenwelle (Auslassventile) 7 Steuerrollen an Zahnwellennut  
 2 Nocken mit Steuerfluchtzeichen 8 Zwischenwellenradsatz  
 3 Nockenwelle (Einlassventile) 9 Kurbelwellenspannrad  
 4 Zahnriemen 10 Spannrolle für Zahnriemen  
 5 Feder für Spannrolle 11 Mutter für Spannrolle  
 6 Schraube für Spannrollenbügel

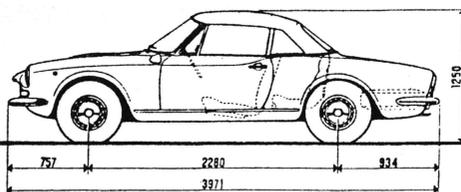
und Handbremse anziehen, damit sich die Lage der Kolben nicht verändert. Jetzt kann der Zahnriemen nach Lösung der Spannrolle (6) + (11) abgenommen werden. Die Stellung der Nockenwellenräder nicht verändern!

Heiz- und Kühlschläuche abnehmen, Vergaser und Ausgangsstutzen verbleiben am Zylinderkopf, nur das Gasgestänge und evtl. Chokezug müssen gelöst werden. Bei Einspritzern muß die Einspritzanlage soweit demontiert werden, daß der Zylinderkopf problemlos abgenommen werden kann.

Dann werden die Zylinderkopfschrauben gelöst und der Zylinderkopf komplett aus dem Motorraum gehoben (ACHTUNG: Motoröl kann aus dem Zylinderkopf fließen!). Leichte Schläge mit einem Gummihammer helfen meist, um den Kopf vom Block zu lösen. Der Zylinderkopf muß nun in einer Fachwerkstatt für ca. DM 50,- geplant werden, da er sich, für das Auge unmerkbar, leicht aufgebogen hat. Jede Autowerkstatt kann hier wenigstens eine Empfehlung geben, wo geplant werden kann.



**Anzugsreihenfolge der Zylinderkopfschrauben**



Die Motorblockoberfläche wird sorgfältig gereinigt, mit einer Rasierklinge können Dichtungsreste entfernt werden. Anschließend sollte leicht mit 400er Naßschleifpapier nachgeschliffen werden, um eine glatte Oberfläche zu erhalten. Sind die Auflageflächen wieder in Ordnung, wird die neue Dichtung aufgelegt und fixiert durch die Stifte im Motorblock.

Nun kann der Zylinderkopf aufgelegt werden und wird im 1. Zug mit 4.0 mkp und dann mit 7.5 mkp (AS-CS) bzw. 8.5 mkp (Einspritzer) nach vorgeschriebener Reihenfolge angezogen.

Das Zwischenwellensterrad (8) so verstellen, daß es mit seinem Loch (7) 34° von der Senkrechten steht (TIP: hier hilft ein kleiner Papierwinkel mit 34°, mit der Spitze auf die Befestigungsschraube des Zwischenwellensterrades zeigend).

Danach vorsichtig den Zahnriemen auflegen, dabei kann es vorkommen, daß ein Nockenwellenrad leicht verdreht werden muß, damit die Verzahnung greift.

Anschließend den Zahnriemen spannen (6) + (11) und nach mehrmaligem vorsichtigem Durchdrehen des Motors erneut

Spannung überprüfen und evtl. Spannvorgang wiederholen.

Nach Montage aller Anschlüsse kann der Motor gestartet werden. Zylinderkopfdichtung nach alter Bauart vorsichtig einfahren (nicht über 4500 U/min) und nach 1000 km erneut mit 7.5 mkp bzw. 8.5 mkp nachziehen (Zylinderkopfdichtung ist gesackt). Bei den neuen verstärkten Zylinderkopfdichtungen entfällt das Einfahren und Nachziehen.

#### ACHTUNG:

Für die hier beschriebene Reparatur kann keine Gewähr übernommen werden!

Genauere Angaben zu Reparaturen jeglicher Art können dem über unseren Club vertriebenen Reparaturhandbuch (Zug-Verlag Nr. 149, hauptsächlich für Typen AS-CS) entnommen werden. Es kostet DM 55,-- incl. Porto und Verpackung, zu bestellen bei Michael Bischoff, Tel. 0 40 - 49 27 68.

MB



## Tuning - braucht man das?

Ein Artikel von Ralf, Mitglied im Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V., mit klaren Worten zu scharfen Nockenwellen und polierten Kanälen.

Ich finde es sehr gut, wenn sich Spiderfahrer für die Technik interessieren und zum Werkzeug greifen. Doch in letzter Zeit fiel mir in Gesprächen und in den Artikeln der Infos auf, daß das Werkzeug immer häufiger zum Tunen benutzt wird, anstatt zum Erhalten unserer Autos auf lange Zeit.

Manche Leute investieren viel Geld, um das Auto schneller zu machen, tieferzulegen usw., um dann mit Höchst Drehzahlen (7000 U/min offen!) die Autobahn rauf und runter zu fegen, denn auf den Landstraßen mit Tempo 80 - 90 ist das ja total langweilig.

Und dann, nach einem Wochenende mit Dauerdrehzahl 6400 U/min, wird dann alles wieder auseinandergerissen oder eingestellt, weil mal wieder ein Teil des armen Motors gesagt hat: "Ich höre jetzt auf zu funktionieren (Pleuellager, Kurbelwellenlager, weiche (!) Rennockenwellen, Stößel usw.)".

Die anderen Leute investieren ihr Geld, um das Auto auf Dauer fit zu halten. Zum Beispiel wird eine eigene Fettpresse gekauft mit Getriebeöl als Inhalt, ein Ölkühler wird installiert, man kontrolliert jährlich Hohlräume/Unterboden und bessert aus und fährt das gute Stück am besten nicht Wintertags auf versalzene Straßen.

Auch Webervergaser verlängern die Lebensdauer des Motors durch bessere innere Kühlung, dadurch bekommt der Motor keine thermischen Probleme mehr seitens der Gemischaufbereitung.

Man könnte noch viele Punkte aufführen, noch wichtiger aber scheint mir, daß die letzte Gruppe von Spiderfahrern mit normalen Drehzahlen auskommt, das können auch mal 5000 U/min sein.

Aber wozu braucht man im Spider 7000 U/min? Ich finde, wer Spaß am Offenfahren haben will, der braucht diese Drehzahlen und den dafür nötigen Geld- und Technikaufwand nicht.

Es ist natürlich ein gewisser Reiz dabei, aus dem kleinen Motörchen 130 oder mehr PS rauszuholen. Dazu wird immer eine andere Nockenwelle benötigt mit dem Nebeneffekt, daß der Motor im unteren Drehzahlbereich nicht mehr so schön läuft, d.h., der brauchbare Drehzahlbereich hat sich nach oben verlagert.

Aber gerade den unteren Drehzahlbereich braucht der wahre Offenfahrer; hier muß sein Motor gut durchziehen, ohne Loch.

Meine Meinung ist, wer was von seinem Auto auf lange Zeit haben will, der vergißt ganz schnell das Wort Tuning in Verbindung mit seinem Spider, wenn nicht, wird man viel bezahlen, viel schrauben, viel Zeit verschwenden (andere Leute fahren dann mit ihrem Spider), viel Ärgern und zum Schluß wird dann der gute Spider doch mit einem GTI getauscht.

Ralf

# Jahreshauptversammlung '89

FIAT 124 Spider Club e. V.

Rombergstraße 18  
2000 Hamburg 20

Liebes Mitglied,

09. Februar 1989

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

## Jahreshauptversammlung

am Sonnabend, den 13. Mai 1989, 17.00 Uhr nach Lohmar in das Hotel  
"Naaf's Häuschen" ein.

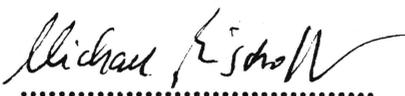
### Tagesordnung

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. Begrüßung  | M. Bischoff |
| 2. Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der<br>Jahreshauptversammlung 1988  | S. Benda    |
| 3. Mitgliederbewegung   | M. Bischoff |
| 4. Jahresbericht des Vorstandes   | H. Labes    |
| 5. Jahresbericht der Kassenrevisoren  | G. Danner   |
| 6. Jahresbericht des Kassenwarts  | J. Struwe   |
| 7. Entlastung des Vorstandes  |             |
| 8. Neuwahlen des Vorstandes   |             |
| 9. Verschiedenes  |             |
| Anträge:<br>-Streichung des § 5 der Clubsatzung<br>-Einbringung einer Mahngebühr im Falle des Zahlungs-<br>verzuges in die Clubsatzung. |             |

Anträge unter "Verschiedenes" können dem Vorstand bis zum 01.05.1989 schriftlich eingereicht werden.

Wir erinnern nochmals an das im Spider-Magazin 2/87 zu "Pflichtübung" ausgeführte und bitten daher höflich aber eindringlich, **zahlreich** und pünktlich zu erscheinen.

Mit freundlichem Gruß



Michael Bischoff  
(1. Vorsitzender)



Hubertus Labes  
(2. Vorsitzender)



# Spiderteile – Preisvergleich

Daß der Spider nicht nur Geld kostet, sondern auch Geld einbringen kann, ist längst kein Geheimnis mehr. Eine Vielzahl von Ersatzteilanbietern ist neben den schon langjährig präsenten auf den Markt gekommen und für den passionierten Spiderfahrer stellt sich nun die Frage, wo er am günstigsten kaufen kann.

Der Beantwortung dieser Frage dient unser Preisvergleich von im ganzen Bundesgebiet verteilten Neuteile-Händlern. Anhand von gängigen Teilen soll eine Rangfolge erstellt werden, die natürlich nicht der Weisheit letzter Schluß sein kann. Ebenso zählen auch Lieferfähigkeit und -dauer sowie Service und Kulanz zur Kompetenz eines Händlers.

Deshalb sind in diese Liste nur Händler aufgenommen worden, die nicht nur durch einen schlechten Ruf glänzen (Del Priore!), sondern nach bisheriger Erfahrung weiter empfohlen werden können.

Die fett und kursiv dargestellten Zahlen zeigen das jeweils günstigste Teil, der Händler mit den meisten "fetten" Preisen wäre somit am preiswertesten.

	Ersatzteilpreis incl. 14% MWS in DM								
	Verdeck Stoff, schwarz	Endschalldämpfer AS/BS	Kotflüglecke vorne (US)	Radlagersatz hinten	Innenkotflügel vorne, Plastik	Kofferraum- dichtgummi	Brems Scheiben- satz pro Achse	Motorhaube	Schnitt
<b>Thomas Wiedergerte &amp; Partner</b> Alte Dorfstr. 66 b 2061 Meddevade ☎ 04531/85159	464.55	114.--	<b>228.--</b>	57.--	148.20	51.30	<b>45.60</b>	535.80	205.5
<b>B. Holtmann</b> Sporkerstr. 8 4930 Detmold ☎ 05231/50248	465.--	115.--	230.--	53.--	145.--	48.--	64.--	535.--	206.8
<b>KHM</b> Martinstr. 41-43 7300 Esslingen ☎ 0711/353064	<b>398.--</b>	144.--	230.--	<b>47.--</b>	150.--	54.50	63.--	<b>530.--</b>	202.0
<b>Auto-Sprint</b> Wagolderstr. 23 7403 Ammerbach 2 ☎ 07073/2990	490.20	<b>102.60</b>	239.40	54.72	168.72	50.16	51.30	547.20	213.0
<b>O &amp; S</b> Herforderstr. 453 4973 Vlotho-Exter ☎ 05228/7566	465.--	115.--	230.--	53.--	n.l.	48.--	70.--	535.--	208.8
<b>Ondrak &amp; Körber</b> Schellingstr. 81 8000 München 40 ☎ 089/2723038	500.--	120.--	230.--	53.--	<b>140.--</b>	<b>47.--</b>	60.--	<b>530.--</b>	210.0

## FAZIT:

Es gibt keinen eindeutigen Preissieger, vielmehr liegen die Preisdifferenzen meist eng beieinander. Aufgrund der vielen Anbieter auf diesem Gebiet lohnt sich also der Vergleich. Bei genauerem Studieren der Ersatzteillisten läßt sich noch die eine oder andere Mark sparen.

Wichtiger als DM 10,- zu sparen kann allerdings ein "guter Draht" zum Händler sein, wenn es darum geht, ein schwieriges Ersatzteil zu besorgen. Als einziger Händler bietet die Firma KHM unseren Mitgliedern bis 10 % Rabatt.

# Hinweis in eigener Sache

Aus aktuellem Anlaß - ein neues Jahr ist ins Land gegangen -, aber auch wegen des ständigen Ärgers und der enormen Mehrarbeit haben wir uns entschlossen, in Zukunft hart durchzugreifen, was den Mitgliedsbeitrag angeht.

Nebenbei bemerkt: Alle, die dem Club eine Einzugsermächtigung über den Jahresbeitrag erteilt haben, können sich auf der nächsten Seite angenehmeren Themen widmen, denn sie haben sich und uns dieser Schwierigkeiten entzogen.

Für alle anderen gilt:

Wer den Beitrag in Höhe von DM 60,- nicht bis zum 15. Februar eines jeden Jahres überwiesen hat, bekommt die erste Erinnerung (=Mahnung) zugesandt. Ab diesem Zeitpunkt fällt eine zusätzliche Mahngebühr von DM 15,- an. Desweiteren werden an diese Mitglieder keine Zeitungen, Einladungen oder sonstige Informationen mehr verschickt bis der Beitrag einschließlich der Mahngebühr auf dem Clubkonto eingegangen ist.

Geht dieser Beitrag nicht innerhalb der nächsten vierzehn Tage ein, wird eine zweite Mahnung versandt, welche für den Fall, daß auch nach weiteren 14 Tagen der Beitrag nicht überwiesen werden sollte, automatisch den Ausschluß aus dem Verein androht. Bezahlt also das betreffende Mitglied auch nach der zweiten Erinnerung nicht, erfolgt der Ausschluß und die Angelegenheit wird unserem Rechtsanwalt übergeben. Dann fallen neben dem Beitrag und der Mahngebühr auch die üblichen Rechtsanwaltskosten an, die etwa DM 53,- betragen.

Wir sind uns bewußt, daß sich dies ziemlich deftig anhört, aber das ist durchaus beabsichtigt.

Abgesehen davon, daß sich jeder mit seiner Unterschrift auf dem Mitgliedsantrag verpflichtet hat, satzungsgemäß den Beitrag bis zum 15.02. zu überweise, ist der termingerechte Eingang der Beitragszahlungen für die Arbeit im Interesse des Clubs sinnvoll und notwendig. Nicht nur, daß Teile des Geldes bereits verkalkuliert sind, z.B. für das erste Spider-Magazin des Jahres oder eine größere Investition (Literatur, Aufkleber etc.), stehen auch zum Jahresanfang oft größere Rechnungen offen (z.B. Druckerei) und diese mußten dann schon mal vom Vorstand privat übernommen werden.

Hinzu kommt, daß das teilweise zweijährige hinterherlaufen bzw. -telefonieren Zeit und Geld kostet; letzteres mußte selbstverständlich aus der Clubkasse bestritten werden.

Wir sind uns durchaus bewußt, daß in den meisten Fällen keine böse Absicht dahintersteht. Allerdings fehlt uns das Verständnis dafür, daß man über ein ganzes Jahr und oftmals darüber hinaus vergessen kann, den Beitrag zu zahlen, zumal laufend eingehende Spider-Magazine, Einladungen u.ä. als Erinnerung dienen könnten. In jedem Fall bleibt für uns die sinnlose Mehrarbeit und der Ärger.

Noch ein Wort zu den Austritten. Laut Satzung muß der Austritt per Einschreiben bis spätestens 31.10. eines Jahres erklärt werden. Wir akzeptieren auch eine normale schriftliche Mitteilung bis zum 31.12. Es gab allerdings schon "Clubfreunde", die nach der ersten Erinnerung anriefen, um uns mitzuteilen, sie seien doch bereits im vergangenen Jahr ausgetreten, ohne dies jedoch irgendwie kundzutun. Selbstverständlich haben sie bis dahin alle Zeitungen oder sonstige Leistungen freudig entgegengenommen.

Also: Wer austreten möchte, z.B. weil er sein Auto verkauft, muß dies dem Club bis zum 31.12. des betreffenden Jahres schriftlich kundtun, sonst ist er für das darauffolgende Jahr beitragspflichtig!

Für 1989 kommt diese neue Regelung natürlich schon etwas spät, deshalb setzen wir für dieses Jahr Pfingsten, also den 14. Mai als maßgeblichen Zeitpunkt an. Das heißt

im Klartext: Ab 15. Mai ist die Mahngebühr von DM 15,- fällig. Ab 1990 muß dann im Sinne der Clubsatzung bis zum 15. Februar bezahlt worden sein.

Um dies zu wiederholen: Wir sind keineswegs plötzlich ganz gemeine Menschen geworden, sondern sind es einfach leid, ständig irgendwelchen säumigen Mitgliedern hinterherzulaufen. Schließlich schaden die Betroffenen nicht etwa uns, sondern dem Club und damit allen zahlenden Mitgliedern. Außerdem erscheint es unseres Erachtens keine außerordentliche Belastung zu sein, innerhalb der ersten sechs Wochen eines Jahres seine Bank anzusteuern und ein entsprechendes Überweisungsformular auszufüllen. Ausnahmen in besonderen Fällen werden selbstverständlich berücksichtigt.

Allen, die dem Club nicht bereits eine Einzugsermächtigung erteilt haben und manchmal etwas vergeblich sind, ist deshalb eben eine solche Einzugsermächtigung diesem Spider-Magazin beigelegt.

Es ist wohl auch unnötig, zu sagen, daß sich alle oben dargelegten Maßnahmen im Rahmen der Vereinssatzung bewegen. Zur Verdeutlichung sollen hier einige Ausschnitte aus der Satzung dienen:

## § 4

### Beendigung der Mitgliedschaft

#### 1. Die Mitgliedschaft endet durch:

- I. Tod des Mitgliedes.
- II. Beendigung der juristischen Person (Löschung im Register)

#### 2. Austritt:

- I. Der Austritt dann jeweils zum Ende eines laufenden Geschäftsjahres erfolgen. Dieses ist dem Vereinsvorstand bis spätestens 31. Oktober mittels eingeschriebenen Brief mitzuteilen.
- II. Bei Nichteinhaltung der Frist entscheidet der Vorstand über weitere Beitragspflicht.
- III. Bei Austritt besteht kein Anspruch auf Rückerstattung von Beiträgen, Geld- und Sachspenden.

#### 3. Ausschluß:

Durch einstimmigen Vorstandsbeschluß kann ein Mitglied wegen Vorliegens folgender Gründe ausgeschlossen werden:

- I. bei groben Verstößen gegen die Clubsatzung
- II. wenn ein Mitglied dem Ansehen des Clubs nachhaltig schadet
- III. wenn das Mitglied trotz zweifacher schriftlicher Erinnerung der Beitragspflicht nicht nachgekommen ist

## § 5

### Beiträge

Jedes Mitglied hat einen laufenden Jahresbeitrag zu entrichten, dessen Höhe die Mitgliederversammlung jährlich festlegt. Der Beitrag muß bis zum 15. Februar eines jeden Jahres auf dem Konto des Vereins gutgeschrieben sein. Die Mitgliederversammlung kann mit einfacher Mehrheit bestimmen, daß eine Aufnahmegebühr erhoben wird.

Zur Veranschaulichung:

Den Beitrag für 1989 haben bis zum 31.3. erst **9** Mitglieder überwiesen, dazu kommen **58** Einzugsermächtigungen; von 1988 stehen noch **22** Beiträge aus!



# Kurz notiert

Bei Holger Ehlbeck steht Nachwuchs ins Haus - die allerbesten Glückwünsche!!

\* \* \*

Wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist, kann durch Änderung der Getriebeübersetzung die Endgeschwindigkeit gesteigert bzw. die Drehzahl um ca. 10 % gesenkt werden. Bei den hier durchgeführten Versuchen hat der fünfte Gang 34 : 18 Zähne statt der originalen 30 : 17. Der Umbau erfolgt übrigens ohne Ausbau des Getriebes. Nähere Auskünfte gibt Helmut Rauscher vom Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. unter der Tel.: 09 11 - 79 65 88.

Serienzustand HA 10:39		Bereifung 185/60 x 14		mit langem 5. Gang   mit langem 5. Gang			
Tacho-Anzeige im Orig.Zustand		tatsächl. km/h		tatsächliche km/h		tatsächliche km/h	
U/min	= km/h	U/min	= km/h	U/min	= km/h	U/min	= km/h
1800	60	1800	54.6	1800	60.7	1800	63.55
2000	65	2000	60.7	2000	67.5	2000	70.61
2300	70	2300	69.8	2300	77.6	2300	81.20
2500	75	2500	75.9	2500	84.3	2500	88.26
2600	80	2600	78.9	2600	87.7	2600	91.79
2900	90	2900	88.0	2900	97.8	2900	102.39
3000	95	3000	91.1	3000	101.2	3000	105.92
3200	100	3200	97.2	3200	107.9	3200	112.98
3500	110	3500	106.2	3500	118.1	3500	123.57
3800	120	3800	115.4	3800	128.2	3800	134.16
4000	130	4000	121.4	4000	134.9	4000	141.22
4300	140	4300	130.5	4300	145.0	4300	151.82
4500	145	4500	136.6	4500	151.8	4500	158.88
4700	150	4700	142.7	4700	158.5	4700	165.64
5000	160	5000	151.8	5000	168.7	5000	176.53
5200	170	5200	157.9	5200	175.4	5200	183.59
5500	180	5500	167.0	5500	185.5	5500	194.18
5800	190	5800	176.1	5800	195.7	5800	204.78
6000	195	6000	182.2	6000	202.4	6000	211.84
6200	200	6200	188.2	6200	209.2	6200	218.90
6500	210	6500	197.3	6500	219.3	6500	229.49

\* \* \*

Ein Brand in den Fabrikationsanlagen von Pininfarina in Grugliasco bei Turin: Das Feuer zerstörte ein 4.000 Quadratmeter großes Teilelager und Produktionsbereiche des Ferrari 412. Der Schaden wird auf mehrere Millionen Mark geschätzt. Als Brandursache wird ein Defekt in den elektrischen Einrichtungen vermutet.

\* \* \*

Verdecke und einiges mehr:

Die Firma Schuster Design (Elsestr. 92, 4983 Kirchlegern, Tel.: 0 52 23 - 8 36 58) bietet neben Cabrio-Verdecken, Teppichausstattungen, Lederpolsterungen und Color- und Klarverglasungen für unsere Spider auch die Verdeckmontage und Problemlösungen bei verzogenen Verdeckgestängen, Durchrostung der Verdeckholme usw. Vor allem bei älteren Modellen empfiehlt die Firma ihr Restaurationsprogramm für Verdeckgestänge. In diesem Programm wird das Gestänge für DM 450,- gestrahlt, verzinkt, lackiert und versiegelt. Den Prospekt über das gesamte Herstellungsprogramm der Firma Schuster erhält man nach Einsendung von DM 10,-

\* \* \*

Wer seiner langweiligen Auspuffanlage endlich einen sportlichen Touch geben will, kann dies mit den Endrohren der Firma Ansa-Maritte bewerkstelligen. Es gibt die Endrohre für den Spider in verschiedenen Ausführungen, z.B. Oval- (wie Porsche 944), Rund- und als Doppelendrohr. Beim Kauf der Endrohre muß unbedingt auf den Innendurchmesser der Rohre geachtet werden, da es drei verschiedene Größen gibt.

Die Endrohre kosten verchromt DM 95,- oder schwarz DM 85,- incl. MWSt.

Die Auspuffendrohre haben TÜV und sind bestimmt für die Fahrer älterer Spidertypen interessant.

\* \* \*

Rostfreie Edelstahlschrauben bietet die Firma Wegertseder - Edelstahlschrauben, Postfach 10 36 in 8399 Fürstentzell (Tel.: 0 85 02 - 14 25) an. Die Firma hat ein reichhaltiges Materialsortiment und liefert sehr schnell. Prospekt anfordern lohnt sich bestimmt.

\* \* \*

Die Firma Racimex, Am Stadtrand 3 in 2000 Hamburg 70 bietet K & N Dauer-Sportluftfilter an, welche sich in Wüstenrennen bewährt haben. Der Einbau ist denkbar einfach. Der für den US- und Eurospider passende Filter hat die Artikel-Nr. 33-2001 und kostet ca. DM 73,-.

Angesichts des hohen Nachwuchsaufkommens im Club hier eine Adresse für alle jungen Eltern: Lederhauben für Kinder bietet Bernd Vögler, Berliner Str. 6, 6000 Frankfurt/Main, Tel.: 06 11 - 28 50 60, zum Preis von DM 65,- plus Porto an.

\* \* \*

Ein Tip, der schon fast etwas zu spät kommt:

Ein Schälchen mit Salz, im Fußraum aufgestellt, zieht während der Stauchzeit im Winterschlaf die Feuchtigkeit an und hält so den Innenraum trocken.

\* \* \*

Ein neuartiges Felgenschloß mit über 630 möglichen Schlüsselkombinationen der Firma Simut in Köln bietet maximale Räderdiebstahlsicherung zum Preis von DM 65,--.

\* \* \*

Die nun folgende Tabelle soll aufzeigen, welcher Spidermotorentyp welchen Kraftstoff verträgt. Das neue Super Bleifrei Plus reicht zwar von den Oktanwerten her für alle Motoren, kann aber bis zur Erfüllung der DIN-Norm nicht uneingeschränkt empfohlen werden, besonders Abarth und Volumex-Fahrer sollten Abstand nehmen.

TYP	Motor-Nr.	Baujahr	Bleifrei	..mit Einschr	Blei
1400	124 AC.000	ab 08/66			X
1600 (110PS)	125 BC.000	ab 12/70		X	
1600 (100PS)	125 BC.000	ab 01/72		X	
1800	132 AC1.000	ab 01/74			X
Abarth	132 AC4.000	ab 03/76			X
2000 (85PS)	132 A1./C3.	ab 08/75	X		
2000i.e.	132 C3.031	alle	X		
Volumex	232 R 14	alle			X

\* \* \*

Die CD 30 Felge ist definitiv ausverkauft!!! Kleiner Tip: Thomas hat noch zwei Satz...

# Alle Termine 1989

- 30.4. Historische Automeile am Nedderfeld in Hamburg  
Wir sind mit einem Stand vertreten  
Bei Rückfragen hilft Hubertus Labes, Tel.: 040/4103392
- 7.5. Regionaltreffen Mitte des Fiat 124 Spider Club Deutschland. Melden bei Manfred Lindner, Tel.: 09 41 - 6 56 89.
- 13./14.5. Hauptjahrestreffen des Pninfarina Clubs in Walldorf bei Heidelberg. Leider zur gleichen Zeit wie unser Pfingsttreffen.
13. - 15.5. Pfingsttreffen im Bergischen Land. Teilnehmen wird auch der Fiat 124 Spider Club Deutschland.
- 27./28.5. Cabriotreffen des Cabrio Club Eschwege eben in Eschwege. Wendet Euch an Jörg Schüller, Im Brühl 12, 3440 Eschwege.
2. - 4.6. Top-Ereignis des Jahres: Segelflugtreffen in Hamburg mit aufwendigem Rahmenprogramm.
- Anfang August Ungarnreise; Einladungen sind bereits verschickt worden.
25. - 27.8. Verlängertes Wochenende des Pninfarina Clubs in Bizau im Bregenzer Wald (Vorarlberg - Österreich). Info bei Uwe Binder unter Tel. 0 74 61 - 88 84.
- Ende August Internationales Spidertreffen beim Oldtimer Grand Prix am Nürburgring mit reserviertem Parkplatz und Teilemarkt
- September Saisonabschluß bei Adam Sosna.
- ebenfalls September Jahreshaupttreffen des Fiat 124 Spider Club Deutschland.



# Sattler gesucht

Für einen unglücklicherweise mit zwei linken Händen ausgestatteten Spider-Fan wie mich bleibt angesichts der Berichte über Restauration, Innenausbau oder Motorüberholung immer nur stille Bewunderung. Hinzu kommen zumindest im Augenblick auch zeitliche Probleme. Wenn man sich aber trotzdem zu einer der oben beschriebenen Renovierungen durchgerungen hat, bleibt nur der Weg zum Fachmann, und da ist schlechter Rat teuer.

Daher soll an dieser Stelle ein Sattler empfohlen werden, nachdem wir Euch schon eine Karosseriewerkstatt und einen Lackierer in Itzehoe und besonders Herrn Schmidt von Fiat Thomsen in Quickborn wärmstens ans Herz legten (s. auch Rückseite dieses Heftes).

Die Firma Heinz Pelka am Nedderfeld in Hamburg, und hier vor allem Jens Pelka, hat es durch ihre saubere

Arbeit zu vernünftigen Preisen innerhalb kürzester Zeit nicht nur geschafft, ganze Scharen von Hamburger Spider-risti anzulocken; der Ruf hat gar schon Hamburg's Grenzen passiert.

Der Vorteil ist eben, daß Jens als junger Autofan Verständnis für Verrückte mit knapper Börse hat und man mit ihm "schnacken" kann. Außerdem ist er ein Perfektionist, der nichts unversucht läßt, allerbeste Arbeit abzuliefern.

Wer also mit zwei linken Händen ausgestattet ist oder sonstwie keine Lust/Zeit zum Selbermachen hat, ist bei jeglichen Leder-, Teppich-, Innenausbaufragen gut beraten, sich mit Jens kurzzuschließen und dabei das Wort "Spiderclub" nicht zu vergessen.

HWL



## **AUTOSATTLEREI IM AUTOHOF NEDDERFELD 15-17**

*Heinz Pelka* Sattlermeister

**Cabriolet-Verdecke · Polsterungen  
Leder- und Teppichausstattung  
Oldtimer Restaurierung · sämtliche  
Innenarbeiten und Reparaturen**

**Nedderfeld 15-17  
2000 Hamburg 54**

**Telefon  
040 - 5 53 59 39**

# Weihnachten ist gerade vorbei

... dennoch möchten wir Euch an dieser Stelle die Möglichkeit geben, an den Bestellaktionen des Pininfarina Liebhaber Clubs und des Fiat 124 Spider Club Deutschland teilzunehmen. Richtet Eure Bestellungen bitte an den entsprechenden Verein, nicht an uns!

Erster Preis: Mitglieder    Zweiter Preis: Nichtmitglieder

<u>Anstecknadel</u>	9,--	12,--
Windjacke, dunkelblau mit Kapuze in den Größen 48,50,52,54 (wasserdicht), 80 % Baumwolle, eignet sich im Sommer hervorragend zum Offenfahren	auf Anfrage	
Winterjacke mit abtrennbaren Ärmeln	auf Anfrage	
<u>Original-Pininfarina-Seidenschal mit kleinen Pininfarina-T's in den Farben weiß, lila, braun, dunkelrot, dunkelblau</u>	78,--	124,--
rundes Emblem für Motorhaube und Kofferraumdeckel	37,--	47,--
rundes Emblem für Felgen	37,--	47,--
länglicher Schriftzug für Ferrari 365 GT 2 + 2, Peugeot 504 Cabriolet	29,--	39,--
<u>rechteckiges Emblem mit Krone emailliert</u>	48,--	58,--
rechteckiges Emblem emailliert für Motorhaube Pininfarina Spider	45,--	55,--
längliches Emblem emailliert für innen und außen Pininfarina Europa Spider	45,--	55,--
ndes emailliertes Azzura-Emblem für Pininfarina Europa Spider hinten	65,--	75,--
<u>Schlüsselanhänger</u>	27,--	37,--
<u>Club-Aufkleber</u>	6,--	9,--



*pininfarina*

LIEBHABER CLUB DEUTSCHLAND

Hans-Jürgen Gerlach  
Präsident

Im Steg 49

6802 Ladenburg

☎ (06203) 1 56 93 ab 18 Uhr

Alle Preise verstehen sich per Nachnahme zuzüglich Porto, Verpackung. Bei den Produkten "Preis auf Anfrage" ist mit längeren Lieferzeiten zu rechnen.

Bitte richten Sie Ihre Bestellung an die im Briefkopf genannte Adresse.

endlich ist es soweit! Unser Videofilm vom Jahrestreffen in Moers am Niederrhein ist fertig.

Das Video hat eine Spieldauer von 60 Minuten und ist professionell von der Firma K. & M. Professional-Video produziert worden. Der Film wurde aus fünf Video-Bändern auf einem high color Masterband zusammengeschnitten. Dieses Masterband entspricht dem Fernsehstandard. Der Film enthält zum Teil Originalton und zum Teil eine Stereovertonung. Wir haben den Film teilweise mit Text unterlegt und jeweils Datum, Uhrzeit und Erklärung eingeblendet.

Dieser Film ist chronologisch aufgebaut und enthält das komplette Programm der Veranstaltung:

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an: Dirk Magnutzki, Otto-Ottson-Str. 54, 4130 Moers 1

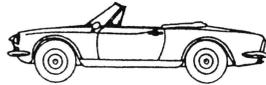
Geben Sie bei der Bestellung bitte die Stückzahl der gewünschten Filme an und Ihr Videosystem (Beta, VHS, Video 2000). Legen Sie außerdem einen Euro-Verrechnungsscheck in Höhe von DM 80,-- plus 1 (je Film 2,-- DM) Ihrer Bestellung bei.



## FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V.

### BESTELLUNG

An  
Manfred Lindner  
Sandgasse 117  
8400 Regensburg



_____ Stück Clubembleme und mit Montagebohrungen / zum Einzelpreis von DM 25,-	_____ Stück ohne Bohrung	_____ Gesamtpreis DM _____
_____ Stück Anstecknadeln zum Einzelpreis von DM 10,-	_____ Gesamtpreis DM _____	
_____ Stück Poster Erstexemplar DM 25,- jedes weitere DM 15,-	_____ Gesamtpreis DM _____	
_____ Stück Poster mit Autogramm von W. Röhrl (auf dem Strandbild mit dem Eurospider) limitierte Auflage von 20 Stück, daher nur solange Vorrat reicht (Poststempel) Erstexemplar DM 75,-, weitere DM 65,- (Exemplare ohne Autogramm mitzählen!) _____ Gesamtpreis DM _____		
Versandkostenpauschale DM 3,-		

ENDPREIS

DM \_\_\_\_\_

Unsere Hinreise führte uns mitten durch Österreich nach Zeltweg (in der Nähe von Knittelfeld), wo wir uns ein Formel 1 Rennen ansahen. Dann ging es weiter über Graz Richtung Ungarn. Offen durch die mächtigen Alpen zu fahren ist eine herrliche Sache.

In Ungarn angekommen waren wir erst einmal überrascht. Dieses Land unterscheidet sich von westlichen kaum. Als erstes sahen wir ein großes Pepsi-Werbepplakat. Da es früh am Morgen war, beschlossen wir, zunächst zu frühstücken. In einem Bistro-ähnlichen Café amerikanischer Aufmachung mit laufendem Fernseher in der Ecke bekamen wir dann Kaffee und ein Sandwich für ganze 2,- DM.

Generell ist Ungarn sehr preiswert, bis auf Budapest und die Region um den Plattensee. Hinzu kommt noch, daß man des öfteren angesprochen wird, um schwarz zu tauschen. Dies ist zwar offiziell verboten, wird aber trotzdem von jedem gemacht (Anm. d. Red.: Dies ist selbstverständlich eine Empfehlung des Autors, die Redaktion weist ausdrücklich auf die Gesetze des entsprechenden Gastlandes hin!). Daher ist es ratsam, nur eine geringe Geldmenge (100,- DM) in ungarischer Währung (Forinth) mitzunehmen.

Wir fuhren dann nach Siofok am Plattensee (Balaton). Dieser See ist als bekanntes Urlaubsziel in jedem Reiseprospekt zu finden und entsprechend ist es dort auch. Viele Deutsche und es war kaum zu bemerken, daß man sich in einem Ostblockland befand. Tourismus überall. Die Fahrt nach Siofok war echt interessant. Wir kamen des öfteren durch Gebiete, in denen fotografieren verboten war. Am Plattensee selbst war stop and go angesagt. Dabei wurde man von allen Seiten angeschaut, gerade von Jüngeren und sie rätselten, was das wohl für ein Auto sein könnte. Einmal flog dann sogar der Name Ferrari durch die Luft.

# Reisetip: Ungarn

Anm. d. Red.: Aus Anlaß unseres diesjährigen Ungarn-Treffens dieser Reisebericht:

Ungarn gehört bekanntlich zum Ostblock und für die Einreise ist deshalb ein Visum erforderlich. Voraussetzung dafür: Ein "gültiger" Reisepaß. Man sollte ca. zwei Monate vor Reiseantritt die Gültigkeit seines Reisepasses überprüfen und eventuell verlängern bzw. neu ausstellen lassen. Das Visum bekommt man zwar auch an der Grenze, aber um sich unnötige Wartezeiten zu ersparen, ist es ratsam, es sich in Deutschland zu besorgen. Entweder über ein Reisebüro oder selbst den Weg zur Botschaft antreten bzw. per Post. Kostenpunkt ca. DM 30,- und 2 Paßbilder nicht vergessen.

Bei meiner Ungarn-Reise war beides nicht erfüllt. Der Reisepaß meines Beifahrers war abgelaufen und Visa hatten wir auch keine. So mußten wir etwas länger als vorgesehen bei Bekannten in München bleiben, bis der Paß eintraf. Da München eine interessante Stadt ist, war dies nicht so tragisch.

München liegt, wenn man aus Nord- oder Mitteldeutschland kommt, nicht direkt auf der Strecke. Der Weg führt über Regensburg, Passau, Linz, Wien nach Budapest. Wir benutzten diese Route nur zur Rückreise und fuhren aus Zeitgründen leider nur Autobahn. Sicherlich gibt es speziell in Österreich schönere Nebenstrecken. Außerdem sollten für Wien 1 - 2 Tage zur Stadtbesichtigung eingeplant werden. Leider reichte bei uns die Zeit nur zu einer kurzen Stadtrundfahrt und zu einem Stückchen Sachertorte in einem Wiener Kaffeehaus.

Da wir uns mit Leuten aus der DDR treffen wollten, für die Ungarn recht teuer ist, beschlossen wir, auch auf dem Campingplatz zu übernachten. Dies ist allerdings nicht zu empfehlen, denn die Sauberkeit läßt sehr zu wünschen übrig und warmes Wasser war ein Fremdwort. Das Mieten eines der vielen Ferienhäuser wäre sicherlich die angenehmere Lösung. Noch ein Wort zum Plattensee. Er ist relativ flach und das Wasser sehr trüb.

Für einen Tag fuhren wir zu viert (!) im Spider nach Budapest. Die Entfernung beträgt etwa 100 km und auf dem Pannestreifen stand alle 5 km ein defektes Auto. Zum Glück gab es mit meinem Spider Baujahr 1971 keine Probleme, denn Autowerkstätten (speziell Fiat) sind rar.

Die durch die Donau in Buda und Pest geteilte Stadt ist mit ihren vielen Brücken und alten Gebäuden sehr beeindruckend, besonders der Regierungskomplex am linken Ufer in Pest. Von der Fischerbastei aus hat man einen wunderschönen Ausblick über die Stadt. Wenn man von dort aus wieder nach Pest möchte, um z.B. einen Stadtbummel zu machen, sollte man die Kettenbrücke benutzen. Es ist eine mächtige, mit vielen Verzierungen versehene Brücke.

Am interessantesten fand ich allerdings eine Adidas-Filiale mit einer langen Menschenschlange, da die Leute nur schubweise reingelassen werden und in einem nebenan liegenden Sportgeschäft herrschte gähnende Leere, obwohl die Preise um einiges niedriger waren. Diesen Anblick werdet Ihr bei Eurer Ungarn-Reise sicherlich auch erleben.



Holger Frers

# Teilemarkt

## HINWEIS

Unsere Anzeigen des Teilemarktes erscheinen kostenlos auch in den Cluborganen des Pininfarina Liebhaber Clubs und des Fiat Spider Club Deutschland.

Aufgrund der unterschiedlichen Erscheinungsdaten kommt es aber zu zeitlichen Verschiebungen von bis zu einem viertel Jahr. Seid also bitte nicht böse, wenn jemand sich auf eine Anzeige meldet, die Ihr vor geraumer Zeit veröffentlicht haben lassen. Immerhin erreichen Eure Angebote und Gesuche auf diese Weise über 500 Spiderfahrer!

Wir erhoffen uns auch in Zukunft eine gute Zusammenarbeit im Interesse aller Spiderfahrer!

Matthias Thomsen  
0 40 - 8 31 83 49

Carsten Kalek  
0 40 - 7 35 25 96

Petrus Meyer  
0 46 52 - 12 15

Friedrich Müller  
0 60 51 - 7 18 63

Michael Grippehoven  
0 23 24 - 4 10 63

Thomas Stritzelberger  
0 71 21 - 2 19 21

Jürgen Meyenborg  
0 71 21 - 5 66 38 + 32 07 81

Armin Landenberger  
0 71 21 - 7 65 35

Heinz Stumpe  
08 41 - 4 41 47

Ralf Scharpenberg  
0 52 42 - 4 51 61

Dietmar Averweg  
0 25 36 - 60 06

Holger Ehlbeck  
0 43 92 - 71 39 ab 19h

Ralph Hämmerlein  
0 92 56 - 16 22

Hubertus Labes  
0 40 - 4 10 33 92

Franz Diem  
0 89 - 8 34 43 12

Bernd Sachs, Gut-Heim-Str. 4  
6750 Kaiserslautern

Norbert Paulussen  
0 21 66 - 60 24 54 ab 19h

Friedrich Müller  
0 60 51 - 7 18 43

## SUCHE

Rücksitzbank aus US (mit Gurtführung).

oder tausche gegen Mod. '85: Kegeligen Holzschaltknopf von Euro Mod. '84 bis DM 60,-, 4 Speedline-Felgen 7x15" aus Volumex.

Schalensitze vom Abarth-Spider mit Konsolen, Aschenbecher, Dreiecksfenster (Color) aus Verdeckgestänge, Stoßstangeninnenabdeckungen vorn, Ausstellfenster aus US (Color), Rücksitzbank schwarz (US).

1600er Motor Typ 125 BC 000, wenig km, mit Probelaufmöglichkeit; vordere Stoßstange und 2 hintere Stoßstangenenden, gut erhalten, für BS I.

Fiat 500 Giardiniera mit Faltdach, wenig Rost.

US-Spider mit Einspritzmotor.

CD 30 Felgen, auch einzeln und im schlechten Zustand.

1 Paar gute bis sehr gute Türen aus US-/Eurospider, bevorzugt mit elektrischen Fensterhebern.

Cromodora-Felge 185/60 HR 14 für Euro-Spider 1983 (wie Originalausstattung) sowie mehrere gute Pirelli-Reifen (möglichst Satz).

Spidereuropa-Volumex, Bj. 84, 85 oder EZ 86, Farbe schwarz, innen schwarzes oder beiges Leder.

Scheibenrahmen CS 1

## VERKAUFE

Volumex Bj. 85, rot, Dach schwarz, ca. 58.000 km, VB: 29.900,-

4 Felgen CD 92 für DM 300,-, vordere Dreieckslenker oben und unten komplett für DM 150,-, hintere Stoßstange und Rücklichter aus Coupé für DM 150,-.

Original Abarth-Endtopf DM 245,-, Boxensatz von Autosound (6 Boxen) DM 150,-.

Dreiteiliges Hardtop, neuwertig, für Euro/US. VB DM 800,-

Körbler Gepäckträger neuwertig, DM 100,-; 4 Fiat original Felgen vom 85er Spider, 2 Felgen mit Bereifung (80 % Pirelli P 6), 2 Felgen ohne Bereifung, zusammen DM 700,-.

3-teiliges Hardtop für 124 Pininfarina Spider, sehr guter Zustand (mit beheizbarer Heckscheibe).

2 neue Rückleuchten, komplett, Typ BS DM 260,-; 4 ALU-Felgen, Fabrikat "FIAT", Modell Stilanto-MI, 6,50x13 (CD 30 ähnlich) DM 400,-; Zylinderkopf, Typ 124 AC 000 DM 150,-; Überholungsanleitung für Typ 124 AC, neu DM 50,-; defekter Motor 1800 (Pleuellagerschaden) DM 200,-; Kühlergrill (mit FIAT-Emblem) DM 70,-; Kühlergrill-Chromrahmenteil unten, Eurospider DM 40,-.



## VERKAUFE

Wolfgang Tietze  
0 89 - 3 20 21 56 ab 21.30h - 22h

Heinz Neufeld  
0 28 41 - 6 46 08 oder 3 61 28

Herr Hemkes, Blücherstr. 116 A  
4330 Mühlheim

Rudolf Maier  
09 41 - 9 52 51

Jörg Katzschke  
0 21 73 - 8 06 99

Josef Groß  
0 84 41 - 7 16 09

Werner Kübler  
0 89 - 2 01 38 89

Klaus Selchow  
02 31 - 65 07 94

Dietmar Averweg  
0 25 36 - 60 06

Helmut Bauch  
0 22 43 - 25 57

Thomas Heisler  
0 89 - 7 14 49 34

Jörg Katzschke  
0 21 73 - 8 06 99

Ralf Scharpenberg  
0 52 42 - 4 51 61

Blechteile und einiges mehr (rechte Seite) von Unfall Coupé (CC, Bj. 73). Geschenkt gegen Abholung; keine Technik.

Spidereuropa, Bj. 83, 56.000 km, rot/schwarz, sehr gepflegtes Sommerfahrzeug, reichhaltige Extras, Reifen neu, 2 Verdecke (1 Stoffdach neu) für DM 18.900,-  
2 Recaro-Ledersitze (schwarz) incl. Konsole für Spider, in 1988 neuer Lederbezug, DM 1.600,-  
3 Cromodora Alufelgen (Eurospider Bj. 82-84) incl. 185/60 HR 14 Pirelli P6, 4mm Profil, ideal als Ersatzrad statt der Stahlfelge, Stück DM 100,-.

Spidereuropa, Bj. 06/82, 48.000 km, 3. Hand, neues Dach, Silbermetallic, VB DM 22.000,-.

1 Satz CD 92 (ähnl. CD 30) mit Reifen 185/70x13, Profil gut für einen Sommer, VB DM 600,-.

2 restaurierungsbedürftige Stoßstangenecken hinten VB DM 100,-; 1 vordere Stoßstange VB DM 70,-.  
Das Buch: Herbert Völker - Stories aus dem Motorsport RALLYE 75 (mit Fotos vom Fiat 124 Rally Abarth) neuwertig für DM 35,- plus Paketporto.

AS-Spider, rot, Technik sehr gut, Karosserie gut, Lack schlecht, Verdeck neu (Sonnenland), echt Leder, Wurzelholz, 2 ltr. Motor (48er Weber Doppelvergaser, getunt) auf Wunsch Serienmotor, Fächerkrümmer, Motorhaube Gruppe 4 und Original, Getriebe neu gelagert, CD 30 poliert. Preis VS.

neuwertiger Chromgepäckträger für Pininfarina Spidereuropa/Volumex. DM 120,-.

Spider-Volumex, Bj. 11/84, TÜV 10/89, 34.000 Sommer-km, keine Kurzstrecken, rot metallic, Verdeck u. Inneneinr. schw., opt. u. techn. sehr gut, Neuteile: 4 Bridgestone Re 71, Sonderausstattung: Super-Hohlraumversiegelung abs. rostfrei, Blaupunkt-Woodstock mit 8-fach-Lautsprechersystem, DB-Velour, Motor teilverchromt, Felgen poliert, Dreiecksfenster ohne Spiegel, verchromte Eigenbau-Stoßstangen, Auspuffanlage ohne Endschalldämpfer, Ersatzteile und Dokumentation im Wert von mindestens DM 2.000,-, sowie alle Originalteile (Stoßstangen usw.) neuwertig dazu. VB DM 33.000,-.

Jaguar/Daimler MK II, 250, V8, Bj 1969, Faltdach, Motor 0 km (Belege), Leder, DM 11.500,- unverzollt.

wg. Platzmangel: einteiliges Hardtop mit Verglasung (restaurierungsbedürftig) für 124 CS 2 Spider; Gepäckträger (ungebraucht), Festpreis zusammen DM 200,-.

1 AS-Spider, Zustand 3 für DM 12.000,- oder  
1 AS-Spider, Zustand 1 für DM 16.000,-.

## T A U S C H E

Immer noch Prospekte: z. B. Abarth-Rally Prospekt.

Suche Lederausstattung in beige (Zustand 1a) von Bj. 85 im Tausch gegen schwarze ebensogute Ausstattung (inkl. Armaturenbrett, Türverkleidungen usw.).

# Rote Nummer

Wir werden oft gefragt, ob es erlaubt sei, mit roter Nummer und entsprechend zugewiesenem besonderen Fahrzeugschein ein Treffen zu besuchen.

Grundsätzlich nicht, da gemäß § 28 StVZO mit rotem Kennzeichen lediglich Prüfungs-, Probe- bzw. Überführungsfahrten durchgeführt werden dürfen. Weist man hingegen das Bedürfnis nach, anlässlich einer solchen Veranstaltung jemandem das Fahrzeug vorzuführen, der den Wagen evtl. zu kaufen beabsichtigt, so entspricht dies dem Sinn des Gesetzes.

Probleme kann es aber auch im Ausland geben. Mit einigen Staaten bestehen Gegenseitigkeitsabkommen, festgehalten in sogenannten Verkehrsblättern. In diesen Staaten gilt ein deutsches Fahrzeug mit roter Nummer als ordnungsgemäß zugelassen, ansonsten ist ein internationaler Zulassungsschein erforderlich.

HWL

**FIAT**

WERNER THOMSEN GMBH



*Nir machen*

*Zum Fiat*

*Leihingspit*

*für nur 49.99*

*inkl. ASU*

**FIAT**

*in* **Quickborn**

**wir freuen uns auf Ihren Besuch**

WERNER THOMSEN GMBH · Kieler Str. 65 · Tel. 0 41 06 / 6 04 11