

Spider MAGAZIN



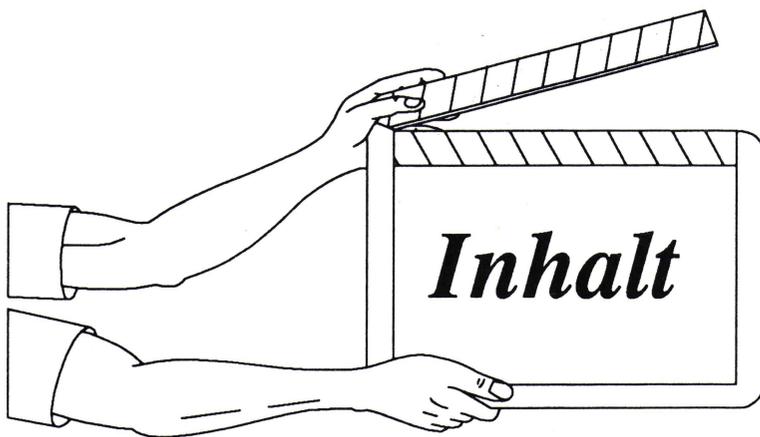
Ausgabe 2+3/89

5. Jahrgang

DM 12,-

Ein Klassiker von Pininfarina. FIAT 124 Spider 2000.





2	Historische Anzeige
3	Inhaltsverzeichnis
4	Drum prüfe...
5	Segelflugtreffen in Hamburg
7	Jahreshauptversammlung 1989
8	Ungarn-Reise 1989
11	Das unerkannte Filetstück
14	Kurz notiert
15	Presseseiten
17	In eigener Sache
18	Technikkarten
20	Großer Spider Vergleichs-Test (ams 14/67)
29	Rund ums Auto
31	Interieur aus der Dose?!
32	Steigerung möglich?
34	Teilemarkt

Impressum

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

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 4,- DM je Heft, (Nr. 1/88 ausnahmsweise 8,- DM), im Jahreatonnement 25,- DM frei Haus.

Auflage 250 Stück

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/88.

Satz + Layout: Windler & Partner Werbeagentur, Alsterkrugch. 186
2000 Hamburg 60

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

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

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

Anschrift: wie Anzeigenleitung

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

Drum prüfe wer sich bindet!...

Liebe Mitglieder,

wie Ihr sicherlich gemerkt habt, ist seit dem Erscheinen des Spider-Magazins 1/89 eine lange Zeit vergangen, erst jetzt haltet Ihr die gesammelte Ausgabe 2 u. 3/89 in der Hand. Dies hat seinen Grund nicht darin, daß der Vorstand mit Eurem Geld verschwunden ist oder wir die Arbeit gänzlich eingestellt haben, Spaß beiseite, diese Angelegenheit hat einen sehr ernsten, unschönen Hintergrund.

"Drum prüfe, wer sich bindet", dieser Ausspruch hat in diesem Falle seine volle Berechtigung. Auf der letzten Vorstandswahl wurde Adam Sosna, den meisten sicherlich bekannt als Veranstalter der Bielefelder Saisonabschluß-Treffen, zum 2. Vorsitzenden gewählt. Dessen Aufgabe, so ist es bei uns nun einmal üblich, ist die Herausgabe des Spider-Magazins mit den dazu nötigen Tätigkeiten.

Hubertus, unser "alter" 2. Vorsitzende, übergab Adam auf dem Pfingsttreffen ein 20-Seiten starkes Manuskript mit allen Artikeln und Anzeigen für SM 2/89. Adam versprach, noch ein paar Seiten zusammenzusammeln, um Ende Juni SM 2/89 herausgeben zu können. Der Druck und Versand sollten aufgrund guter Erfahrungen weiterhin in Hamburg geschehen. Adam hat es nicht geschafft, die Zeitung fertig zu bekommen und schlug nun vor, Ende September eine Doppelausgabe herauszubringen, ich habe zugestimmt, wenn auch sehr ärgerlich.



(Anm. d. Red.!) 

Die Zeit verrann, doch Adam rührte sich nicht, kein Anruf seinerseits, um uns mitzuteilen, daß er Schwierigkeiten hat. Ich setzte Ihm Termine, nichts geschah, ich mußte Ihm hinterher telefonieren, um zu erfahren, daß die Zeitung wieder nicht fertig war. Ich stellte in Hamburg eine Nottruppe zusammen und sagte Adam, er solle mir die Reste zuschicken, damit wir die Zeitung fertigstellen können. Nun hat sich auch das Zuschicken aus Bielefeld nach Hamburg noch verzögert - angeblich durch die Post verschuldet. Zu allem Überdruß gehört Adam als 2. Vorsitzender auch noch zu denen, die trotz zweifacher Mahnung ihren Beitrag nicht bezahlt haben.

Ich habe Ihm nahegelegt, zurückzutreten, was er dann auch tat. Als kommissarischer 2. Vorsitzender ist Jens Lütcke eingesetzt worden.

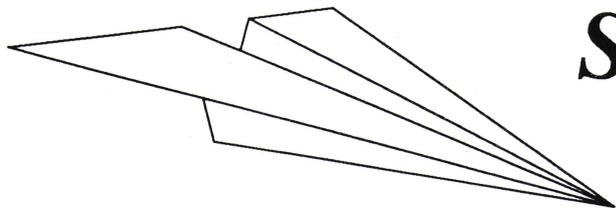
Liebe Mitglieder - ich hoffe auf Euer Verständnis und werde mich bemühen, daß wenigstens die Ausgabe 4/89 wieder zum richtigen Zeitpunkt erscheint. Ich würde mich freuen, wenn Ihr trotzdem zahlreich an unserer Weihnachtsfeier (s. Einladung) teilnehmt!

Herzlichst

Euer Michael Bischoff (1. Vorsitzender)



Segelflugtreffen 1989



Dieses Treffen war in vielerlei Hinsicht anders als bei vergangenen Gelegenheiten und sticht deshalb besonders heraus.

So war zunächst die gemeinsame Veranstaltung zusammen mit dem Hamburger Verein für Luftfahrt ein Novum. Also diesmal nicht nur Spider, Ausfahrt und Concours d'elegance, sondern man konnte richtig in die Luft gehen. Dazu kam die Möglichkeit Flugplatzatmosphäre zu schnuppern - ganz ohne Kerosin!

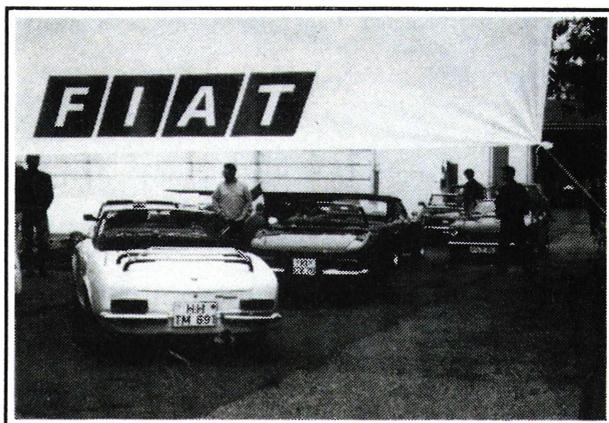
Dies war natürlich vordergründig der größte Unterschied zum Gewohnten. Es wurde von den Organisatoren aber auch fast nebenbei - etwas neues versucht, nämlich ein Treffen zu veranstalten, bei dem nicht jede Minute verplant war, sondern den Teilnehmern Zeit und Gelegenheit blieb, sich frei und ohne Termindränge bewegen zu können. Dies entstand vor allem aus einer Notwendigkeit, weil nämlich bedingt durch das Segelfliegen ständig eine Gruppe wegmütiger auf dem Flugfeld für etwa zwei Stunden beschäftigt war und so das Programm flexibel gehalten werden mußte. An Unterhaltungsmöglichkeiten fehlte es indes nicht. So konnte man seinen Spider ablichten lassen (Ralf stellte hierbei seine Fotokünste zur Verfügung). Oder es gab die Möglichkeit, an einem kleinen Fußballturnier teilzunehmen. Letzlich waren zwei Touren durch das schöne Gebiet der Vier- und Marschlande ausgearbeitet, die jeder in eigener Regie in Angriff nehmen konnte.

Dennoch - man muß leider sagen, daß dieses aus bekannten Gründen entstandene Experiment gescheitert ist. Dabei war bei der Fragebogenaktion im vergangenen Jahr auf die Frage, warum Treffen nicht besucht würden, geantwortet worden, diese seien zu durchorganisiert. Anders geht es aber nicht, das hat das Hamburg-Treffen

klar gezeigt! Leider gibt es immer wieder Leute, die nichts mit sich anzufangen wissen und ohne Planung bzw. Führung in Litargie verfallen und sich langweilen. Dann können die Organisatoren noch so viel Alternativmöglichkeiten bieten, ohne festes Programm verliert ein Treffen seine Konturen.

Sicherlich findet dieses Segelflugtreffen wegen der einmaligen Chance, seinen Spider aus der Luft betrachten zu können, Eingang in die Clubanalen. Aber es fing alles schon viel früher an.

Bereits am Freitagabend im Block-House/Othmarschen gab es ein großes Hallo, als beispielsweise die Kölner eintrafen. Das Organisationskomitee des Pfingst-



treffens trat geschlossen auf und freute sich auf ein Treffen ganz ohne Aufgaben und Rallyauswertung, ohne Kontrolle der Essensmarken oder Organisation eines Slaloms. Diesmal traf es andere, die nicht einfach mitfeiern konnten. Und auch diesmal - wie wir das gewohnt sind - war alles perfekt vorbereitet, sogar Petrus gab seinen Segen, was beim Segelfliegen ganz hilfreich war.

Danke also an dieser Stelle an Ralf, Jens, Olaf, Stephan, Christoph und... Petrus.

Gut gefallen hat mir persönlich auch der wildromantische Lagerfeuerabend mit Grillfleisch und im Clubheim der Flieger mit der Möglichkeit zum Tanz. Hier kam wohl jeder auf seine Kosten und dieser prächtige Tag fand einen würdigen Ausklang.

Am Sonntag traf man sich in Quickborn zu Burgunderschinken und Faßbier und wer wollte, konnte nach besten Kräften "Ersatzteilwühlen". Michi und Lauge führten uns bei dieser Gelegenheit vor, wie man aus einer öligen Garage eine wohnliche Kneipenatmosphäre schafft.

Insgesamt war dieses Treffen eine runde Sache, an die sich alle Teilnehmer, besonders die mutigen Beiflieger gerne zurückerinnern werden!

HWL





Jahreshauptversammlung 1989

Als ich so vor dem Plenum saß, war ich doch sehr angenehm überrascht, wieviele Mitglieder erschienen waren, nämlich 38(!) und das sind fast doppelt soviel wie letztes Jahr - nur weiter so!

Der neu gewählte Vorstand sieht nun wie folgt aus:

Wiedergewählt: Michael Bischoff, 1. Vorsitzender
Neugewählt: Adam Sosna, 2. Vorsitzender
(Anm. d. Red.: inzwischen zurück getreten, kommissarischer 2. Vors. Jens Lütcke)

Wie bisher: Jörg Struwe, Kassenwart
Stefan Benda, Beisitzer
Edwin Schmöker, Kassenrevisor

Neu dabei: Thorsten Machner, Kassenrevisor
Protokollführer: Ralf de Vrée

Alle Adressen und Telefonnummern des Vorstands sind der beigelegten Mitgliederliste zu entnehmen.

Unserem (aus beruflichen Gründen) ausgeschiedenen 2. Vorsitzenden

Hubertus Labes (HWL)

möchte ich herzlich für die fruchtbare Zusammenarbeit in den letzten 3 Jahren danken!!!

Wichtig:

Von der Mitgliederversammlung mit großer Mehrheit beschlossen wurde die Aufnahme einer Mahngebühr in die Satzung, um den schleppenden Eingängen der Mitgliedsbeiträge Herr zu werden.

Damit ergibt sich nun folgender Ablauf:

Laut § 5.1 der Vereinsatzung Bezahlung des Mitgliedsbeitrages bis zum 15. 2. eines Jahres.

Ab dann:

1. Mahnung +25% des ausstehenden Betrages als Mahngebühr mit 14 Tagen Zahlungsfrist ab Poststempel

Wenn bis dahin noch kein Geld eingegangen ist:

2. Mahnung mit 14 Tagen Zahlungsfrist ab Poststempel

Sollte dann immer noch nicht bezahlt worden sein:

Automatischer Vereinsausschluß (auf 2. Mahnung vermerkt!) und Übergabe der Angelegenheit an den Rechtsanwalt

Für ganz Hartnäckige ergibt sich dann folgende Rechnung:

DM 60,- Beitrag
DM 15,- Mahngebühr 25%
DM 53,- RA-Kosten

DM 128,-

statt DM 60,-, also bitte rechtzeitig bis zum 15.2. eines Jahres überweisen, oder aber Einzugsverfahren nutzen (Formulare beim Clubversand!)

Dieses Verfahren trifft für die Beiträge 1990 erstmals, also ab dem 15. 2. 1990 in Kraft. Für die Beiträge 1989 werden wir, wie bereits in SM 1/89 angekündigt, ab dem 15. 5. 1989 so verfahren!

Weiterhin wurde darauf hingewiesen, daß Austritte nur schriftlich bis zum 31. 12. eines Jahres akzeptiert werden. Trifft die Austrittserklärung erst am 2. 1. eines neuen Jahres ein, muß für dieses Jahr voll bezahlt werden!

Ich möchte mich bei allen erschienenen Mitgliedern für ihr Interesse bedanken und wünsche uns allen einen sonnigen Spider-(Sommer) Winter. *(Anm. d. Red.: wg. Verspätung der Zeitung geändert!)*

Michael Bischoff

Schamribu - oder ?...

Dies ist der Bericht zum Ungarn-Treffen vom 6. bis zum 14. August 1989, geschrieben von einem Nichtclubmitglied, der trotz dieses Umstandes die Gelegenheit hatte, das von *Dr. Andras Kiss* in tatkräftiger Unterstützung mit *Hubertus* organisierte Spektakel mitzuerleben.

Der glückliche Umstand, mit dem Vorsitzenden zusammen zu studieren, machte es möglich, daß Michael am 6.8. um 9.00 Uhr morgens bei mir in Lüneburg pünktlich auf der Matte stand und wir zusammen die große Fahrt beginnen konnten.

Unsere erste Etappe führte uns bis nach Passau, dort unser erster Weg in einen Biergarten, denn wir waren die letzten 250 Kilometer (durch gleißende Sonne bedingt) natürlich offen gefahren und dementsprechend reichlich durstig. Passau, sehr nett an Donau, Inn und Ilz gelegen, sollte uns dann auch über Nacht aufnehmen. Das von uns ausgesuchte Hotel erwies sich als Kaschemme, hatte jedoch den Vorteil, direkt in der Innenstadt zu liegen. Nach reichlicher Dröhnung mit bayrischem Bier hat es uns dann des Nachts in Passaus Disco-Leben verschlagen und wir haben uns den Kopf endgültig mit Acid-House zugehämmt.

Am nächsten Morgen dann weiter durch Österreich zur ungarischen Grenze, wo ich eigentlich irgendetwas spannendes erwartet habe, weil das ja nun der Ostblock war - aber nichts dergleichen. Zwar bot sich uns das Bild einer gut befestigten Grenze, aber schon nach 10 Minuten waren die Grenzformalitäten für uns erledigt und wir waren im kommunistischen Machtbereich. Später hörten wir, daß Elke und Hans aus WI ca. 4 Stunden sich an einem anderen Grenzübergang verlor.

Jetzt hieß es für uns zum verabredeten Treffpunkt am Plattensee zu gelangen, wobei sich das vom ADAC ausgearbeitete Tourenpaket als sehr praktisch erwiesen hat, da gute, aber noch schwach frequentierte Straßen vorgeschlagen waren. Nach ungefähr zwei Stunden Fahrt durch reichlich triste Landschaft fuhren wir endlich auf den Plattensee zu und wir trauten unseren Augen nicht, denn hauptsächlich in deutscher Sprache gehaltene Schilder gaben Hinweise auf freie Zimmer, modische Frisuren und Andenken. Außerdem bot sich uns ein Bild, als wenn

man die Straße zwischen Rimini und Pesaro entlangfährt: topmodisch gekleidete Menschen in Massen die Gehwege entlangflänierend oder in sardinenbüchsenartiger Weise am Grasufer des Sees liegend.

Aber "Augen geradeaus", wir mußten zum Treffpunkt am Campingplatz - und wie es sich für einen guten Vorsitzenden gehört, trudeln wir eine dreiviertel Stunde zu früh dort ein. Zur Überbrückung der Wartezeit gibt's erstmal ein Bier, weil in Ungarn die 0,0 Promillegrenze eingeführt wurde. Es dauert auch nicht lange und



Andras erscheint mit seiner kleinen Tochter auf der Bildfläche, großes Hallo und wir warten weiter.

Als nächstes kommen Joachim und Holger und nachdem wir uns die Unterkünfte im Jachtclub bzw. in Andras' Ferienhaus angeschaut haben, treffen auch Elke und Hans ein.

Im Jachtclub, wo auch der wunderschöne alte Drachen - für Segelfreaks sei gesagt: mit original Elvström-Segeln, von Andras vertäut ist, beziehen Joachim, Holger, Michael und ich ein kleines Zimmer, während Elke und Hans in dem uralten, aber mit viel Liebe restauriertem Haus von Andras und seiner Frau Agnes ein Zimmer bekommen.

Am Montag ist erstmalig ausspannen bei 35° C im herrlich sauberen Wasser des Balaton angesagt und wie fast an jedem anderen Abend ruft die Disco in Balatonalmadi nach uns. Hier trifft man dann auch auf westlichen Glimmer und westlich angepaßte Preise für Eintritt und Getränke. Dienstag kutschieren wir ein bißchen durch die Umgebung und besichtigen im Hinterland des Plattensees einige Ortschaften und die Halbinsel Tihany. Die kleine Kolonne mit einem AS (Andras), einem BS (Hans), einem US (Joachim) und einem Euro (Michael) erregt schon einiges Aufsehen und die Leute haben sichtlich ihren Spaß daran.



Wie ein Wunder steht Dienstagabend ein weißer BS auf dem Parkplatz des Campingplatzes, mit dem Frank und Susanne aus HH geübt hatten, wie man auf längeren Reisen am besten eine Zylinderkopfdichtung verbrät und somit einen Urlaubstag mit Schrauben und Synchronisieren einer Doppelvergaseranlage vergeudet. (Anm. d. Red.: Wer den Schaden hat...) Egal, Hauptsache angekommen und ein Zimmer bei Andras und Agnes. Am Mittwoch ersteinmal Regen, das bedeutet die Chance auf Einkaufen und Schaufensterbummel. Am Nachmittag hat sich der Regen verzogen und die brütende Hitze setzt wieder ein (zum Glück gibt's Bier und Wein), so daß nur der See als Rettungsinsel übrigbleibt. Für den Abend haben wir einen Besuch auf einem Weingut auf dem Programm, bei dem sich so mancher doch tatsächlich für umgerechnet 3,50 DM den Bauch vollgeschlagen hat und singender Weise aus den Gewölben gestolpert ist.

Donnerstag ist Segeltag, also alle Mann in die Wanten und ab auf den Pazifik. So war's natürlich nicht, sondern wir haben das Segelboot namens "Schamribu" in Ruhe aufgetakelt und sind bei Windstärken zwischen 1 und 3 einmal quer über den See gesegelt. Der Name "Schamribu" kommt aus dem Zigeunerwortschatz und als Andras sein Boot getauft hat, hatte er keine Ahnung was dieser wohl bedeuten würde - ihm hatte einfach der Klang des Wortes gefallen. Nachforschungen haben ergeben, daß man Schamribu mit Fellatio übersetzen kann, was bei Wissenden schon des öfteren zum Schmunzeln beim Lesen des Namens geführt hat.

Der Abend fand einen hervorragenden Ausklang bei von Agnes selbstgemachtem Gulasch über einer

in der Welstadt ausfällt. Budapest zeigt sich uns leider nicht von seiner besten Seite, zu wenig Zeit und die mittägliche Rush-hour verdirbt jegliches kulturelle Vergnügen, wobei die Zweitaktmissionen der Trabbis nicht nur die Fassaden der Stadt sondern auch unsere Lungen schwarz färbten. Nach kurzer Absprache mit Andras beschließen wir, gleich weiter Richtung Puszta zu fahren.

Auf dem Weg dorthin halten wir an der Theiß, um dort in einem Restaurant eine Fischsuppe zu verspeisen. Nach den ersten 10 Löffeln beginnt sie mir zu schmecken, vorher hatte mir die unerwartete Schärfe sämtliche Geschmacksorgane kurzzeitig betäubt. Nicht alle waren begeistert von dieser kulinarischen Köstlichkeit - aber



auch nicht jeder ist ein Liebhaber von Fischgerichten. Die nur einige Autominuten entfernte Unterkunft erweist sich als viertelkreisförmiges, mit Stroh gedecktes Gebäude mit einem Storchennest auf dem Dach. Die Vierbett-Zimmer sind recht ordentlich, jedoch halten wir uns den ganzen Abend in der nebenanliegenden Czarda auf, um

vom guten ungarischen Wein noch so manches "Viertel" zu vernichten. Am Morgen geht's dann ab nach Debrecen, wo wir ein bißchen eingekauft haben und uns Andras' Wohnhaus mit Praxis ansahen. Am frühen Nachmittag besuchten wir einen Reitstall inmitten der Puszta, um unsere Reitkünste zur Schau zu stellen. Bis auf Elke war wohl keiner von uns diesem anspruchsvollen Sport so richtig gewachsen, aber mir ist es trotz-

dem gelungen, der Geschichte einen John-Wayne-artigen Anstrich zu geben, indem ich einen Ungarn von oben bis unten mit Dreck eingesaut habe, als ich im vollen Galopp durch ein Schlammloch geritten bin. Den Abend haben wir wie gewöhnlich verbracht, woraufhin wir dann auch gut geschlafen haben.



Feuerstelle im Garten des Feriendomizils. Am nächsten Morgen wieder heiß und nur Sonne, genau das richtige für einen Budapest-Besuch!

Auf dem Weg dorthin treffen wir zwei Ferrari 328 GTS, die aber auf der Autobahn irgendwie doch schneller vorangekommen sind, so daß das gemeinsame Einlaufen

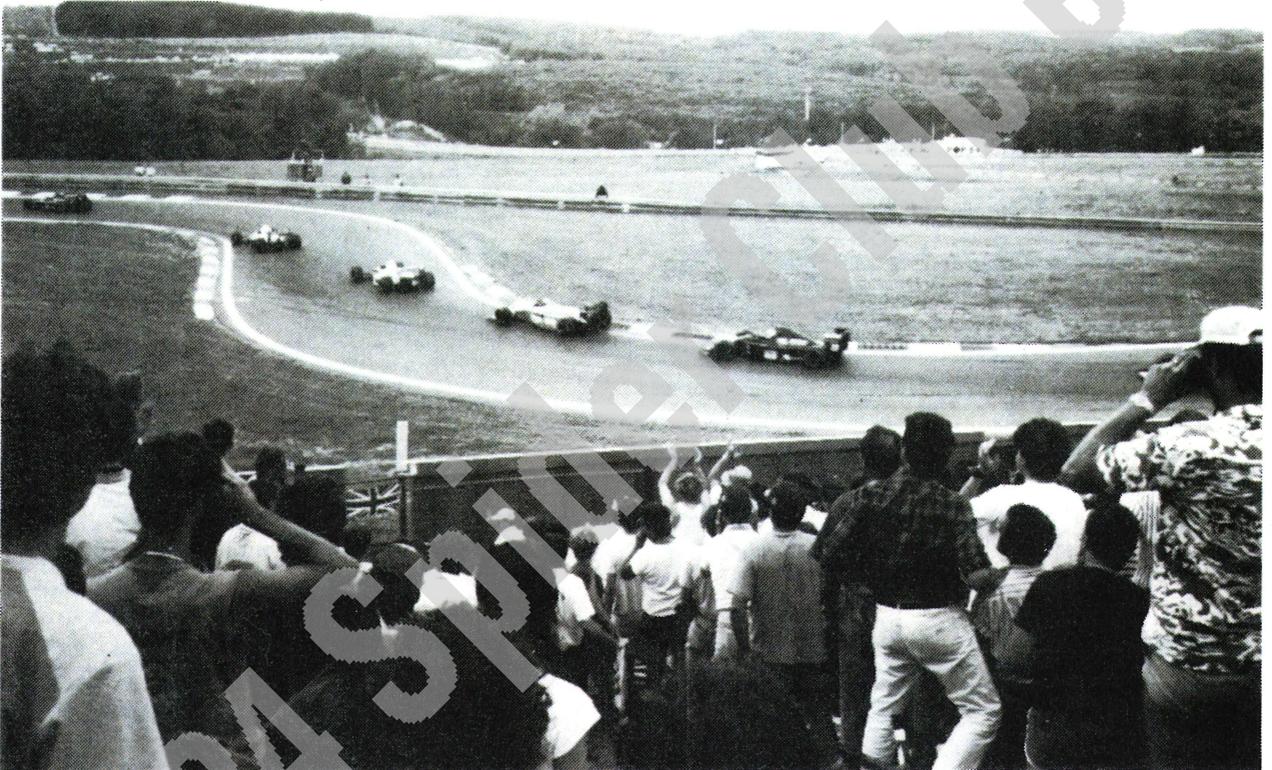
Die Nacht war jedoch schnell zuende, denn wir wollten ja zum Hungaroring um das Formel 1-Rennen einmal live zu erleben. Um 7 Uhr war Abfahrt angesagt, leider ohne Elke und Hans, die von hier direkt den Heimweg antreten mußten.

Das Rennen war ein tolles Erlebnis, denn auf der einen Seite war der Kampf zwischen den Honda's und Ferrari's spannend und auf der anderen Seite gibt es kein Medium, welches Geschwindigkeit, Lautstärke der Motoren und die wahnsinnige Beschleunigung wiedergeben kann. Außerdem waren wir von Ferrari-Fans praktisch eingeschlossen und bei jeder Vorbeifahrt von Mansell oder Berger sprangen sie wie wild von den Sitzen. schwenkten

dard hier und da vermißt - aber die gewonnene Erfahrung wird sich beim nächsten Mal bestimmt positiv auf die Organisation auswirken, so daß ein Treffen nächstes Jahr vielleicht einen noch größeren Erfolg bringen wird.

In der Hoffnung, daß ihr auf den Geschmack gekommen seid und mit den Wünschen, daß euch immer so viel Sonne auf das Haupt scheint, wie uns in Ungarn, verbleibe ich herzlichst.

Euer
Tobias Meier

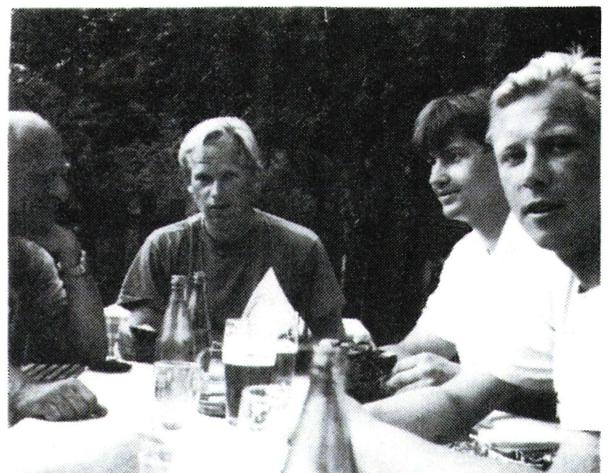


ihre gelb-schwarzen Fahnen und grölten "Forza Ferrari". Die Abfahrt von den Parkplätzen erwies sich leider als totales Chaos, wofür wir ungefähr 2 Stunden, trotz Abkürzungen quer über abgeerntete Äcker, benötigten. Endlich raus aus dem Chaos sind wir dann getrennt zum Plattensee zurückgedonnert.

Die letzte Nacht sollte wie die erste enden und Joachim, Holger, Michael und ich haben noch einmal das Nachtleben von Balatonalmadi genossen. Am Montag morgen haben wir dann die Heimreise angetreten, die etwas schwierig war, da dreimal etwas unaufmerksame Fahrer versuchten, uns in den Straßengraben zu drängen.

Das Angebot von Andras, dieses Treffen zu wiederholen, sollte man im Auge behalten. Die Reise werde ich sicherlich nicht so schnell vergessen, da wir uns alle sehr gut verstanden haben und die Größe der Gruppe auch noch gut unter einen Hut zu bringen war.

Sicherlich hat so mancher den westlichen Stan-





Das unerkannte Filetstück

Viele Cabriobegeisterte drehen sich nach einem von außen blitzenden Spider um und sind fasziniert von der Form und Zustand. Doch wie sieht es innen aus?

Die meisten Spider älteren Baujahrs haben durch häufigen Besitzerwechsel und die Bleichkraft der Sonne an Glanz und Farbe verloren. So bemühen sich die stolzen Besitzer entweder möglichst guterhaltene Originalteile zu erhaschen, oder dem nicht unumstrittenen Armaturenbrett eine individuelle Note zu geben. Über Schönheit läßt sich bekanntlich streiten.

Wiederum andere stellten nach dem Kauf erst fest, was so alles fehlt. Je nach Idee und Geld kommen verblüffende Ergebnisse heraus.

Doch eines steht fest: Holz soll es sein.

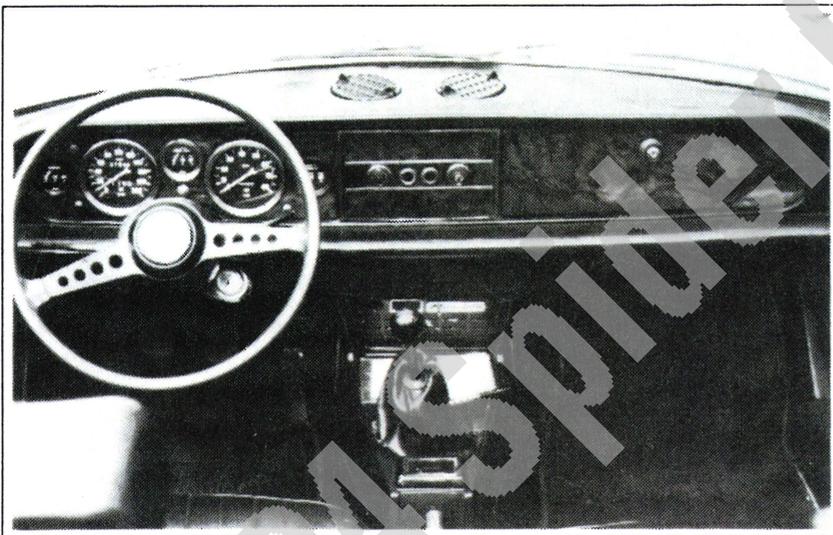
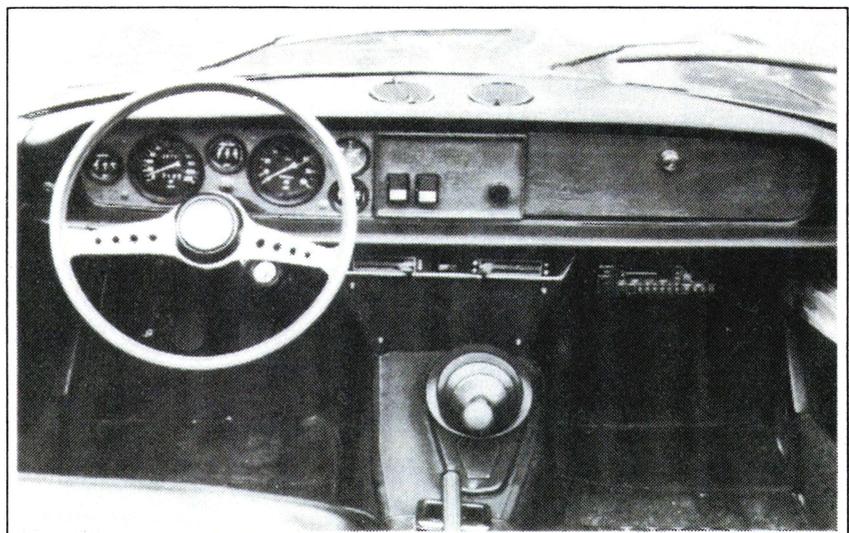


Bild 1:

So sah er einmal aus, der Ur-Spider 1968 - 70 in der AS-Version. Wurzelholz prägt das Gesamtbild. Die runden Instrumente sind mit Chromringen gefaßt, das 2-Speichenkunststofflenkrad mit Holzanmutung besticht durch seine klassische Form. Funktional in der Mitte zu erkennen, der separate Aschenbecher und der lange Schalthebel.

Bild 2:

Noch älter, aber leider nicht mehr original ist mit einem nachgefertigten Mahagoni-Armaturenbrett der Innenraum dieses Spiders. Auffallend die aus Not verwendeten unschönen Kippschalter neuerer Fiat-Modelle. Sollte man ändern! Interessant ist hier die offene Heizungsregelung. Die Holzverkleidung ist nachgefertigt. Gut zu erkennen auch das alte Schaltgestänge, das weiter vorne etwas nach rechts versetzt aus dem Tunnel kommt. Eine Mittelkonsole gab es bei diesem Modell noch nicht. Mit Bj. 11.67 sicherlich eines der ältesten Fahrzeuge im Club.



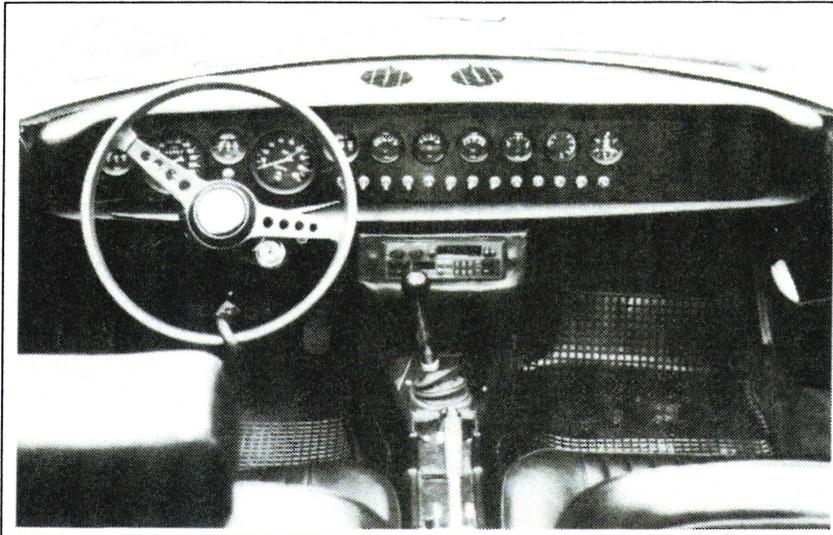


Bild 3:
Die Idee eines durchgehenden Armaturenbrettes hat sicherlich optischen Reiz, doch wären in diesem Fall weniger Instrumente sicherlich mehr gewesen. Wenn der Versuch seine Stereoanlage mittig einzubauen so endet, sollte man doch lieber darauf verzichten.

Bild 4:
Eine optisch sehr saubere Lösung zeigt dieses Bild. Das helle Holz paßt gut zur Innenverkleidung, so daß sich das nachträglich eingebaute Holzlenkrad hervorragend anpaßt. Der Konsoleneinbau ist hier gut gelöst. Die Fummelarbeit hat sich gelohnt! Auch hier das Problem - wohin mit den Boxen?

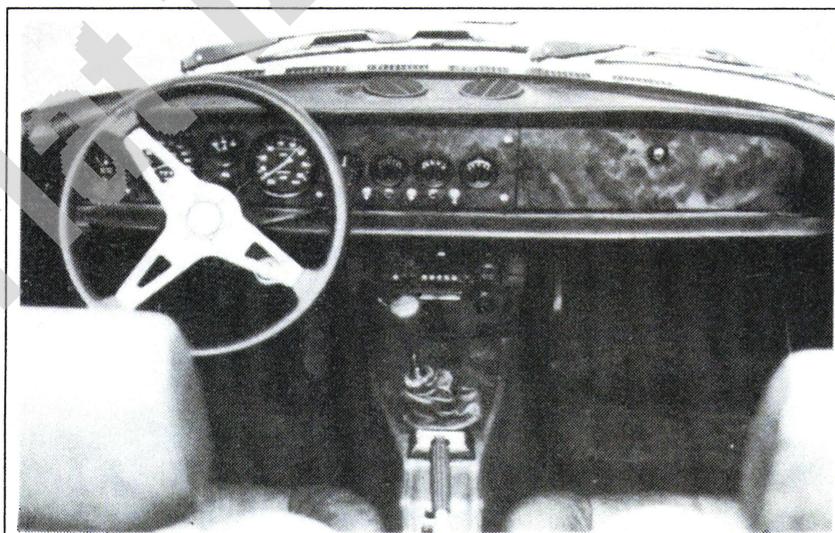
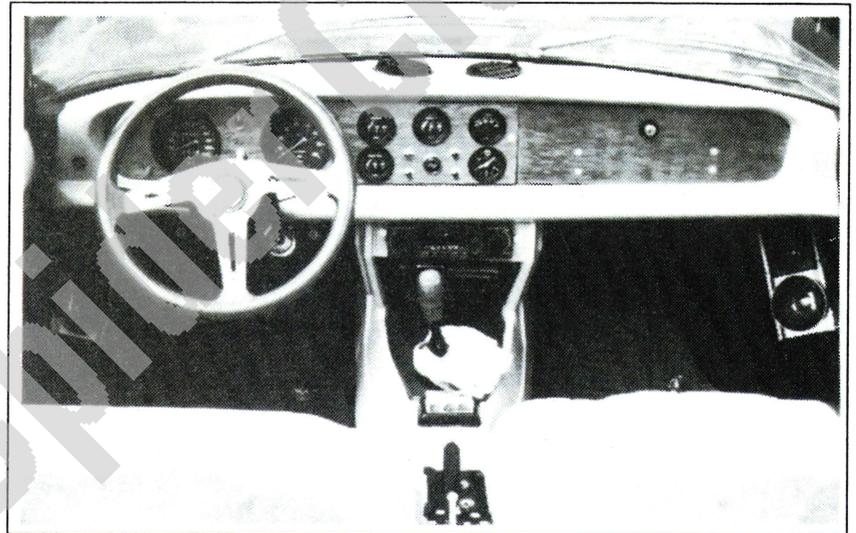


Bild 5:
Auch hier eine sehr schöne und saubere Lösung. Bei diesem Fahrzeug bestechen besonders die Lederarbeiten. Nach Angaben des Besitzers hat die Sonne dem Leder ein meliertes Rot verliehen, das zu der silbernen Lackierung hervorragend paßt.

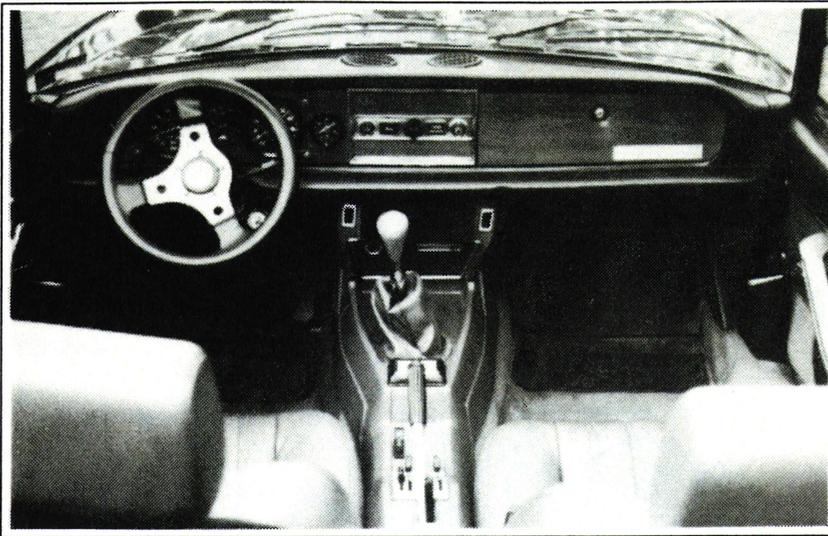


Bild 6:

Hier ein US-Armaturenbrett. Die Umrandung der Instrumente ist schwarz. Das sehr kleine Lederlenkrad stört etwas den Gesamteindruck. Bei einer blauen Lederausstattung sollte man die Armaturenbrettmrandung doch miteinbeziehen. Kommt sicher noch!!

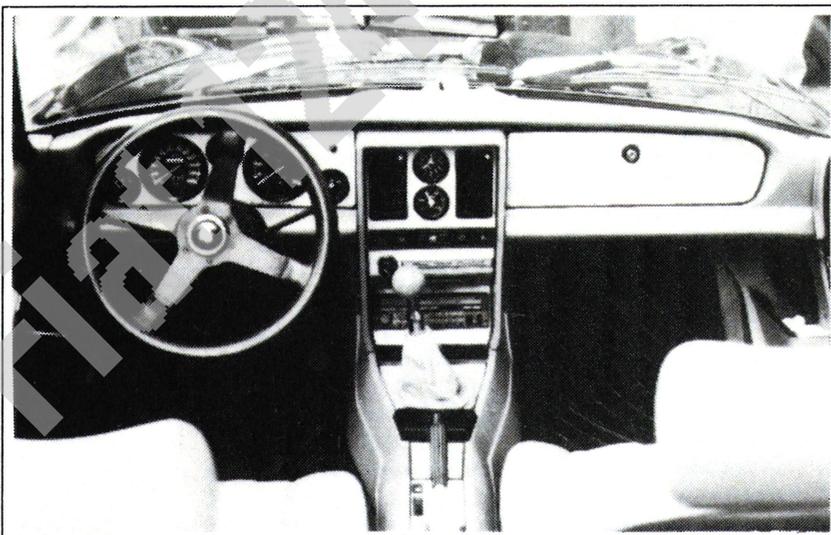
Bild 7:

Dunkel zeigt sich das Innenleben dieses Eurospiders. Die Wurzelholzfront wird durch die hochgezogene Mittelkonsole (original) unterbrochen. Das Innere wirkt dadurch etwas schmaler aber exklusiver.



Bild 8:

Das gleiche Modell mit hellem Interieur. Der angenehme Unterschied zeigt sich Unwissenden spätestens dann, wenn der Spider mal für eine Stunde in der prallen Sonne gestanden hat. Im Ganzen super gepflegt.



Dieser Auszug sollte Euch als Anregung dienen, um selbst konstruktive Vorschläge für sinnvolle Ein- und Umbauten zu unterbreiten. Spider-Neulinge werden es Euch danken.

Heiko Carstens



Kurz notiert...

Michaela Freisler

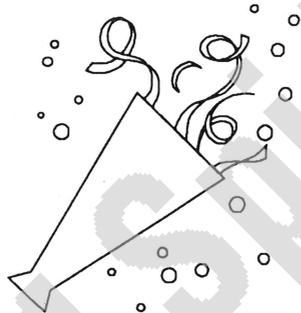
&

Thomas Frind

haben am 25. August 1989 geheiratet!



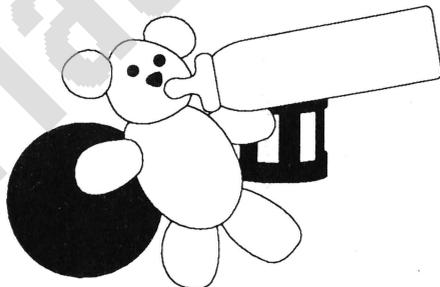
Herzlichen Glückwunsch und alles Gute!!!!



BÄRBEL SWAT, DR. MICHAEL SWAT + BIRTE

HABEN EIN NEUES FAMILIENMITGLIED

VORZUSTELLEN:



EIKE MICHAEL

GEB. 15. JULI 1989, 11.37 UHR

3430 GRAMM + 50 CM

Herzlichen Glückwunsch zum neuen SPIDERISTI!!!



Presse..Presse..Presse..Presse..Presse...

Kölner Stadt-Anzeiger vom 10.05.89

Cabrio-Treffen im Bergischen

Rheinisch-Bergischer Kreis (ah) – Mit einer Spritztour durch das Bergische Land beginnt der „Fiat 124 Spider Club“ sein dreitägiges Deutschland-Treffen. Auf dem Parkplatz des Landgasthauses Naafs-Häuschen (in Wahlscheid) versammeln sich die Cabrio-Fans am Samstag, 13. Mai, um 14.30 Uhr. Das Programm bietet einen italienischen Popstar und kulinarische Spezialitäten aus dem Land des Sportwagen-Klassikers.

Werbe-post Kopen vom 31.05.89

werbe-post

31. Mai 1989

Jahrestreffen des Fiat 124 Spider Clubs

Horrem (cs). Den Spaziergängen im Lörfelder Busch wurde am Pfingstsonntag ein wahrer Augenschmaus geboten. Am Waldcafé versammelten sich nämlich 85 Mitglieder des Fiat 124 Spider Clubs mit ihren Fahrzeugen, um hier ein gemeinsames Mittagmahl einzunehmen. Diese Zusammenkunft war eines von vier Treffen, die der Club pro Jahr veranstaltet. Von hier aus startete eine Orientierungsfahrt durch die Schlösser- und Burgenlandschaft des Erftkreises über Paffendorf, Gymnich und Brühl. Das Treffen der Spiderfans dauerte insgesamt drei Tage, an denen die drei Organisatoren Michael Keunecke, Michael Quitzow und Uwe Ilkner alle Hände voll zu tun hatten. So fand unter anderem schon am Samstag ein Schönheitswettbewerb der Wagen mit anschließendem Feuerwerk statt, und in der Nähe des Kölner Fernsehturms wurden Luftaufnahmen der Spider geschossen.



Der Club wurde 1984 gegründet und hat mittlerweile 160 Mitglieder in Deutschland, der Schweiz, Norwegen und Ungarn. Ziele des Vereins sind die Veranstaltung von Treffen, Ge-währung technischer Hilfen sowie Unterstützung bei der Beschaffung von Ersatzteilen. Die Clubzeitschrift »Spider Magazin« erscheint viermal jährlich.

Presse..Presse..Presse..Presse..Presse...

Kölner Stadt-Anzeiger
vom 17.05.89



TEMPERAMENT UND CHARME IM SONNENGLANZ: Beim Deutschland-Treffen des „Fiat 124 Spider Clubs“ trafen sich 68 Sportwagen-Klassiker.
Bild: Albert Günther

Schickeria und Bastler kamen

„Fiat 124 Spider Club“ lockte Mitglieder aus ganz Deutschland ins Bergische

Overath (ah) – Schon etwas betagt, doch in voller Blüte wie einst im Mai, präsentierten sich die schmucken Modelle aus vielen Teilen der Bundesrepublik „oben ohne“. Die Sonne ließ Blech und Chrom aufblitzen, als der „Fiat 124 Spider Club“ sein dreitägiges Deutschland-Treffen im Bergischen Land feierte.

68 Fiat-Cabrios, mit Kennzeichen von Ammerland bis Kufstein, rollten vor das Landhotel Naafs Häuschen. Von der Schickeria bis zum Bastler mit överschmierten Fingern reichte das Outfit derer, die sich als Mitglieder des bundesweiten Auto-

Clubs vorstellten. In gleicher Vielfalt auch die Ausstellungsstücke: als selten gewordener Klassiker bestaunten die vielen Zaungäste den feuerroten Hamburger, der aus der ersten Baureihe von 1966 stammt und damals 10 000 Mark gekostet hat. Elegant der grasgrüne Flitzer aus München und geballte Kraft rührte aus dem Volumex-Kompressor des 135 PS starken Cabrios aus Bielefeld, das in seiner Art nur 500 Mal gebaut wurde und einen Liebhaberwert von etwa 40 000 Mark hat.

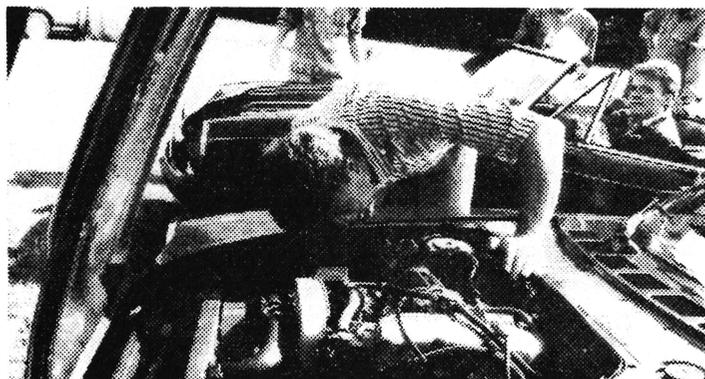
Obwohl der Sportwagen nur bis 1985 vom Band in Turin lief,

ist das Durchschnittsalter der Vereinsmitglieder mit 25 Jahren vergleichsweise niedrig. Der Hamburger Michael Bischoff (28) hat das Treffen des Vereins, der sich im Oktober 1984 auf ein Inserat in einer Autozeitschrift hin gegründet hatte, im Bergischen Land organisiert.

„Das Auto erfreut sich zunehmender Beliebtheit und wird auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer teurer“, sagt der Kenner und erläutert, daß im freien Handel jetzt zumeist Reimporte aus Amerika angeboten werden. Die Treffen dienen nicht nur der Zurschaustellung, sondern vor allem auch dem Erfahrungsaustausch. Denn seitdem der italienische Autohersteller die Produktion der Ersatzteile für den Sportwagen-Klassiker weitgehend eingestellt hat, wird die Fahrt im Fiat 124 Spider zum Vergnügen, das nur noch einem erlauchten Kreis vorbehalten ist.

Stilecht hatten die Organisatoren „Dolce vita“ ins Bergische geholt. Ein Italiener Popsänger schmetterte „Azzuro“, Chianti und Spaghetti bescheren das leibliche Wohl.

Informationen zum „Fiat 124 Club“ gibt der erste Vorsitzende Michael Bischoff, Romberg Straße 18, 2000 Hamburg 20, ☎ 040/49 27 68.



DIE GEBALLTE KRAFT eines Kompressormotors des Volumex-Fiat fand beim Fachmann besonderes Interesse.



In eigener Sache...

Diese Ausgabe soll te eigentlich etwas umfangreicher sein, als ihr sie hier vorfindet. Leider sind aus bekannten Gründen seit Pfingsten (abgesehen von den Artikeln, die Hubertus geschrieben hat) keine weiteren Manuskripte bei uns eingetroffen.

Darum hier unsere Bitte:

Wenn ihr ein wenig Zeit und Lust habt, schreibt einen Artikel oder macht Verbesserungsvorschläge für die Zeitung.

Wir würden uns auch über eure Reaktionen bezüglich des neuen Layouts freuen.

Bis zur nächsten Ausgabe (die hoffentlich pünktlich erscheinen wird)!

JL

Alfa Spider in neuer Form

Auf den Autosalons von Detroit und Los Angeles im Januar 1990 zeigt Alfa Romeo zum ersten Mal die neue Version vom Spider. Der zweisitzige Sportwagen-Klassiker kommt künftig ohne den Spoiler am Heck aus. Auch der Spoiler vorn wurde auf ein kleines Maß reduziert. Der neue Spider, der im April nächsten Jahres in Deutschland zum Verkauf kommen wird, weist überdies neugeformte

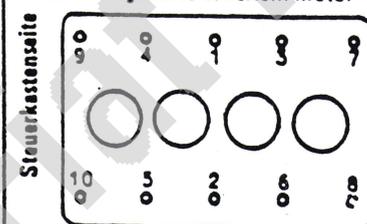
Stoßstangen und einen optisch überarbeiteten Innenraum auf. Als Motor bleibt der bekannte Zweiliter-Vierzylinder erhalten, allerdings per neuer Motronic mit um zehn auf 125 PS gesteigerter Leistung in der Kat-Version.

Quelle: auto motor sport



Mit neuer Optik und mehr Leistung: Alfa Spider für 1990

Fahrgestell		124 CSA		Elektrische Anlage		Vergaser	
Motor		132 AC 4.000		Zündzeiten vor O.T.		Weber od. Holley Europa	
Zylinderzahl	4			Anfangsvorz. 5° b. Drehz. 800 U/min		Typbez. 44 IDF 20 (vo.) 44 IDF 21 (hi.)	
Bohrung	84 mm			Vorz. Fliehk. 15° ± 2° b. Drehz. 1600 U/min		1. Stufe (mm) 2. Stufe	
Hub	79,2 mm			Vorz. Fliehk. 31° ± 2° b. Drehz. 3525 U/min		Lufttrichter 36 36	
Gesamthubraum	1756 cm³			Zündverteiler Marelli: S 144 B A		Zerstäuberrohr 4,5 4,5	
Verdichtungsverh.	9,8			Unterbrecherabst. 0,37 - 0,43 mm		Hauptdüse 1,45 1,45	
Höchstleistung DIN	128 PS			Schließwinkel 55° ± 3° Grad		Luftkorrekturd. 2,10 2,10	
bei Drehzahl	6200 U/min			Zündkerzen		Mischrohr F 11 F 11	
Drehmoment max. DIN	16,0 mkg			Marelli C W 8 L P		Leerlaufdüse 0,55 0,55	
bei Drehzahl	5000 U/min			Elektrodenabstand 0,5 - 0,6 mm		Leerl.-Luftdüse 1,15 1,15	
Höchstgesch. b. Schaltg.	ca. 190 km/h			Champion N 6 Y		Pumpendüse 0,40 0,40	
Höchstgesch. b. Autom.	— km/h			Elektrodenabstand 0,5 - 0,6 mm		Ablaßbohrung 0,80 0,80	
				Bosch W 225 T 30		Schw'nad.-Vent. 1,75	
Ventilspiel bei kaltem Motor	E 0,45 mm A 0,60 mm			Elektrodenabstand 0,6 - 0,7 mm		Schwimmerstand 10 mm ohne Dichtung	
Nockenwellenhub	E 9,714 mm A 9,714 mm			Anlasser FIAT E 100 - 1,3 / 12		Ausgleichbohrung	
Ventilsteuzeit	Einl.ö. 15° v.o.T. Einl.s. 55° n.u.T. Ausl.ö. 55° v.u.T. Ausl.s. 15° n.o.T.			Nennleistung 1,3 kW		Anreich.-Vorr.	
bei Prüfventilspiel	E 0,80 mm A 0,80 mm			Lichtmaschine FIAT A12M 124/12/42 M		Luftdüse	
Brennraumtiefe gem. m. Wzg.				max. Stromabgabe ca. 53 A		Kraftstoffdüse	
Einbauspiele in mm				max. Dauerleistung ca. 42 A		Gemischdüse	
Kolben	0,050 - 0,070			Regler FIAT Typ R C 2/12 B		Solex Typbez.	
Hauptlager	0,050 - 0,095			Regelspannung 13,9 - 14,5 V		1. Stufe (mm) 2. Stufe	
Pleuellager	0,045 - 0,081			Batterie 45 Ah		Lufttrichter	
Normalmaße in mm				Kraftübertragung		Zerstäuberrohr	
Hauptlagerzapfen	52,985 - 53,005			Kupplung Pedalleerweg 25 mm		Hauptdüse	
Hauptlagerschalen	1,825 - 1,831			Getriebe		Luftkorrekturd.	
Hauptlagergrundbohr.	56,717 - 56,730			4 Gang 5 Gang Autom.		Mischrohr	
Pleuellagerzapfen KLB	50,782 - 50,792			1. Gang 3,667		Leerlaufdüse	
Pleuellagerschalen KLB	1,525 - 1,529			2. Gang 2,100		Leerl.-Luftdüse	
Pleuellagergrundbohr.	53,897 - 53,913			3. Gang 1,361		Pumpendüse	
Anzugsmomente in kpm				4. Gang 1,00		Ablaßbohrung	
Zylinderkopfschr.	8,5			5. Gang 0,811		Anreich.-Vorr.	
Mutter f. Kipphebelbr.	—			R. Gang 3,526		Luftdüse	
M. f. N'wellenkasten	2,0			Ölsorte Z C 90		Kraftstoffdüse	
M. f. N'wellenrad	12,0			Period. Öl. 1,650		Gemischdüse	
M. f. Riemensch. KW	25,0			Neufüllung		Schw'nad.-Vent.	
Pleuellagerschr.	5,0			Differential		Ausgleichbohrung	
Hauptlagerschr.	M10:80; M12:11,5			serienmäßig Sperrdiff.		Schwimmerstand	
Schwungsch'schr.	8,5			Untersetzung 10/43		Benzinpumpendruck 0,20 - 0,23 kg/cm²	
N.B. Anzugswerte b. kaltem Motor				Zahnflankenspiel 0,09/0,12		Kraftstoffbehälter	
				Kegelr. Rollmom. 14/16 cmkp		Füllmenge 45 l	
				Gehäusespann.		Oktanzahl (ROZ) 97 min.	
				Achswel.Rollmom. 12/14 cmkp		Bremsen	
				Ölsorte W 90 M		vorn hinten	
				Füllmenge 120 l		Scheibenbremsen	
				Anzugsmomente in kpm		Scheiben-Ø 227 227	
				Kegelrad-Mutter		Scheibenstärke 9,95/10,15 9,95/10,15	
				Tellerradschr. 10,0		Mindeststärke n.d. Abschleifen 9,35 9,45	
				Lagerdeckelschr.		Verschleißgrenze 9,0 9,0	
				Achsmaße (Grad)		Höchstzul. Seitenschlag, angebaut 0,15 0,15	
				*belastet unbelast.		Belagstärke min. ca. 2,0 ca. 2,0	
				Vorspur +0° 9' / +0° 28'		Trommelbremsen	
				Sturz -0° 15' / -0° 45'		Trommel-Ø innen	
				Nachlauf +4° / +4° 30'		Ausdrehmaß	
				Einzelspur hi. +0° 5' / +0° 14'		Nacharbeitsgrenze	
				Sturz hinten -1° 40' / -1° 20'		Belagstärke min.	
				*Belastung 2 Personen kg		Bremsflüssigkeit	
				Radstand 2280 mm		D O T 3	
				Einschl. <innen ca. 35° 50' ± 7° 30' Grad		0,180 vo. hi. 0,200 l	
				Einschl. <außen ca. 28° 30' Grad			
				Reifen - Größe: 185/70 HR 13"			
				vorn hinten			
				Reifendruck norm. 1,7 1,9 atü			
				Felgenreöße 5,50 J x 13"			
				Wendekreis ca. 11,0 m			
				Anzugsm. Radbolzen 7,0 kpm			



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

	2/3-tür.	4/5-tür.	Automatic
Fahrgestell	124 DS 0		
Version	124 DS1		
Typenschlüssel	3920		
	Länge	Breite	Höhe
FZ-Außenmaße	4107	1625	1270 mm
Radstand		2280	mm
Leergewicht		1060	kg
Zulässiges Gesamtgewicht		1260	kg

Motor 232 R 14

Bohrung	84	mm
Hub	90	mm
Gesamthubraum	1995	cm ³
Verdichtungsverhältnis	7,5	
Höchstleistung DIN	99,4 kW — 135	PS
bei Drehzahl	5500	U/min
Drehmoment max. DIN	206 Nm — 21	mkg
bei Drehzahl	2900	U/min
Höchstgeschw. b. Schaltg.	185	km/h
Höchstgeschw. b. Autom.		km/h

Ventilspiel bei kaltem Motor	E	0,40	mm
	A	0,50	mm
Nockenwellenhub	E	9,200	mm
	A	8,700	mm

Ventilsteuerzeiten	Einl. ä. 13°	v. o.T.
	Einl. s. 39°	n. u.T.
	Ausl. ä. 37°	v. u.T.
	Ausl. s. 3°	n. o.T.

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

Einbauspiele in mm	
Kolben	0,050 — 0,070
Hauptlager	0,032 — 0,067
Pleuellager	0,031 — 0,065

Anzugsmomente	
	Nm Kpm
Zylinderkopfschr.	2+4 Kpm +90°+90°
Hinweis zur Grundwartung entspr. Anzugswert	
	83 8,5
Zündkerze	37 3,8

Aufladung	
Ladekompressor / Turbolader	ROOTS
Ladedruck	0,40 — 0,45 bar

Öldruck	3,4 — 4,9 bar	3,5 — 5,0 kg/cm ²
Period. Ölhw.	m. Ölfiter	4,200 dm ³
	a. Ölfiter	dm ³

Neufüllung	4,830	dm ³
------------	-------	-----------------

Ölorte	Sommer / Winter ganzjährig	SAE 30 / SAE 20 15 W 40
--------	----------------------------	-------------------------

Kühlsystem			
Wasser	4,000	dm ³	
Parafllu	bis — 35° C	4,000	dm ³

Kühlung	
Thermoschalter	
Einschalttemperatur	90 / 94 °C
Ausschalttemperatur	85 / 89 °C

Elektrische Anlagen

Zündzeiten vor o. T.	
Anfangsvorz.	10° b. Drehz. 800 U/min
Vorz. Fliehk.	22° ± 2° b. Drehz. 2900 U/min
Vorz. Fliehk.	35° ± 2° b. Drehz. 3650 U/min

Zündverteiler	Marelli: SM 870 FX
---------------	--------------------

Unterdruckverstell.	15° ± 0° b. 350 mm/Hg
---------------------	-----------------------

Schließwinkel	0° ± 0° Grad
---------------	--------------

Zündkerzen	
Fiat	
Marelli	CW 8 LPR
Champion	RN 6 Y
Bosch	
Elektrodenabstand	0,6 — 0,7 mm

Zündverteiler Marelli mit statischer Zündung

Prüfwerte		Verstellw.	Verstellw.
Unterdruckmessung		b. U/min	b. U/min
bar — mm Hg	o	o	
bar — mm Hg	o	o	
bar — mm Hg	o	o	
bar — mm Hg	o	o	

OT-Geber	
Schwungrad/Luftspalt	/ mm
Riemenscheibe/Luftspalt	/ mm

Kraftübertragung

Getriebe		5-Gang
1. Gang	3,667	
2. Gang	2,100	
3. Gang	1,361	
4. Gang	1,000	
5. Gang	0,881	
R. Gang	3,526	
Ölorte	ZC 90	
Period. Ölhw.	1,650	dm ³
Neufüllung	1,650	dm ³

Differential		serienmäßig
Untersetzung	11/41	
Ölorte	W 90 / M	
Füllmenge	1,280	dm ³

Achsmäße (Grad)		*belastet	unbelastet
Vorspur	-0° 09' / +0° 47'	+0° 38' / +1° 15'	
Sturz	0° / +1°	-0° 20' / +0° 40'	
Nachlauf	+3° 20' / +4°	+2° 40' / +3° 40'	
Einzelspur hinten			
Sturz hinten			

*Belastung	2 Personen + 50 kg
Radstand	2280 mm
Einschl. < innen	35° 50' Grad
Einschl. < außen	28° 30' Grad
Reifen — Größe	185/60 HR 14 bzw. 195/50 VR 15

Reifendruck vollb.	2,0 bar 2,0 bar
Felgengröße	5 1/2 J x 14" bzw. 7 J x 15" H 2
Wendekreis	10,80 m rechts; 11,20 m links
Anzugsm. Radbolzen	86 Nm — 8,8 kpm

Vergaser

WEBER 36 DCA 7-250

	1. Stufe (mm)	2. Stufe
Lufttrichter	26	26
Zerstäuberrohr	4,5	4,5
Hauptdüse	1,20	1,20
Luftkorrekturdüse	1,75	1,75
Mischrohr	F 24	F 24
Leerlaufdüse	0,45	0,45
Leerlauf-Luftdüse	1,60	1,60
Pumpendüse	0,45	
Ablaßbohrung		
Einspritzmenge	13/17 ccm	pro 10 Hübe
Starterluftklappenöffnung	mech. 4,0/4,5 mm	
	pneum. 6,0/6,5 mm	
Drosselklappenöffnung z. erhöht. Leerl.-Drehz.		0,70/0,75 mm
Schw/nad.-Vent.		1,5 mm
Schwimmerstand		41,0 mm

	1. Stufe (mm)	2. Stufe
Lufttrichter		
Zerstäuber		
Hauptdüse		
Luftkorrekturdüse		
Mischrohr		
Leerlaufdüse		
Leerlauf-Luftdüse		
Pumpendüse		
Ablaßbohrung		
Einspritzmenge		pro Hübe
Starterluftklappenöffnung	min. max.	mm
Drosselklappenöffnung z. erhöht. Leerl.-Drehz.		mm
Schw/nad.-Vent.		
Schwimmerstand		

Benzinpumpendruck	0,24/1,29	bar
-------------------	-----------	-----

Kraftstoffbehälter		
Füllmenge	45	dm ³

Kraftstoffverbrauch	
l/100 km	90 km/h 120 km/h Stadtzyklus
nach DIN 700 30-1	8,2 10,0 14,0

Bremsen

Statische Belastung hinten		kg
Eichgewicht		kp
X-Maß am Drehstabende	90/100	mm

test

auto
motor
sport

Spider-Vergleich

Alfa Romeo Duetto · Fiat 124 Spider ·
Triumph TR 4A

Es berichtet: Henry Keller

Dieser Vergleichstest hing am seidenen Faden über dem Wasser, in das er beinahe gefallen wäre.

Erstens, weil ich am Tag vorher einen Schnupfen bekam. Warum — nun, das gehört nicht hierher.

Zweitens, weil zwei sich drückten. Nicht zwei Fahrer — Fahrer drücken sich bei auto motor und sport nie. Nein, zwei Automobilfabriken.

Die eine hieß British Motor Corporation. Die andere hieß — dreimal dürfen Sie raten — sie hieß Porsche.

Die BMC hätte einen MGB schicken sollen. Das zog sich mit halben Versprechungen so lange hin, bis es zu spät war. Na ja — gebranntes Kind scheut den Vergleichstest.

Porsche hätte einen Porsche 912 Targa schicken sollen. Das erwies sich als unerwartet schwierig. Man hätte keinen, man müßte erst einen bauen, man könnte nicht rechtzeitig einen bauen.

Ich weiß aber den wahren Hintergrund. Ich weiß ihn von Peggy, denn Peggy und die Pilotin haben — der Leser erinnert sich vielleicht — selbst einen Targa, und außerdem haben sie Beziehungen zu dem, was man als die Gefühlswelt der Firma Porsche bezeichnen könnte.

Die Firma Porsche war gekränkt über meinen Targa-Test.

Das tut mir leid. Ich wollte die Firma Porsche nicht kränken — ich wollte nur zum Ausdruck bringen, daß einer allein das Dach nur mit Mühe herunterbekommt. Und eine allein, also eine Dame allein, schon gar nicht.

So was muß man doch sagen als Tester. Ich finde es, unter uns gesagt, gar nicht so schlimm. Denn wann ist eine Dame in einem Porsche Targa schon allein?

Preis im Aus

Es blieb also nur ein Rumpf-Vergleichstest übrig. Daß es immerhin drei Autos sind und nicht zwei, muß dem wackeren Triumph-

Importeur Walter Hagen in Krefeld zugeschrieben werden. Denn wenn man sich mit dem MGB und dem Porsche um den Vergleich drückt, dann könnte man es vielleicht auch mit dem Triumph tun.

Es sei denn, man ist ein Sportsmann. Solche gibt es offenbar im Triumph-Lager. Zur Sache: unter den drei Übriggebliebenen sind zwei Vertreter der (neueren) Spider-Zeit und einer der (älteren) Roadster-Zeit. Das erschwert den Vergleich, und zwar zuungunsten des Triumph. Er ist nicht dafür gebaut, mit einem Alfa und einem Fiat-Spider verglichen zu werden.

Aber der Preisklasse nach gehört er hinein — auch wenn er inzwischen auf fast 2,2 Liter Hubraum geklettert ist. Er gehört mehr hinein als der Porsche Targa, der für 19 000 Mark nicht gerade wohlfeil ist.

Ich bin sicher — der Porsche hätte mit Karosserie, Komfort und Leistung gar nicht schlecht abgeschnitten, aber mit seinem Preis landet er im Aus. Den kann man nur zahlen, wenn es nicht so drauf ankommt. Der MGB hätte auf jeden Fall hineingehört — es hätten dann zwei Vertreter der altenglischen Roadster-Gesinnung den leichtfüßigen Italienern gegenübergestanden.

Nach einem deutschen Teilnehmer außer dem Targa haben wir vergeblich gesucht. Wir glaubten ihn im Glas 1300 GT Cabriolet gefunden zu haben, aber das war ein Fehlschluß. Denn dieses Auto wird nicht mehr gebaut. Armes Deutschland!

Hier die Preise der Verbliebenen:

Alfa Romeo Duetto	DM 12 990.—
Fiat 124 Spider	DM 10 980.—
Triumph TR 4 A	DM 12 750.—

Der Fiat ist also mit Abstand der Billigste, aber auch der Alfa-Preis zwingt zum Staunen. Warum bringt man bei uns solche Wagen und solche Preise nicht zustande? In beiden Fällen verdient Pininfarina noch mit, und trotzdem liegt der Alfa noch um 6000 Mark unter dem Porsche Targa. Selbst Glas, unser billiger Jakob seligen

Angedenkens, verlangte für das Glas 1300 GT Cabrio 13 350 Mark.

Ein wahres Wirtschaftswunder!

Die Sache mit dem Baujahr

Für mich fing es hart an. Nicht nur wegen des Schnupfens, sondern auch, weil sie mir am Vorabend des Vergleichstests den Triumph ins Haus geschickt hatten.

Er ist ein feines Auto, der Triumph. Nur eines scheint mir an ihm nicht zu stimmen: das Baujahr.

Ich würde sagen, er stammt aus den dreißiger Jahren.

Ich mußte an jenem Abend noch viel fahren, und ich fühlte mich sofort zurückversetzt in jene Zeit, wo wir froh waren, daß die Autos überhaupt fahren.

Egal wie!

Fährt man mit dem Triumph über eine schlechte Straße, dann weiß man überhaupt erst wieder, was eine schlechte Straße ist. Wir sind ja alle schon verwöhnt — von Autos, die das haben, was man in der Fachsprache eine gut abgestimmte Federung und Stoßdämpfung nennt.

Eine Federung und Stoßdämpfung hat der Triumph zwar auch.

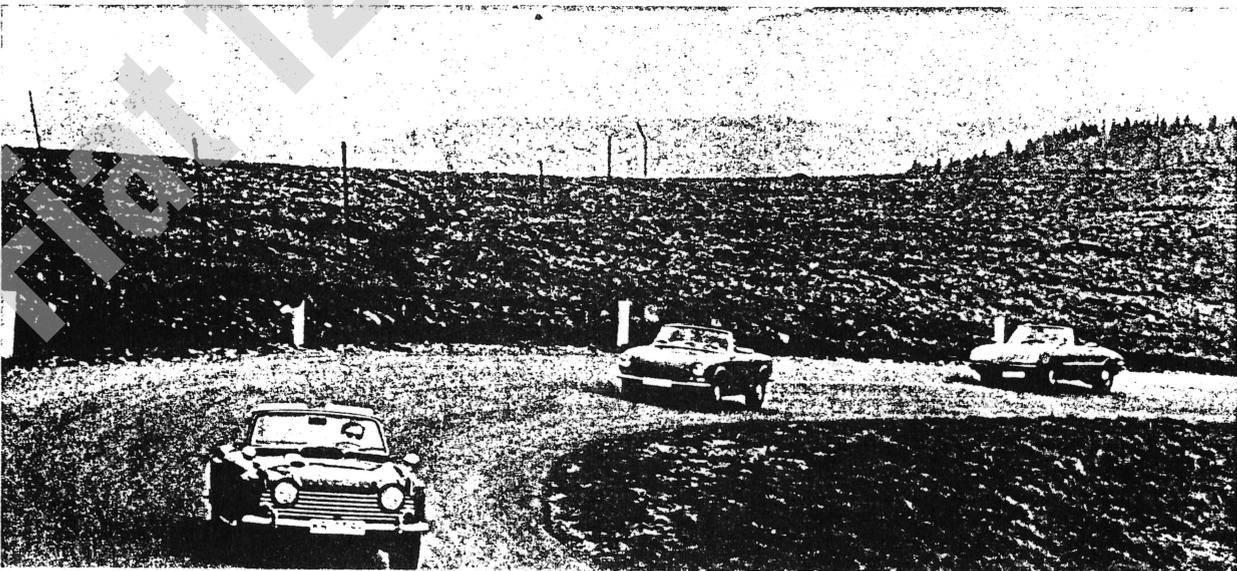
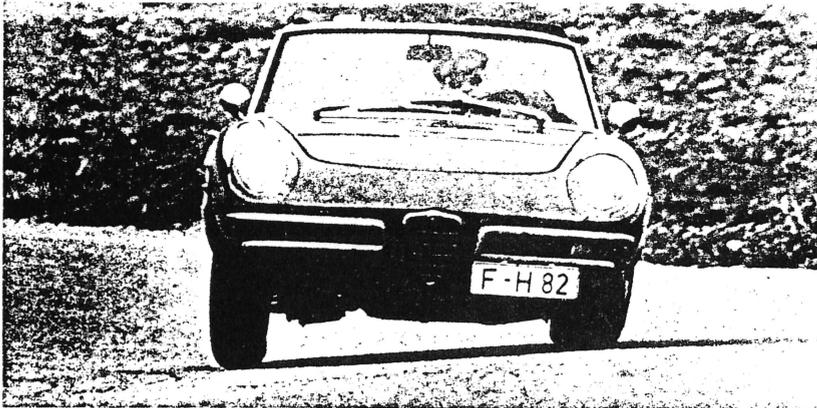
Mit der Abstimmung aber war man in den dreißiger Jahren noch nicht so weit wie heute. Da war es an der Tagesordnung, daß die Federung durchschlug und einem Schläge in den Nacken versetzte. Wie beim Triumph.

Auch war es in den dreißiger Jahren gang und gäbe, daß ein offener Wagen nicht verwindungsfest war, daß er zitterte und schüttelte. Über Klappergeräusche brauchte man sich dabei nicht zu wundern — es gab genug davon.

Wie beim Triumph.

Aber ein guter Wagen der dreißiger Jahre fiel trotzdem nicht auseinander, er richtete treu und brav seine Pflicht und brachte einen immer ans Ziel.

Wie der Triumph! Denn das muß man ihm!



bescheinigen: Er ist wie eine alte Dampflokomotive. Er zischt und schüttelt, aber er hält hundert Jahre.

Haben Sie schon einmal einen unzufriedenen Triumph-Fahrer gesehen? Ich auch nicht. Aber harte Leute müssen es sein — das ist für mich seit jenem Abend sicher!

Rot und rund

Am nächsten Morgen sichtete ich erstmals die beiden anderen Teilnehmer. Sie waren beide rot — der Alfa und der Fiat. An beiden steht das Pininfarina-f, und sie haben eine gewisse Familienähnlichkeit.

Mehr aber auch nicht. Ich muß sagen: der Fiat gefällt mir besser.

Der Alfa erinnert mich immer an ein Schlauchboot. Er ist überall rund, und man weiß nicht recht, wo man sich mit dem Auge festhalten soll. Fahren tut er gut, aber nun möchte man auch wissen, wie er schwimmt.

Und das kann er gar nicht!

Der Fiat ist nicht mehr so geradlinig, so stilrein, wie sein Vorgänger, das 1500 Cabrio. Aber er ist gefällig, und man hat erstaunlich viel Platz darin. Mehr als im Alfa, denn der Fiat ist ein 2/2-Sitzer.

Vier Leute können in vorgerücktem Stadium (der Vordersitze) darin untergebracht werden.

Wenn man das gleiche im Alfa oder im Triumph versucht, setzt es den Entschluß zu engster Tuchfühlung voraus. Auch muß man dann damit rechnen, von der Polizei angehalten zu werden. Denn sie sind Zweisitzer. Beim Alfa sagt das schon der Name.

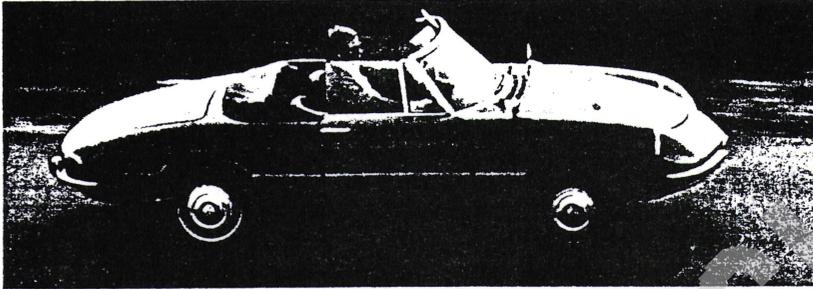
Im Triumph geht es sogar vorn eng zu — in der Breite und in der Länge. Na ja, in den dreißiger Jahren saß man eben dichter am Lenkrad als heute! Neue Sitze wurden dem Triumph spendiert, die nicht mehr so hart und schalenförmig sind wie die früheren. Aber sie sind trotzdem nicht bequemer.

Häßlich finde ich den Triumph nicht. Mir



Spider-Vergleich

Außen abgerundet, innen sachlich präsentiert sich der Alfa. Der Fiat entspricht ihm ungefähr in den Abmessungen des vorderen Sitzraums, hat jedoch noch eine brauchbare hintere Notsitzbank. Im Triumph geht es enger zu.



gefällt er gut mit seinen eng zusammenstehenden Froschaugen. Nur die dicken Warzen, die man ihm vorn angebeippt hat, die finde ich scheußlich. Ebenso die Talbot-Spiegel.
Aber es gibt Leute, denen gefällt so was.

Offen mit Farina

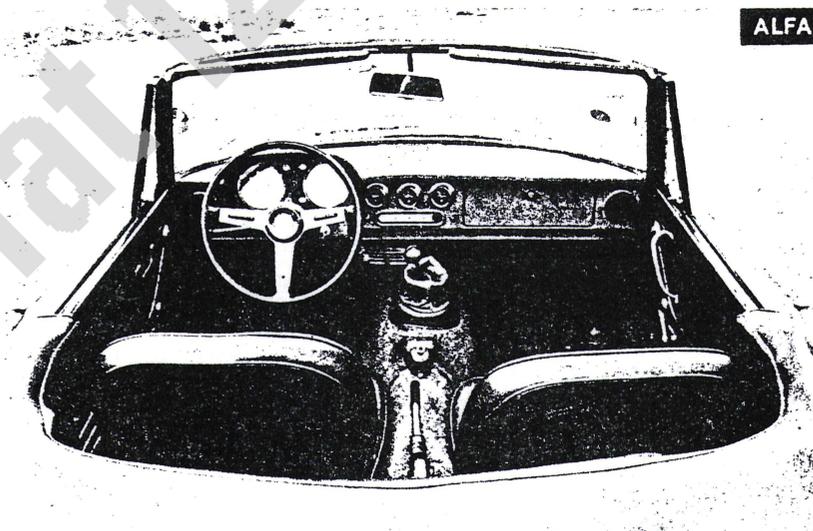
Was ein Spider werden soll, das öffnet man beizeiten. Wir ließen es trotzdem bleiben, bis wir die ersten 150 km Autobahn hinter uns hatten. Denn die Morgenfrühe, das ist zwar unsre Zeit, aber wer möchte dabei schon frieren?

Zumal ein Spider auch in geschlossenem Zustand Erkenntnisse vermittelt. Zunächst einmal die, daß er mehr stößt und klappert als ein Auto mit unverrückbar festgeschweißtem Dach. Zwar kam ich mir beim Umsteigen vom Triumph in die beiden anderen Autos zunächst vor wie der Fahrer eines Ackerschleppers im 600. Aber stoßen und klappern tun sie auch — ich kann das schwören, weil ich später vom Duetto direkt in ein Alfa-Coupé stieg. Es ist eben alles relativ.

Eine andere Erkenntnis besteht darin, daß man weniger sieht. Nach vorn und seitlich oben, und im Alfa auch nach schräg hinten. Hinter dem Seitenfenster wird es finster. Wer in spitzwinklige Einmündungen nicht auf gut Glück hineinwill, der muß sich ganz komische Kopfverrenkungen beibringen. Man neige den Körper nach links, lege den Kopf nach hinten und drehe ihn bis zum Anschlag nach rechts. Kommt keiner? Dann können Sie losfahren!

Im Triumph ist das vermittels eines Plexiglasfensters vermieden. Im Fiat geht es noch vornehmer zu. Er hat hinten kleine Dreieck-Seitenfenster aus regelrechtem Glas, die beim Öffnen des Verdecks von selbst nach unten verschwinden.

Das nenne ich technischen Fortschritt! Streng genommen fallen übrigens alle drei





Wagen unter den Begriff Cabriolet. Denn sie haben seitliche Kurbelfenster aus Glas, und die Verdecks sind, wenn man sie zumacht, wirklich zu.

Jedenfalls im Stand. Während der Fahrt walten rohe Kräfte und versuchen sie aufzumachen. Je schneller man fährt, um so mehr. Beim Triumph gelingt es ihnen immerhin so weit, daß man bei Höchstgeschwindigkeit eine Hand zwischen Fenster und Dach herausstrecken kann.

Beim Alfa beginnt, wenn man ein vorderes Ausstellfenster öffnet, während der Fahrt Maschinengewehrbeschuß. Aber es ist nur der Dachstoff, der flattert.

Das kann beim Triumph schon deswegen nicht passieren, weil er gar kein vorderes Ausstellfenster hat.

Auf jeden Fall aber sind Farinas Verdecks die besten, die ich kenne. Das merkt man spätestens beim Aufmachen. Zwei Klemmverschlüsse öffnen, nach hinten klappen — fertig. Dabei kann man, wenn man will, sogar sitzen bleiben.

Diese Verdecks waren es, die mir in den Sinn kamen, als ich erstmals mit der Arbeit des Verdecköffnens beim Porsche Targa betraut wurde.

Inzwischen mache ich es einfacher. Ich sage einfach: Peggy, laß es drauf.

Denn ich duze sie unterdessen.

Beim Triumph ist ein schwergängiger Klapperatismus in Bewegung zu setzen, aber schnell geht es auch. Die Befestigungstechnik der Abdeckplane stammt — natürlich — aus den dreißiger Jahren. Farina dagegen hat sich auch hier sinnvolle und einfache Kniffe einfallen lassen.

Wer offen fahren will, fährt also am besten Farina.

Alfas Kragen

Als der Fiat-Spider herauskam, haben viele Leute gesagt: jetzt geht es Alfa an den Kragen. Zwei Nockenwellen, Fünfganggetriebe — und das so billig!

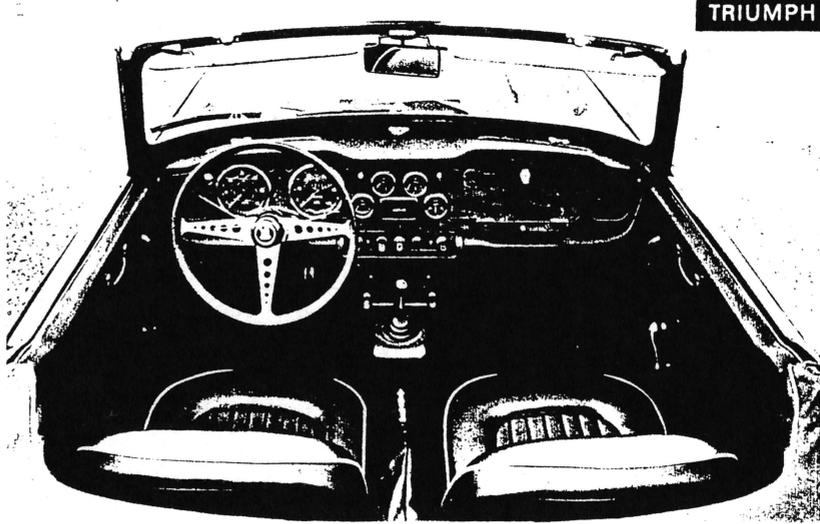
TECHNISCHE DATEN		Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
Hubraum	ccm	1570	1438	2138
Bohrung	mm	78	80	86
Hub	mm	82	71,5	92
Verdichtungsverhältnis		9,2:1	8,9:1	9,0:1
Leistung	PS	109	90	100
bei U/min		6000	6500	4800
spezifische Leistung	PS/Liter	69,4	62,6	46,8
max. Drehmoment	mkg	14,3	11,0	18,3
bei U/min		2800	4000	3000
mittl. Kolbengeschwindigkeit	m/s	16,4	15,5	14,7
bei Nenndrehzahl		6000	6500	4800
Ventilsteuerung		2 OHC	2 OHC	1 OHV
Batterie		12 V / 40 Ah	12 V / 60 Ah	12 V / 57 Ah

BESCHLEUNIGUNG in Sekunden		Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
0 bis 60 km/h		4,7	5,3	5,1
0 bis 80 km/h		7,3	8,6	8,1
0 bis 100 km/h		10,9	13,7	12,6
0 bis 120 km/h		15,1	19,7	18,0
0 bis 140 km/h		21,0	29,2	27,3
0 bis 160 km/h		30,8	—	—
1 km mit stehendem Start		31,7	34,1	33,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	186,0	169,0	171,0

ELASTIZITÄT		Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h in Sekunden				
40 bis 60 km/h		7,5	10,3	8,5
40 bis 80 km/h		13,9	18,7	16,3
40 bis 100 km/h		20,0	27,8	23,7
40 bis 120 km/h		27,4	38,4	32,6
40 bis 140 km/h		36,6	52,8	45,0
40 bis 160 km/h		48,8	—	—



FIAT



TRIUMPH

Die beiden oberliegenden Nockenwellen werden beim Alfa durch eine gekapselte Doppelkette, beim Fiat durch einen frei laufenden, nur nach vorn abgedeckten Zahnriemen angetrieben. Vergaser: 2 Weber Horizontal Doppel beim Alfa, 1 Weber Horizontal Register beim Fiat, 2 SU Horizontal beim Triumph.



Spider-Vergleich

FORTSETZUNG

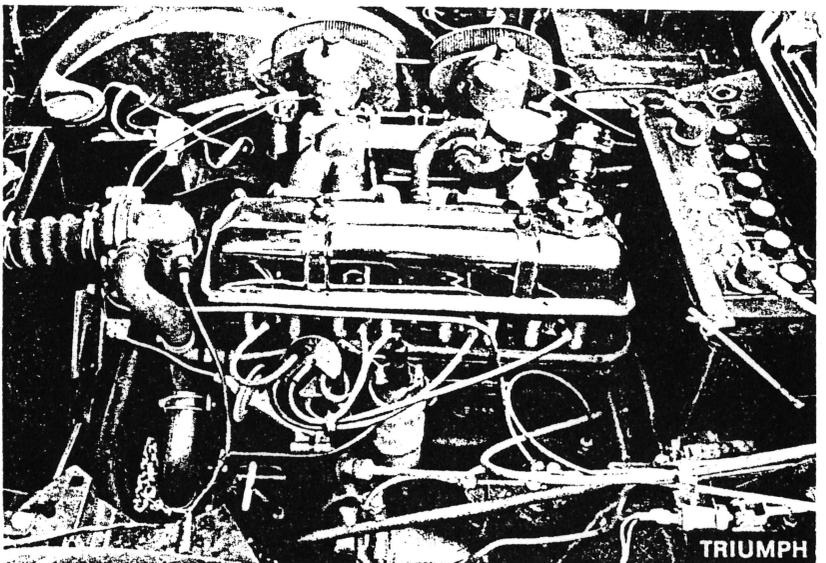
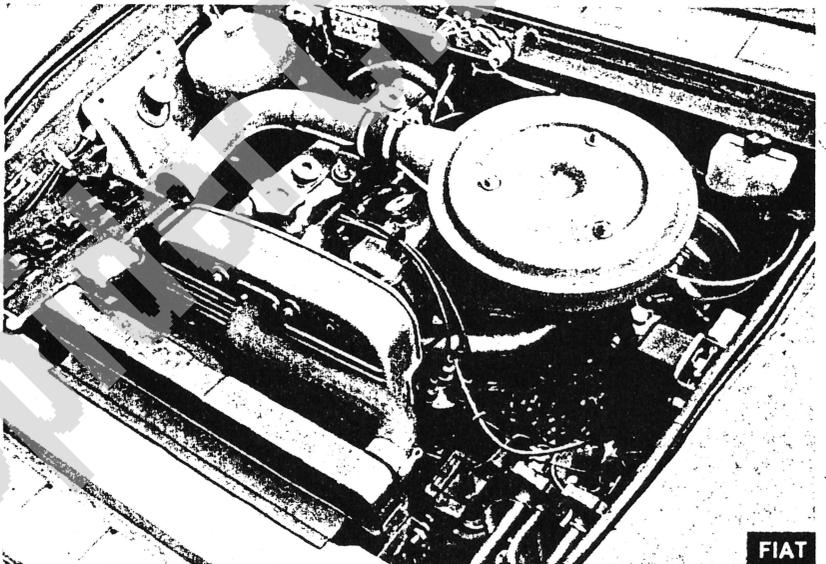
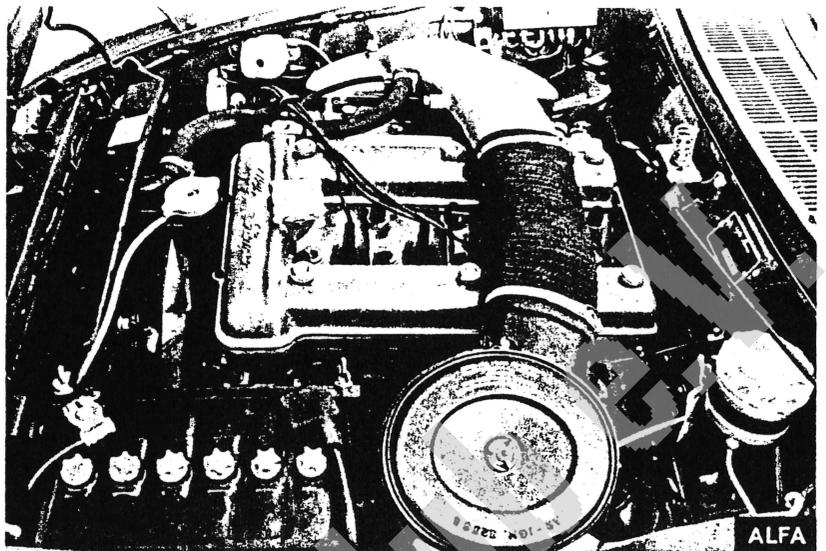
Aber Alfa kann seinen Kragen vorerst behalten. Der Fiat ist nicht schlecht, aber er ist noch lange kein Alfa.

Das beginnt schon mit dem Kaltstartverhalten. Egal, wie man den Choke herauszieht oder hineinschiebt — der Fiat-Motor ist zunächst mal unwillig. Ganz im Gegensatz zum Alfa, der immer gleich rund läuft. Es geht weiter mit dem Gasgeben. Dem Fiat haben sie wieder so einen Registervergaser verpaßt, der entweder nichts oder alles hereinläßt. Man weiß nicht so recht, wie man das Gas dosieren soll — gibt man wenig, dann passiert nichts, gibt man viel, dann fährt man ständig im Jubelbereich. Drehen tut er gern und gut — diese Bescheinigung kann ihm ausgestellt werden. Erst bei 6250 U/min wird es auf dem Tourenzähler gelb, und bei 7000 rot. Dem Zahnriemele auf den Nockenwellenritzeln macht das nichts aus, und den übrigen Bestandteilen offenbar auch nicht. Aber schön wär's, wenn er auch unten ein bißchen mehr drin hätte.

Er hat auch so ein fisseliges Ventilgeräusch, das man gerade bei einem ohc-Motor nicht erwartet.

Alfas Motor dagegen läuft überall gleich. Unten, oben und in der Mitte. Er dreht genauso hoch, aber man kann ihn auch mit Viertelkraft fahren, ohne erröten zu müssen. Er läuft sonor und turbinenhaft. Er saugt eben an zwei Doppelvergasern, und die sind nicht nur auf dem Papier ein Vorzug.

Im Getriebe beschränkt sich die Gemeinsamkeit zwischen Alfa und Fiat auf die Anzahl der Gänge. Es sind in beiden Fällen fünf. Aber während sie beim Alfa gleichmäßig abgestuft wurden, hat man sich bei Fiat auf ein großes Loch zwischen dem zweiten und dem dritten sowie auf ein klei-





ABMESSUNGEN UND GEWICHTE		Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A	
Radstand	mm	2250	2280	2240	
Spur	vorn	1310	1346	1263	
	hinten	1270	1316	1251	
Länge	mm	4250	4000	3960	
Breite	mm	1630	1615	1470	
Höhe	mm	1290	1250	1270	
Innenhöhe	mm	900	910	930	
Innenbreite	mm	1260	1310	1155	
Sitztiefe	mm	540	515	480	
Wendekreis	links	10,3	11,2	10,3	
	rechts	10,6	11,2	10,4	
Lenkradumdrehungen		3 $\frac{3}{4}$	3,0	3 $\frac{1}{2}$	
Eigengewicht vollgetankt	kg	997	907	1046	
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1300	1250	1400	
Zuladung	kg	303	343	354	
Personenindexzahl		3,56	4,04	4,16	
Gewichtsverteilung					
	Vorderachse	%	56,9	57,2	50,3
	Hinterachse	%	43,1	42,8	49,7
Leistungsgewicht vollgetankt	kg/PS	9,15	10,08	10,46	

VERBRAUCH (Super)		Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
	Liter/100 km			
Autobahn Schnitt ca.	110 km/h	10,5	10,6	10,7
Autobahn Schnitt ca.	150 km/h	13,8	13,8	15,1
Landstraße Schnitt ca.	70 km/h	14,4	13,3	14,9
Kurzstrecke		11,5—13,5	11,0—13,0	12,0—14,5
Gesamtverbrauch		12,6	12,3	13,4

REICHWEITE DER GÄNGE in km/h		Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
I. Gang		52	54	56
II. Gang		86	88	86
III. Gang		127	135	130
IV. Gang		172	184	173
V. Gang		217*	202*	211*
Schaltdrehzahl	U/min	7100	7000	5400

* theoretischer Wert (beim Triumph TR 4 A im IV. Gang mit Overdrive)

nes Loch zwischen dem vierten und fünften Gang geeinigt.

Warum, ist mir unerfindlich. Selbst wenn es sich nur um ein Vierganggetriebe handeln würde, wäre der Sprung vom zweiten auf den dritten zu groß. Da aber noch ein fünfter vorhanden ist, könnten der dritte und vierte ruhig etwas kürzer übersetzt sein. So, wie es jetzt ist, geht die Drehzahl gerade um runde 400 Touren zurück, wenn man sich vom vierten in den fünften bemüht. Das lohnt eigentlich den Aufwand nicht!

Das im Triumph installierte 2,2 Liter-Schnauferl hat 100 PS und ein kräftiges Drehmoment anzubieten. Es stampt elastisch vor sich hin und begnügt sich mit maximal 5000 Umdrehungen. Das Vierganggetriebe war im Testwagen mit dem elektrischen Overdrive versehen, der in den oberen drei Gängen eingeschaltet werden kann und damit die Zahl der lieferbaren Gangstufen auf sieben erhöht. Es ist freilich kein großer Unterschied, ob man im dritten Gang mit oder im vierten ohne Overdrive fährt, aber man kann sich die beträchtliche Mühe des Schaltens erleichtern, und man hat auf der Autobahn einen geräuschkindernden Schnellgang.

Aber an die Laufkultur des Alfa-Motors reicht auch der Triumph nicht heran. In der Leistung hat er ebenfalls das Nachsehen — der Alfa war an diesem Tag das Davonfahrauto.

Muskeltraining

Er war es auch im Handling. Wir reden heute soviel von Servolenkungen und automatischen Getrieben, und dabei vergessen wir beinahe die Unterschiede, die es ohne solche Heizermännchen gibt.

Ich stiftete also einen Preis für das am leichtesten und sichersten zu schaltende Getriebe und verbeete ihn sofort — an den Alfa. Ich stiftete einen weiteren für die exakteste und leichtgängigste Lenkung und verbeete ihn ebenfalls.

An den Alfa.

Das ist ein Spaß, den man so leicht nicht wiederfindet, es sei denn in den Alfa-Coupés. Man bedauert es richtig, wenn

Beliebige Einstellmöglichkeiten bieten die Vordersitze des Alfa und des Fiat. Im Triumph ist weniger Platz: Man kann nicht mit ganz ausgestreckten Armen fahren.

FOTOS WEITMANN



Spider-Vergleich

FORTSETZUNG

keine Kurve da ist, damit man ein bißchen herunterzuschalten und lenken kann. Von Mühe keine Spur.

Da kommt der Fiat nicht heran. Beim Rangieren und in der Stadt muß man ganz schön werken. Geht's schneller, geht's auch leichter — aber nicht so leicht und auch nicht so genau wie beim Alfa. Und die Gänge im Getriebe findet man auch nicht so gut. Schnell in den dritten Gang müssen und ihn nicht gleich finden — das gehört zu den Dingen, die nicht jeder mag. Falls jemand aber ganz bewußt Muskeltraining betreiben möchte, kann ich unbedingt den Triumph empfehlen. Hochachtung vor allen Leuten, die mit diesem Auto Rallies fahren!

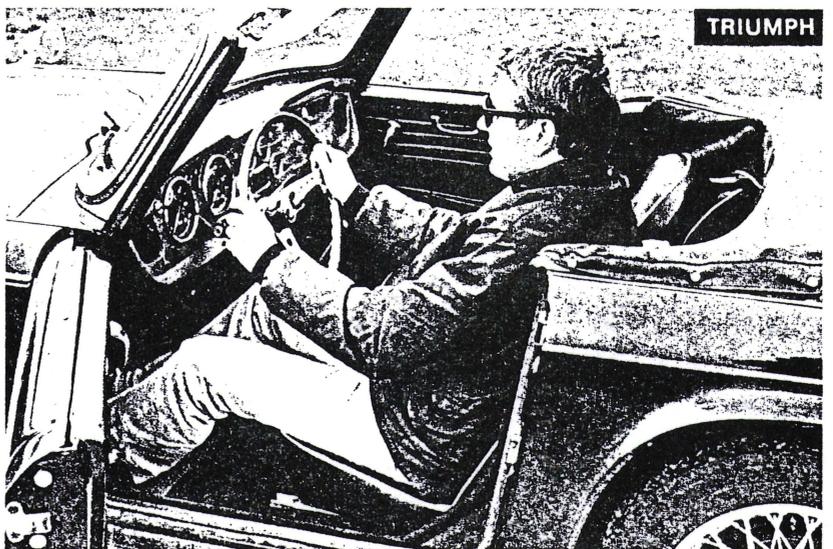
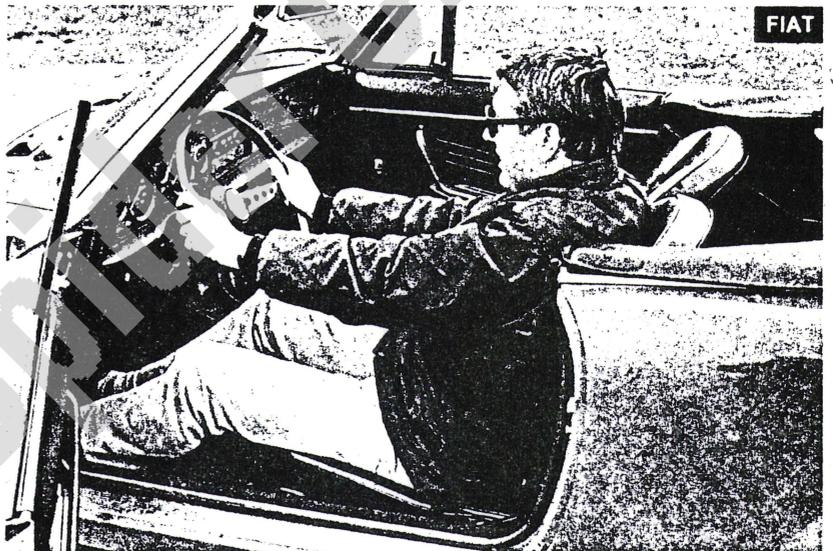
Nur mit den Bremsen tat sich Alfas Duettchen schwer. Das macht, es hat keine Servobremsen. Es soll sie aber bekommen. Der Fiat hat sie bereits, war aber auch nicht viel leichter zu bremsen. Und der Triumph hat sie nicht, aber das schwere Bremsen fällt bei ihm nicht so auf, weil auch das Lenken und Schalten schwer geht. Fading war bei ihm und beim Fiat etwa im gleichen Maße festzustellen — in einem noch tragbaren Maße. Die Alfa-Bremsen überstanden alle vorkommenden Gefälle ohne merkliches Nachlassen, hatten aber die Angewohnheit, hinten voreilig zu blockieren.

Regelprobleme

Es war einmal ein Mann, der fuhr zu schnell in eine Kurve hinein. Ehe er sich's versah, befand er sich neben der Straße.

Das wäre ihm mit dem Fiat nicht so leicht passiert. Denn dieser Fiat ist ein Wunder an Gutmütigkeit. Es versagen all die Begriffe vom Untersteuern und Übersteuern — er tut weder noch.

Er ist wie die Schweiz: unbeirrt neutral. Das macht ihm nicht mal der Alfa nach. Der untersteuert leicht, aber auf Nässe





oder Geröll kann es auch vorkommen, daß er mal ziemlich deutlich hinten herkommt. Schnell ist man mit ihm, aber man muß viel mehr aufpassen. Noch mehr mit dem Triumph. Er ist nicht tückisch, aber man weiß auch nie genau, was er macht. Auf seinem Heck stehen drei Buchstaben: IRS. Das bedeutet „independ-

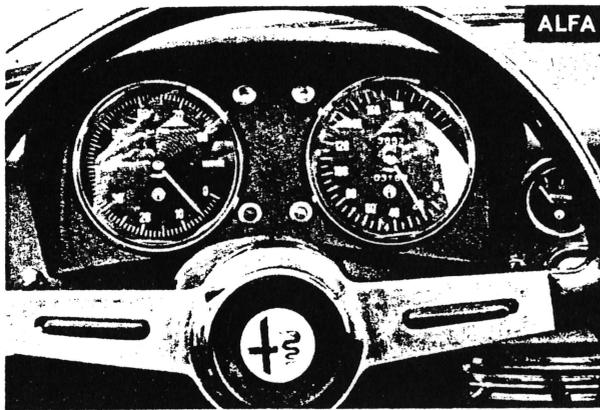
ent rear suspension“. Zwei Dreieckslenker führen die Hinterräder, und in Kurven führen sie sie manchmal recht eigenwillig. Wenn man dann auch noch Gas gibt oder wegnimmt, dann beginnt der Triumph in eigener Regie zu lenken. Ich mag das nicht. Wenn ich im Auto sitze, dann möchte ich, daß ich lenke und sonst

niemand. Sicherheitsreserven in der Straßenlage empfinde ich als wohltuend. Darum freut es mich, daß sie bei Fiat einen sitzen haben, der ein Gutmütigkeitsfanatiker ist. Zur Komfortfrage: Daß der Triumph schlechte Straßen nicht mag, wurde schon berichtet. Die beiden anderen verhalten

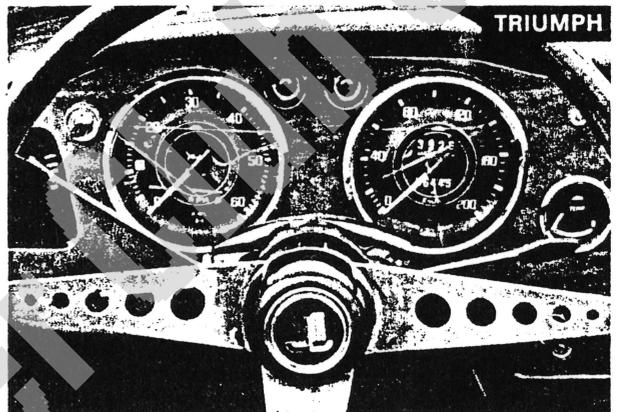
AUSSTATTUNG	Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
Startautomatik	○	○	○
Drehstromlichtmaschine	○	●	○
12-Volt-Anlage	●	●	●
Scheibenbremsen vorn	●	●	●
Scheibenbremsen hinten	●	●	○
Bremsverstärker	○	●	○
Türschloß rechts	●	●	●
Tankschloß	○	○	●
Verbundglasfrontscheibe	●	○	●
Hauben-Selbstarretierung vorn	○	●	●
Hauben-Selbstarretierung hinten	●	●	●
Ausstellfenster vorn	●	●	○
Liegesitze	○	○	○
Lehnenverstellung	●	●	○
Lehnenverriegelung	●	●	●
Armlehnen vorn seitlich	○	●	○
Beifahrerhaltegriff	●	●	●
Gepolsterte Sonnenblenden	2	2	2
Ablagemöglichkeiten vorn (außer Handschuhkasten)	○	○	○
Aschenbecher	1	1	1

AUSSTATTUNG	Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
Kartentaschen	○	2	2
Heizgebläsestufen	1	2	1
Sonstige Belüftungsmöglichkeiten	●	●	●
Scheibenwischergeschwindigkeiten	1	stufenlos	2
Regelbare Instrumentenbeleuchtung	○	●	●
Elektrische Zeituhr	○	○	○
Drehzahlmesser	●	●	○
Benzinuhr	●	●	●
Wasserthermometer	●	●	●
Öldruckmesser	●	●	●
Ampèremeter	○	○	●
Zigarettenanzünder	●	●	○
Handbremskontrolllicht	○	○	○
Lichtupe	●	●	●
Parkleuchten	○	○	○
Kofferraumbeleuchtung	●	●	○
Motorraumbeleuchtung	○	●	○
Rückfahrcheinwerfer	○	○	○

● = vorhanden
○ = nicht vorhanden



Sachliche Uhren in allen drei Wagen. Nicht ohne Grund reichen die Drehzahlmesser des Alfa und des Fiat bis 8000 Touren. 200 km/h läuft auch bei gutem Willen keiner der drei Wagen.



Spider-Vergleich FORTSETZUNG

sich auf Bodenwellen und Schlaglöchern gesittet, aber sie sind trotzdem keine Komfortautos. Die Federwege haben ihre Grenzen. Man darf hier nicht zu viel erwarten. Spröde spurtet der sportliche Spider!

Urteil

Nun kommt der große Moment, wo ich mein Urteil abgeben muß. Er entscheidet darüber, welche Leser meine Feinde werden, und welche meine Freunde bleiben. Darum werde ich es behutsam machen. Ich will es nicht mit den Triumph-Fahrern verderben, denn die sind mir eigentlich besonders sympathisch. Leise und verwindungsfrei und bedienungsleicht fahren — das kann ja schließlich heute jeder in seiner Großserienlimousine. Aber mit dem Auto kämpfen, die Unbilden der Straße fühlen wie in den dreißiger Jahren — das kann man kaum irgendwo so gut wie im TR 4!

Wer das auf sich nimmt, der ist nicht Auto-Konsument, sondern Auto-Enthusiast. Ich ziehe vor ihm den Hut.

Daß ich von den beiden Italienern den Alfa höherstelle, dürfte hinreichend klargeworden sein. Er ist der vollkommene, und er ist ja auch der teurere. Bei ihm ist alles abgerundet: Laufkultur, Leistung, Handlichkeit, Komfort.

PREISE (DM, nach Liste)	Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
Cabriolet	12 990.—	10 980.—	12 750.—
Lieferbar sind für Alfa Romeo Duetto:	Hardtop	DM 1 450.—	
für Triumph TR 4 A:	Notsitzbank	DM 155.—	
	Overdrive	DM 745.—	
	Abdeckplane	DM 120.—	
	Speichenräder	DM 445.—	

WARTUNG	Alfa Romeo Duetto	Fiat 124 Spider	Triumph TR 4 A
Ölwechsel alle km	6 000	5 000	10 000
Inspektion alle km	6 000	10 000	10 000

Nur die Form könnte von mir aus etwas weniger abgerundet sein.

Der Fiat ist äußerlich beinahe attraktiver und liegt im Preis erheblich günstiger. Er ist hervorragend fahrsicher, und auch konstruktiv hat er mit seinem Zweinockenwellenmotor und dem Fünfganggetriebe gute Voraussetzungen zu bieten.

Sie wurden nur nicht voll ausgewertet, und

so bleibt der Fiat gegenüber dem Alfa zumindest soviel zurück, wie der Preisunterschied ausmacht.

Er ist ein braves, aber noch kein begeisterndes Auto.

Bleibe noch zu sagen, daß alle drei Wagen eines in genau gleichem Maße zu bieten haben:

Frische Luft.

Quelle: auto motor sport vom 8. Juli 1967



Chrom am Spider

Die meisten Spider werden im Winter nicht gefahren, sondern in einer trockenen Garage abgestellt. Sofern man ihn nicht gerade reszauriert oder repariert hat, hofft man, daß er den Winter gut übersteht. Beim ersten waschen im Frühjahr stellt man dann oft fest, daß die Chromteile kleine rostartige Punkte aufweisen. Mit Politur gehen diese Punkte scheinbar weg, aber bei genauer Betrachtung stellt man fest, daß doch ganz kleine Punkte zurückbleiben und die Chromschicht beschädigt ist.

Um die Chromschicht im Winter zu schützen, empfiehlt es sich, auf die Chromteile säurefreies Fett, l

oder Wachs aufzutragen. Das man hierzu auch Vaseline aus der Apotheke benutzen kann, dürfte jedem bereits bekannt sein. Allerdings wird dieses bei niedrigen Temperaturen zähflüssig. Ein Geheimtip ist "ParaffinSubliquidum", eine Art flüssige Vaseline, die in Apotheken als Grundsubstanz für Cremes verwendet wird.

100 Gramm reichen für die Chromteile des Spider gut aus und kosten etwa 1,50 DM. Man trägt das "ParaffinSubliquidum" am besten mit einem Pinsel auf. Im Frühjahr läßt es sich mühelos mit einem Lappen oder Schwamm und warmen Wasser wieder entfernen.

Verschlossene Stoßdämpfer

Um die Fahrsicherheit eines Autos zu gewährleisten, ist sicherlich in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Bremsen verantwortlich. Doch können die besten Bremsen nicht helfen, wenn die Stoßdämpfer verschlissen sind.

Richtiger wäre eigentlich der Begriff "Schwingungsdämpfer", da die Aufgabe dieses Fahrwerk-Elements darin besteht, die durch Unebenheiten der Fahrbahn erzeugten Radschwingungen möglichst rasch und sanft wieder abklingen zu lassen, die Räder also möglichst am Boden zu halten.

Funktionstüchtige Stoßdämpfer erfüllen diese Aufgabe bis zu 99%, während bei verbrauchten Dämpfern der Straßenkontakt auf 60% reduziert wird. Demzufolge werden 40% der Fahrstrecke im "Freiflug" absol-

viert. Fazit derart gefahrvoller Straßenakrobatik: In schnellen kleinen Sprüngen wandert das Auto bei Kurvenfahrten unaufhaltsam nach außen. Bei Bremsvorgängen auf der Geraden wird kaum die halbe Wirkung erzielt und dadurch der Bremsweg entsprechend verlängert.

Stoßdämpfer dienen somit nicht nur dem Komfort, wie der landläufige Irrglaube oft meinen läßt, sondern haben eine absolute Sicherheitsfunktion. Deshalb sollte man bei Verschleißerscheinungen direkt die Stoßdämpfer erneuern lassen. Sicherstes Zeichen für verbrauchte Stoßdämpfer ist folgender Test: Man drückt sein Fahrzeug an einem Eck kräftig nach unten und läßt schnell wieder los. Wenn das Auto nachwippt, ist es höchste Zeit für neue Stoßdämpfer.



Rechtzeitig schalten

oder "Die Geheimnisse des sparsamen Fahrens"

Den größten Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch eines Motors hat die Fahrweise. Zu hoher Verbrauch ist fast immer ein Zeichen schlechter Fahrtechnik, sofern das Auto in Ordnung ist.

Um sparsam zu fahren, sollte man rechtzeitig schalten. Je niedriger die Gänge, umso höher der Benzinverbrauch. Zum Beispiel verbraucht ein Auto bei 30 km/h im ersten Gang mehr als das Doppelte als bei gleicher Geschwindigkeit im zweiten Gang. Also immer frühzeitig und zügig in die höheren Gänge schalten!

Im übrigen gilt, daß nur bei gefühlvollem Beschleunigen die Verbrauchskurve im normalen Bereich

verbleibt. Bei 60 km/h im vierten Gang ergibt plötzlichliches Vollgas doppelten Kraftstoffverbrauch. Ein nervöser Gasfuß kostet halt Sprit. Überholen erhöht deshalb immer den Kraftstoffverbrauch.

Hohe Motordrehzahlen schlucken den Sprit förmlich. Im mittleren Drehzahlbereich kann der Motor den Kraftstoff am besten ausnutzen. Deshalb: Gänge nicht voll ausfahren, aber auch nicht stotternd und untertourig fahren.

Aber wir Spiderfahrer wissen ja, was wir unserem "Guten Stück" schuldig sind. Und man "heizt" ja nicht damit, sondern schont es und schaltet immer rechtzeitig - oder etwa nicht?!

Der Lenkungs­dämpfer

Der Lenkungs­dämpfer im Spider taucht in keiner Bedie­nungs- und Repara­turanlei­tung auf und wird von vielen Spiderfahrern vernachlässigt oder gar nicht als zu wartendes Teil wahrgenommen.

Mir ist das Teil (zum Glück im Hof) abgeplatzt, das Fahrzeug war darauf nicht mehr lenk­fä­hig.

Im Gehäuse des Dämpfers befindet sich eine Fett­füllung, die im Laufe der Jahre eintrocknet. Folge: Das bewegliche Teil des Dämpfers frißt mit dem Gehäuse. Alarmsignal ist eine knarrende Lenkung (am besten bei

stehendem Wagen und ausgeschaltetem Motor zu hören). Zunehmende Schwergängigkeit ist also nicht immer auf die zu breiten Reifen, sondern oft auf den defekten Dämpfer zurückzuführen. Der Ausbau dürfte wohl für die meisten Spiderfahrer kein Problem darstellen und so möchte ich jedem empfehlen, einmal danach zu sehen.

Noch ein Tip: Die Radlaufreparaturbleche vom alten Alfetta passen recht gut am Spider.

Spider-Kunst

Wer hat nicht schon mal daran gedacht, seinen Spider malen zu lassen?

Das ist jetzt möglich, weil erschwinglich: Henriette Linke, Mörenstraße 10 in 2000 Hamburg 60, Tel.: 040/47 40 42 zeichnet Euren Spider nach einem Photo.

Bitte schickt Ihr also zwei, drei Photos, am besten von vorne und DM 100,- per Scheck oder in bar und binnen kurzer Zeit erhaltet Ihr ein Kunstwerk im Format von ca. 50 x 30 cm.

Als Geschmacksanreger dient dieses Photo:





Interieur, mal preisgünstig!

Hiermit möchte ich alle Mitglieder und Interessenten kurz informieren, daß eine Lackierung von Kunststoffteilen durchaus möglich ist..

Schon Anfang '88 kam mir die Idee, daß zu einem obligatorischen Spiderrot eine schwarze Innenausstattung wenig Kontrast bietet. Da mir weiß zu GTI-mäßig erschien, entschied ich mich für hellbeige.

Nach längerer Suche wurde ich im "Auto-Albrecht"-Katalog, 7750 Konstanz, fündig. Eine kitschig aufgemachte Seite á la super gestyltem Auto. Das sollte es sein!? Probieren geht über studieren...

Also nun Fakten: Es handelt sich um ein Vinylspray auf Kunststoffbasis. Das Kind trägt den Namen "Folia-Tec", Tönungsspray der Firma Böhm GmbH, Fürth. (Übrigens: Das Spray gibt es mittlerweile auch im Autozubehörhandel!) Dies bestellte ich zunächst in dem gewünschten Farbton. Danach wurde das Kunstleder ausgesucht und farblich abgestimmt. Das Leder benötigte ich für die Sitzbezüge komplett, da diese aussahen, als seien sie von einer deutschen Dogge zerfetzt worden. Nun zur Verwendbarkeit bzw. den Arbeitsgängen.

Verwenden kann man das Tönungsspray laut Hersteller für jedes PVC. Im Extremfall soll man sogar ein PVC-Verdeck tönen können (Man bedenke die enorme Belastung!). Ich selbst kann dies nur bis zur Persenning bestätigen. Es sei gesagt, daß dies schon ein gutes Ergebnis ist. Dazu kommt noch, daß meine Persenning letzte Saison wahllos im Kofferraum umherflog. Und - es hat gehalten.

Arbeitsgänge: Zu bearbeitende Kunststoffteile möglichst ausbauen. Dies empfiehlt sich schon aufgrund des Sprühnebels. Zuerst jeweiliges Teil mit normalem Kunststoffreiniger säubern. Es ist angebracht, heißes Wasser und eine harte Bürste zu verwenden. Anschließend werden die Teile getrocknet. Dann werden die Teile mit Siliconentferner abgerieben. Dies bitte sehr sorgfältig und mehrmals bis in die Ecken, um Siliconstippen zu verhindern. Dann wird das Spray in mehreren dünnen Schichten aufgetragen. Besondere Beachtung verdienen die Armlehnen, da diese elastisch sind und mit Silicon getränkt (Hände/Handcremes).

Nach dem Spritzen kann bei besonders stark beanspruchten Teilen eine farblose Versiegelung aufgetragen werden. Zuletzt wird normales Cockpit-Spray aufgetragen, um Staub und Dreck keine Angriffsfläche zu bieten. Sollten dennoch spätere Beschädigungen auftreten, kann man mit dem Spray oder einem Pinsel ausbessern (Beim Pinsel etwas Tönungsspray in ein Behältnis geben.)



Letzter Tip: Auch angerissene Armaturenbretter können so ausgebessert werden. Risse treten meist im oberen, rechten Teil auf. Feines Kunstleder mit Karosserie- oder Verdeckkleber auftragen (Bei großen Beschädigungen Unterbau mit Silicon ausbessern.) Klebekante vorne ist der Ansatz zum Holzeinsatz. Dort fällt es am wenigsten auf. Anschließend lackieren und es zumindest oberflächlich wieder OK. Zweite Möglichkeit ist eine komplette Neuverkleidung mit PVC-Folie aus dem Zulieferbetrieb der Automobilindustrie. Sie wird mit einem Heißluftfön aufgetragen. Ein Beispielbetrieb ist die Firma Fibrit, Lüneburg. Dort kann man diese Folie beziehen.

Kosten:

1 Dose Folia-Tec	30,-*
1 Dose Versiegelung	30,-
1 Dose Siliconentferner (H 09 Lesonal)	15,-
1 Dose Kunststoffreiniger	5,-

* ausreichend für z.B. 1 Armaturenbrett

Farbtöne: Alpine weiß, Schwarz matt u. glänzend, Burgunderrot, Rot Dunkelblau, Flanellgrau

Mit freundlichem Gruß - Euer Klaus Zipplies

Steigerung möglich?

Es scheint zu einem Clubinternen Wettbewerb zu werden, jeweils mit dem zu veranstaltenden Pfingsttreffen das vorjährige zu übertreffen. Waren doch schon die Jahreshaupttreffen in Munster oder Wiesbaden echte Höhepunkte der Clubgeschichte, ja sogar Einbeck und Schleiden hervorragend organisiert, so schoß die Kölner Crew um *Michael Keunecke*, *Michael Quitzow* und *Uwe Ilkner* zweifellos den Vogel ab.

Dazu beigetragen hat sicherlich die hohe Teilnehmerzahl von alles in allem über 100 Spidern und auch Petrus hat uns, wie in den vergangenen Jahren nicht im

den Tiefpunkt dar und das muß ganz klar gesagt werden: Solche Kameraden haben in unserem Kreis nichts zu suchen!!!

Der nächste Tag war geprägt von einer hervorragend organisierten Rallye durch das Eifelvorland, die selbst einem alten Kölner wie mir das Staunen beibrachte, wußte ich doch gar nicht, wie viele Schlösser und Sehenswürdigkeiten südlich von Köln zu finden sind.

Ausgangs- und Zielpunkt der Suchfahrt waren Köln. Morgens traf man sich am Coloniuss, dem Fernsehurm, wo ein selbstmordverdächtiger Fotograf vom Dach aus das "124 Spider"-Logo ablichtete, daß *Michael* auf dem Parkplatz zu ordnen versuchte.

Gegen 18.00 Uhr trafen dann auch die letzten rallyegeprüften Teilnehmer auf dem Altermarkt ein, wo ca. 80 Spider von Kölnern und Touristen bewundert wurden. Den Dom im Rücken mitten in der Kölner Altstadt, das war schon ein tolles Bild.

Nachdem auch die Auswertung der Ergebnisse geschafft war, fand die Siegerehrung vor großem Publikum statt und anschließend verteilte sich

die Schar auf die Kölschen Kneipen in unmittelbarer Nähe. So klang dieser erlebnisreiche Tag bei Halven Hahn, Flons und natürlich Kölsch vom Fass gemächlich aus. Am Montag kamen dann die Slalomkünstler zu ihrem Recht. Reifen quietschten und qualmten, *Diebels Alt* sorgte für Freibier (alkoholfrei und - für die Beifahrer - auch mit Alkohol) und schließlich stand ein Abarth Pilot



Stich gelassen. Somit stimmten die Voraussetzungen, den Rest besorgten die Organisatoren.

Das Hotel im wunderschönen Bergischen Land etwa 10 km vor den Toren Kölns gelegen, ließ in Bezug auf Komfort, Räumlichkeiten und Service keine Wünsche offen. So war es kein Wunder, daß Benzingespräche auf dem Parkplatz, die Jahreshauptversammlung und der Abend mit Kölscher Kapelle reibungslos und stimmungsvoll abliefen. Lediglich jene Clubfreunde, welche sich ohne Anmeldung am warmen Buffet vergreifen wollten, stießen bei *Michael & Co.* völlig zu Recht auf Widerstand. Für die Zukunft gilt für jene Leute: Anmeldung ist der richtige Weg zur vollständigen Teilnahme, schließlich muß vernünftig kalkuliert werden können. So muß der Kurzentschlossene eben damit rechnen, die nächstgelegene Clubgaststätte zu bereichern. Daß dann noch einige Teilnehmer das Essen nicht bezahlten und dem Club somit eine deutlich dreistellige Rechnung überließen, stellte wohl



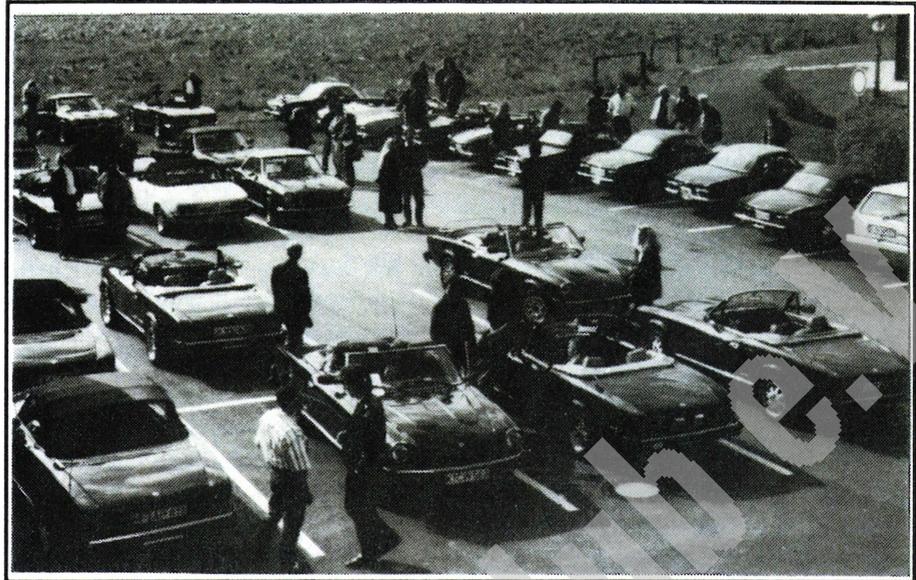


ganz oben auf dem Treppchen. Die Anerkennung gebührt aber wohl *Lutz Radusch*, der es wieder einmal geschafft hatte, seinen Euro ganz vorne zu platzieren.

Wir danken den Organisatoren, Eure Mühe hat sich wirklich gelohnt - es war ein Super-Treffen!

Wir freuen uns auf Osnabrück Pfingsten '90, wo *Joachim Twent* das Wort "Steigerung" definieren muß.

HWL



*Ein besonderer Dank an die Sponsoren
des Pfingsttreffens '89:*

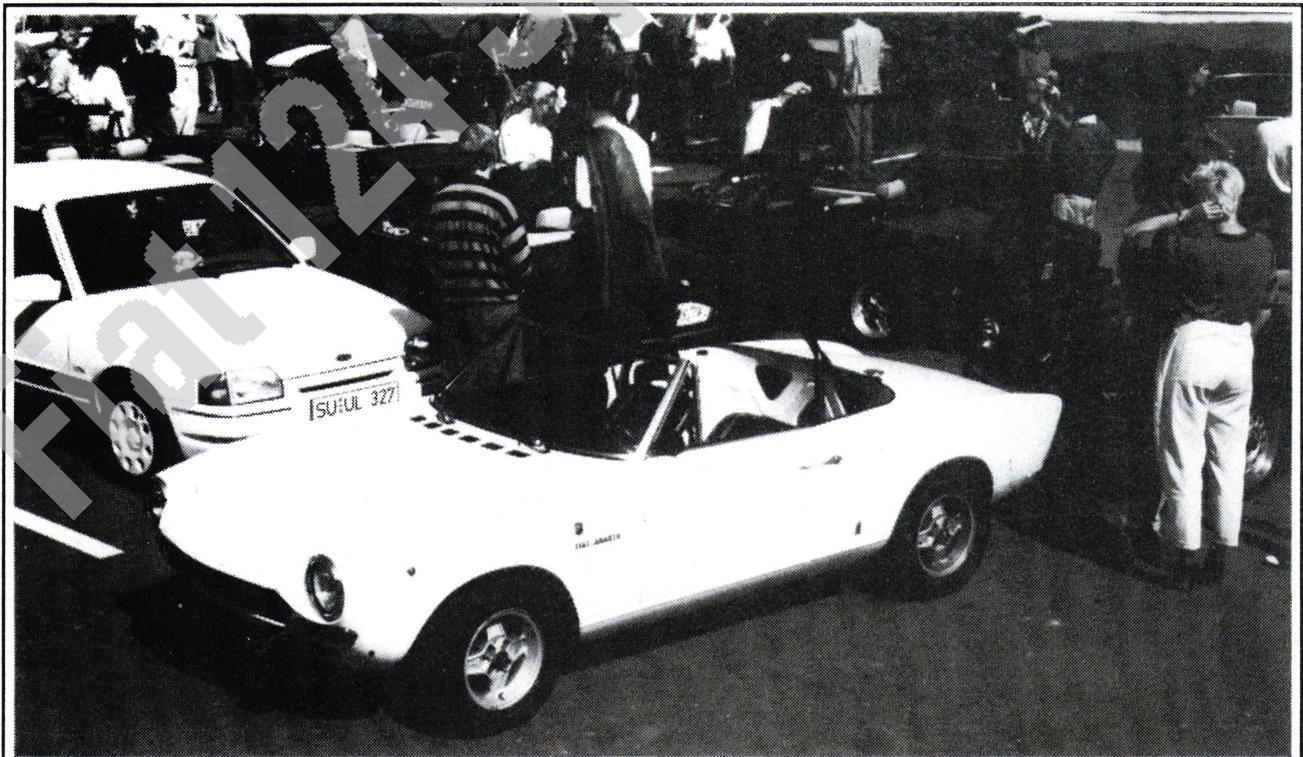
Diebels Alt

Davidoff, Fa. Reemtsma

C.A.R.T

FIAT AG Heilbronn

Sports & Airbrush





Eine unendliche Geschichte...

Nachdem ihr die Wiederauferstehungsgeschichte von Michi's altem Wagen mitverfolgen konntet (siehe alte Magazine), wollte ich Euch die Fortsetzung eigentlich nicht vorenthalten.

Eigentlich gab es nach dem Kauf im Juli letzten Jahres keine nennenswerten Probleme. Es wurde sich schon gefragt, ob es vielleicht am Fahrer gelegen haben könnte, daß jedes Treffen für Michi in der Werkstatt endete...

So genoß ich den Frühling mit wachem Auge und offenen Ohren in Richtung Spider-Innenleben. Doch den jetzt auftretenden Schaden hätte ich dadurch wohl auch nicht verhindern können.

Nachts waren wir in einer kleinen Gruppe unterwegs und wollten auf St. Pauli, wer kennt es nicht, einen Cocktail trinken gehen. Beim Einparken passierte es dann. Nach einem lauten Knack verweigerte die Lenkung mir ihren Dienst - und das um 4 Uhr morgens, knapp 500m von der berühmt berüchtigten Hafensstraße entfernt!

Nachdem der ADAC-Pannendienst dankend eine nachträgliche Mitgliedschaft abgelehnt hatte, von welcher Möglichkeit ich eigentlich ausgegangen war, habe ich dann bei Michi und Jörg angefragt, ob sie schnellstmöglich einen Anhänger besorgen könnten, damit der Wagen nicht noch wg. Hafensstraße als B&S-Spekulationsobjekt endet.

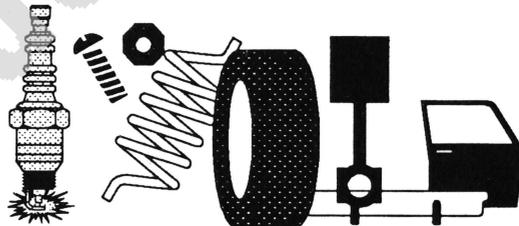
Nach glücklichem Abtransport befand der neue Chefschrauber von B&S - nochmals vielen Dank Sigg(!) - das Lenkgetriebe für austauschwürdig. Nach nur 2 Tagen war mein Wagen für erstaunlich wenig Geld wieder fahrbereit.

Mal sehen, was als nächstes dran ist...
(Fortsetzung folgt!)

Ralf de Vrée

P.S. Mein Vater dankt für die ADAC-Werbeprämie.

Teilemarkt



Petrus Meyer

Achteck 25, 2960 Aurich 1
Tel.: 04941/88 162

sucht: Schalensitze vom Abarth-Spider mit Konsolen,
Ausstellfenster mit Rahmen (Color) aus US-Spider
Verchromten Aschenbecher und Kulissee für Heizung aus AS - CS
Dreiecksfenster aus Verdeckgestänge (Color) und
Stoßstangeninnenabdeckung vorn (Beifahrers.) vom US oder DS

Hartmut Gerecke

Tel.: 05331/68 343

verkauft 124 BS 1, Bj 71, weiß
nähere Infos gibt Hartmut

Peter Nießen

Wallstraße 22, 6500 Mainz
Tel.: 06131/38 35 79

verkauft Lancia β Coupé Volumex rot, 93.000 km, TÜV neu, Bj. 84, Stereo, el. Fensterheber, Alu's
VB 9.500,-

Lancia Delta 1500
Bj. 81, 125.000 km, Schiebedach, Alu-Felgen, Color, TÜV neu
VB 4.200,-

Reiner Tschierschwitz

Tel.: 089/291 35 14

verkauft Edelstahluspuff v. Fa. Thiessen
sucht Eurositze (beige)

Anm. d. Red.: Für den nächsten Teilemarkt wünschen wir uns etwas regeres Interesse.

Generalüberholte Teile

Motoren, z.B.:

2 Liter für US/DS mit Motortuning (130 PS)	DM 3363,-
Getriebe normal	DM 1050,-
Getriebe mit langem 5. Gang	DM 1450,-
Hinterachse mit Differential (Bj. 78 - 85)	DM 1100,-
Differential (Bj. 68 - 78)	DM 698,-

Alle Teile im Austausch inkl. 1/2 Jahr Garantie

B&S

SPIDERPARTS

Exklusiv für FIAT 124 Spider



**Wir importieren
auch Spider
aus den
USA!**

Neuteile

Sportendtopf aus Edelstahl DM 448,-
US/DS á la Volumex

Wurzelholzarmaturenbrett komplett

AS/US DM 398,-

DS - VX DM 498,-

in hellen oder dunklen Farbtönen

Bremssättel

hinten DM 135,-, Paar DM 260,-

vorne DM 85,-, Paar DM 160,-

Lichtmaschinen

Vergasermodelle DM 198,-

Einspritzmodelle DM 279,-

**Wir
übernehmen
auch den fach-
gerechten Einbau
in "Siggis Spider-
werkstatt"!!!**



Gebrauchtteile

Rostfreie Türen, wie neu (im Blech) DM 600,-

Scheibenrahmen chrom, wie neu DM 398,-
sowie über 1000 andere Teile auf Anfrage!!!
Alle Preise incl. 14% MwSt.

B&S Spiderparts

Telefax: 04106/71 086

Büro: Rombergstraße 18 · 2000 Hamburg 20 · Tel.: 040/49 27 68

Lager: Theodor-Storm-Straße 25 · 2085 Quickborn-Heide · Tel.: 04106/74 926

Corinna ist gekommen. Mit freundlichem Diebels!

Fiat 127 Spider Club e.V.

