

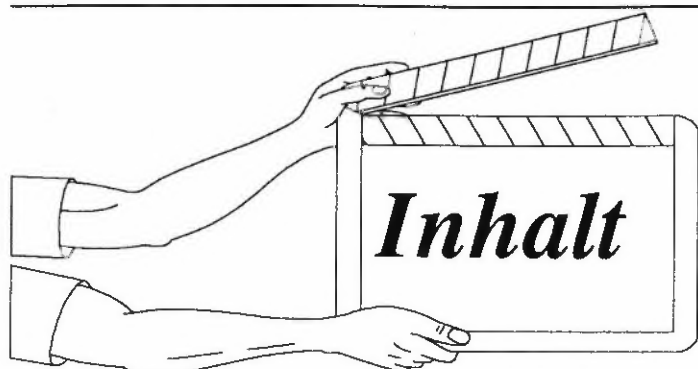
Spider- MAGAZIN





Fiat Abarth 124 Rally

EAST AFRICAN SAFARI 1974



2	Historische Anzeige
3	Inhaltsverzeichnis
4	Stammtischwechsel in Hamburg
5	Computerkauf
7	Fiat Motor.
9	Schmierstellen-Plan..
10	Öl ist nicht gleich Öl Teil 1
13	Kurz notiert
15	Teilemarkt
16	Der "Kolbenklemmer"
18	Jahreshauptversammlung
19	Termine/Treffen
20	Weinbautreffen Oppenheim 1990
22	Mit dem Volumex zum Nordkap?!
24	Buchvorstellung
25	10 Minuten, die uns alle helfen
26	Marktanalyse
27	Auf ein Wort...

Mitgliederbetreuung/Industriekontakte

Michael Bischoff
Warnckesweg 36
2000 Hamburg 61 Tel. 040/553 70 90

Spider Magazin

Jens Lütcke
Wolffsonweg 7
2000 Hamburg 60 Tel. 040/511 02 21

Technische Beratung

Christoph Zeiz
Glinderweg 16
2057 Reinbek Tel. 040/722 58 84

Clubkasse

Stefan Benda
Mendelssohnstraße 51
2000 Hamburg 50 Tel. 040/899 27 62

Pressekontakte

Ralf de Vrée
Krochmannstraße 4
2000 Hamburg 60 Tel. 040/51 59 15



Stammtischwechsel in HH!

Nach langer und auch lustiger Zeit im Hamburger Szene-Lokal "Zwick" haben wir uns entschieden, die Lokalität zu wechseln. Zu diesem Schritt hat uns die ständig herrschende Parkplatznot veranlaßt.

Der Club-Stammtisch wird **ab Mittwoch, den 3. April 1990, 20.30 Uhr** im **Café Bleifrei** (welch passender Name) stattfinden.

Den Inhaber, Frank Sagurna, wird manch einer von Euch noch vom Wismar-Treffen '90 in guter Erinnerung haben, baute er doch extra für diese Veranstaltung in einer Nacht-und-Nebel-Aktion noch einen Super-Grill für uns.

Als wir Frank fragten, was er von unserer "Stammtischverlegung" halten würde, war er gleich Feuer und Flamme und brachte eine ganze Menge witziger Ideen auf, z.B. spontane Grillpartys, alte Motorhaube als Stammtisch u.s.w.

Wir würden uns alle sehr freuen, wenn ihr euch ab April möglichst zahlreich in der ehemaligen Tankstelle einfinden würdet (Wichtiger Hinweis: Parkplätze vorhanden!). **Die Adresse findet ihr in der untenstehenden Anzeige.**

MB/JL



CAFÉ BLEIFREI • SIERICHSTRASSE/FLEMINGSTRASSE • 2000 HAMBURG 60
TEL 040/48 55 00



Computerkauf

Liebe Mitglieder,

Ihr haltet hier das 1. Spider Magazin in der Hand, daß mit dem neuen Computer des Fiat 124 Spider Club e.V. erstellt wurde.

Wir haben diesen Schritt getan, um eine zentrale Verwaltung sämtlicher Club-Daten und Zeitungen zu ermöglichen und (auch nicht unwichtig) um Kosten zu sparen. Außerdem sind wir jetzt unabhängig von anderen und haben jederzeit Datenzugriff.

Mitgliederlisten und Briefbögen sowie sämtliches Informationsmaterial und Einladungen zu Club-Treffen werden jetzt direkt bei uns erstellt. Weiterer Vorteil: Wenn der Vorstand wechselt, wandert der Computer einfach mit.

Nun einiges für die Computer-Freaks unter Euch: Unser neuer PC ist ein 286er AT-Rechner mit einer 40 MB Festplatte, einem s/w-VGA-Monitor, Maus und zwei Diskettenlaufwerken (5 1/4" und 3 1/2").

Wir hoffen, ihr seid mit unserer Entscheidung einverstanden und unterstützt unsere Arbeit durch Zusendung des einen oder anderen Artikels für das Spider-Magazin.

JL

HEINZ PELKA AUTOSATTLEREI IM AUTOHOF NEDDERFELD 15 - 17

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

Angebot Verdeck:

Original-Sonnenland-Verdeck, maßgeschneidert incl. Montage zzgl. MwSt.

Sonderpreis für Club-Mitglieder

DM 1.300,-

mit getönte Heckscheibe

DM 1.350,-

Nedderfeld 15 - 17 • 2000 Hamburg 54 • Tel: 040/553 59 39



Der Fiat-Motor

Der Fiat-Motor mit zwei Nockenwellen

Systeme

177

In den sechziger Jahren waren Fiat und Ford mit Modellen wie Cortina Mark I und Fiat 128 die führenden europäischen Fahrzeughersteller. Das waren einfache, aber zuverlässige Fahrzeuge, die sich leicht und rentabel herstellen ließen.

Beide Fahrzeuge besaßen 1200-cm³-Motoren mit Stößelstangen, die jeweils Grundlage einer leistungsfähigeren Version mit zwei Nockenwellen waren. Während aber der Ford-Motor von Lotus entwickelt wurde, kam der Fiat-Motor mit zwei Nockenwellen aus dem eigenen Haus.

Konstruktionsmerkmale

Der größte Teil des Motors war mit einem Motorblock aus Gußeisen und einer fünffach gelagerten Kurbelwelle relativ konventionell gebaut. Die Ölwanne wurde aus Stahl gepreßt, während Zylinderkopf und Ventildeckel aus Leichtmetallguß bestanden.

Wie alle hochverdichteten Motoren mit zwei Nockenwellen kamen die Kolben im oberen Totpunkt sehr nahe an die Ventile heran. Aus diesem Grund konnte jede Verstellung der Nockenwellensteuerung – durch Dehnung der

Steuerkette – dazu führen, daß sich Ventile und Kolben berührten, was beträchtliche Schäden zur Folge hat.

Das war für Fiat deshalb ein Problem, weil der Motor mit den beiden Nockenwellen sowohl in gewöhnliche Mittelklassewagen wie auch in Sport-Coups eingebaut werden sollte. Daher mußte er robust und zuverlässig sein und durfte keine besonderen Ansprüche an Besitzer oder Werkstätten stellen.

Damit es durch Dehnung der Steuerkette erst gar nicht zu Problemen kommen konnte, ersetzte Fiat den konventionellen Kettentrieb der Nockenwelle durch einen Zahnriementrieb, der einen Direktantrieb der Nockenwelle ermöglichte. Dieser Zahnriemen bestand aus einem hochwertigen, temperaturfesten und ölresistenten Kunststoff. Ein Kern aus Kunstfasern verhinderte die Dehnung des Riemens. Als Vorsichtsmaßnahme schrieb die Wartungsanleitung einen neuen Riemen etwa alle 38000 km oder alle zwei Jahre vor.

Der Riemen brachte zusätzlich die Vorteile, daß er relativ billig war, keine Schmierung benötigte und deshalb außerhalb des Motors angebracht werden konnte, was eine schnelle und leichte Wartung ermöglichte, und vor allem, daß er leiser arbeitete als ein Ketten-

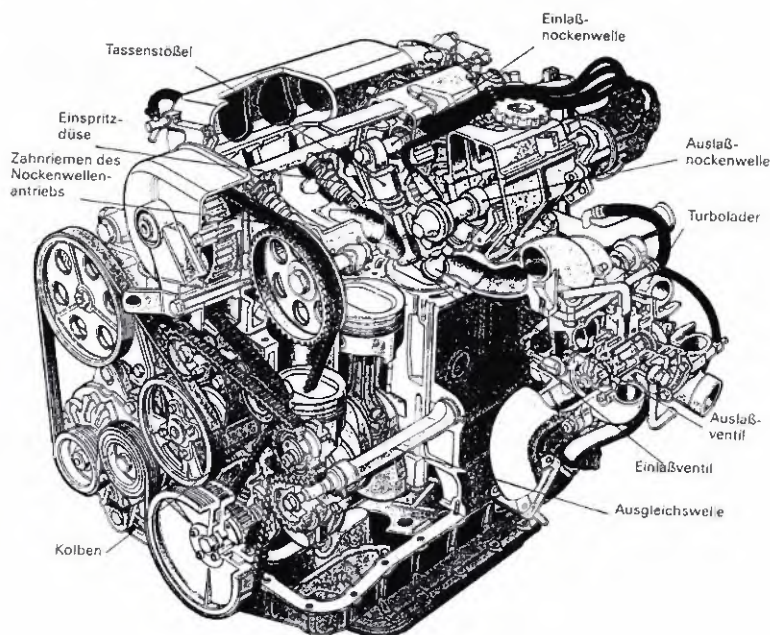
Zylinderkopf-Aufbau

Bei der „klassischen“ Bauweise des Motors mit zwei Nockenwellen besitzt der Zylinderkopf halbkugelförmige Brennkammern, und die Zündkerze jedes Zylinders sitzt zentral zwischen dem Ein- und Auslaßventil.

Obwohl die Kolben des Fiat-Motors mit zwei Nockenwellen gewölbte Böden haben, weisen die Brennkammern eher einen badewannenförmigen Querschnitt auf, wobei die Zündkerze in einem Winkel zur Achse der Zylinderbohrung nach einer Seite hin versetzt ist.

Der Fiat-Motor mit zwei Nockenwellen

Der Fiat-Motor mit zwei Nockenwellen dient in den Fahrzeugen des Fiat-Konzerns seit mehr als 20 Jahren als Triebwerk. Als er auf den Markt gebracht wurde, machten ihn die riementriebene Nockenwelle und das vereinfachte Ventileinstellsystem zum zuverlässigsten und am leichtesten instandzuhaltenden Motor mit zwei Nockenwellen überhaupt. Er wurde in vielen Versionen gebaut, vom 1300-cm³-Motor bis zu einem Hubraum über 2 Liter, und er hat viele Fahrzeuge angetrieben – angefangen von Familienlimousinen bis zu erfolgreichen Rallye-Fahrzeugen.





Ein legendäres Fiat-Modell

Ventileinstellung

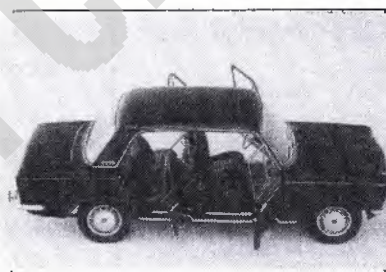
Die Einstellung der Ventile eines Motors mit zwei Nockenwellen ist eine schwierige und sehr zeitraubende Arbeit. Zu deren Erleichterung änderten die Konstrukteure von Fiat den Aufbau der Ventilstößel.

Sie vergrößerten den Durchmesser des Stößels und arbeiteten oben eine Aussparung ein. Die Einstellscheibe wurde zwischen Nockenerhebung und Stößel gelegt und dort durch den Druck der Ventilsfeder gehalten. Das entspricht dem konventionellen Aufbau, bei dem die Scheibe zwischen dem oberen Ende des Ventilschafts und der Unterseite des Tassenstößels sitzt.

Mußten die Ventile des Fiat-Motors während der Wartung eingestellt werden, konnte jedes einzelne Ventil mit einem gegabelten Werkzeug ohne weitere Zerlegung niedergedrückt werden. Die vom Federdruck entlasteten, verschlissenen Scheiben konnten dann leicht herausgenommen und ersetzt werden.



Die Spyder-Version des Modells 124 Sport (oben) war ein sehr schönes Fahrzeug und erfreute ebenso durch gute Leistung wie durch gute Fahreigenschaften. Es ist bei Autoliebhabern immer noch recht beliebt. Das erste Fahrzeug, das den Motor mit zwei Nockenwellen erhielt, war der Fiat 125 (rechts), dessen Fahrleistung sein wenig aufregendes Aussehen weit übertraf.



trieb. Das andere wichtige Merkmal dieses Antriebs war der federbelastete Riemenspanner zum automatischen Ausgleich des Riemenspiels.

Die erste Version des Motors war ein Kurzhubmotor mit einer Bohrung und einem Hub von 80 mm. Diese Zylinderbohrung wurde bei den ersten Entwicklungen, den 1438-cm³-, 1608-cm³- und 1592-cm³-Versionen, beibehalten. So konnte Fiat alle Zylinderblöcke auf demselben Fließband herstellen.

Der 1438-cm³-Motor erzeugte eine Leistung von 90 PS und erschien in der ersten Serie des Modells 124 Sport und 124 Special T. Der 1608-cm³-Motor mit zwei Weber-Fallstromvergasern und einer Leistung von 110 PS wurde in die zweite Serie des 124 Sport eingebaut und verhalf dem Fahrzeug zu einer enormen Leistung. In der 125er Limousine und im Modell 1600 Special T besaß der Motor einen normalen Weber-Doppelvergaser mit reduzierter Leistung.

Als Fiat die Limousine 132 entwickelte, erzeugte dieser 1600-cm³-Motor genügend Leistung für die Standardversionen, doch die Luxusmodelle benötigten ein stärkeres Triebwerk.

Daher wurde ein neuer Zylinderblock gebaut, dessen Zylinder weiter auseinanderlagen und größere Kolben auf-

nehmen konnten. Dieser Motor mit einem Hubraum von 1756 cm³ besaß eine andere Kurbelwelle, deren Haupt- und Pleuellager dem geänderten Zylinderabstand entsprechend verlagert wurden. Er erzeugte 118 PS und verlieh dem Fahrzeug damit die gewünschte Leistung.

Die 1608-cm³-Version wurde dann eingestellt und durch eine 108 PS starke 1592-cm³-Version ersetzt. Sie bekam die neue Kurbelwelle mit einer geringfügig kürzeren Kröpfung und besaß die alte Kolbengröße. Dieser Motor wurde in den Fiat 124 Sport der Serie II und nach der Übernahme des Unternehmens durch Fiat in den Lancia Beta eingebaut.

Vorderradantrieb

Die Konstrukteure von Lancia änderten Nockenwelle und Brennraum und bauten den Motor für Vorderradantrieb um. Deshalb waren sehr wenige Teile gegeneinander austauschbar, obwohl die Motoren im Beta wie die klassischen Fiat-Motoren mit zwei Nockenwellen aussahen.

Beta-Limousinen und -Coupés wurden anfangs mit einem Hubraum von 1600 cm³ und 2000 cm³ gebaut, aber in Italien war auch eine abgemagerte,

doch steuerlich günstigere 1300er Version erhältlich. Der Motor lief dann in einer Reihe wenig bemerkenswerter 132er Limousinen, bis Fiat den wunderbaren 131er Mirafiori Sport mit 2 Liter Hubraum auf den Markt brachte. Sein Fahrgestell wurde hinsichtlich Fahreigenschaften und Straßenlage dem Motor gerecht, bot aber keinen besonderen Fahrkomfort. Weichere Versionen mit einem Hubraum von 1600 cm³ und 2000 cm³ gab es als „Supermirafiori“.

Zwei neue Weiterentwicklungen des Frontantriebmotors wurden in den Fiat Strada eingebaut. Der 1600er Strada war nicht sehr erfolgreich und bot kaum mehr als der leichtere 1500-cm³-Motor mit einer Nockenwelle. Aber mit der von Abarth verbesserten 2000-cm³-Version besaß das Fahrzeug eine wirklich sportliche Leistung. Trotz der für seine Klasse recht hohen Endgeschwindigkeit fehlten ihm die Feinheiten einiger seiner Rivalen, und er verkaufte sich nie so gut, wie er es verdient hätte.

Nach 20 Jahren scheint es nichts zu geben, was Fiat dem Grundmotor mit zwei Nockenwellen nicht hinzufügen könnte. Er bekam im kurzlebigen Lancia Beta Volumex einen Kompressor, und der neue Lancia Thema ist mit zwei Ausgleichswellen ausgerüstet, damit er noch ruhiger läuft.



Schmierstoff-Karte

Wöchentlich/ monatlich

Hupenkompressor
monatlich schmieren

Motor-Ölstand
kontrollieren

Batteriesäurestand
kontrollieren

Kühlflüssigkeitsstand
kontrollieren

Alle 3 Monate

Bremsflüssigkeitsstand
kontrollieren

Ölstand bei Getriebe
und Hinterachse
kontrollieren

Alle 6 Monate

Zündverteiler schmieren

Motoröl + Ölfilter
wechseln

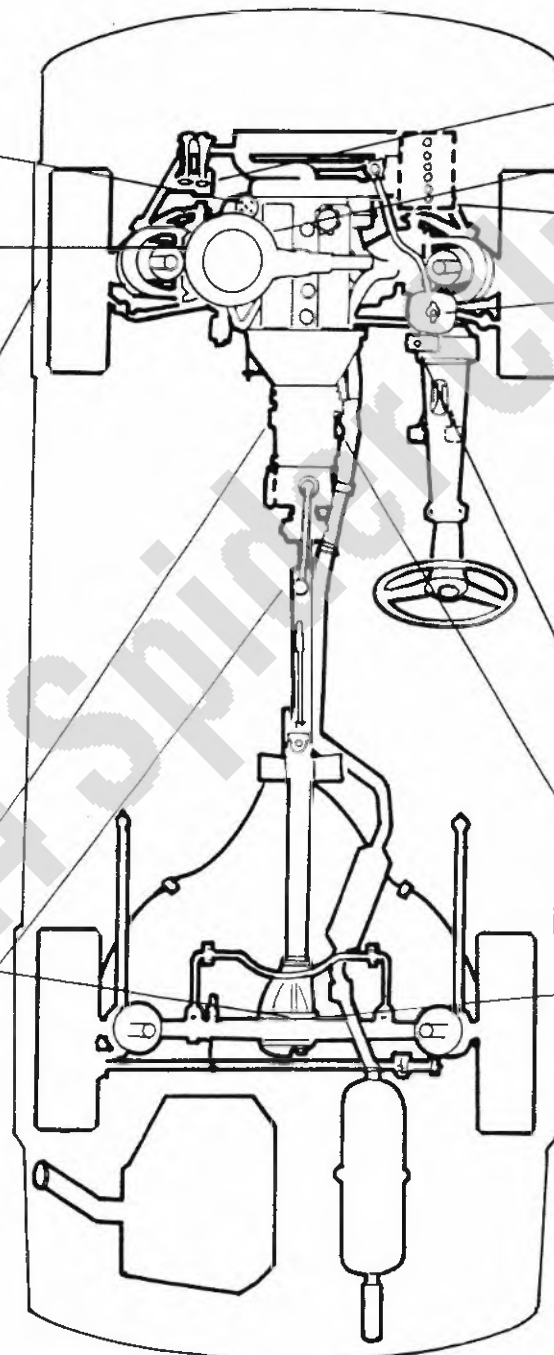
Alle 12 Monate

Vordere Radaufhängung
abschmieren

Alle 18 Monate

Ölwechsel
Getriebe + Hinterachse

Schalthebelmechanismus
schmieren





Öl ist nicht gleich Öl Teil 1

Der folgende Artikel ist der Start zu einer Serie über "Kraftfahrzeug Motorenöle".

- I. Aufgaben, Eigenschaften und Additive von Motorenölen
- II. Arten und Spezifikationen von Motorenölen
- III. Produktion von Motorenölen

1. Aufgaben, Eigenschaften und Additive von Motorenölen

1. Verminderung von Reibung und Verschleiß

Das Motorenöl bewirkt, daß sich die beweglichen Teile eines Motors (Zylinder-Kolben, Kurbel- und Ventiltrieb) durch einen permanenten Ölfilm nicht direkt berühren, sondern aufeinander gleiten. Durch diesen Zustand der Flüssigkeitsreibung wird der Leistungsgrad erhöht und der Verschleiß vermindert.

Doch dieser Zustand der Flüssigkeitsreibung kann nicht immer erreicht werden:

- In der Kaltlaufphase, wenn das Öl noch sehr zähflüssig ist, und noch keinen durchgehenden Ölfilm liefert, kann stellenweise Mischreibung auftreten. Das bedeutet, daß die Teile nicht aufeinander gleiten, sondern sich stellenweise direkt berühren. Dadurch kommt es zu erhöhten Reibungsverlusten und Verschleiß.

- Ähnliches kann bei sehr heißem Motor passieren, wenn das dann sehr dünnflüssige Öl nur noch einen dünnen Ölfilm bildet. Dieser schwache Film kann bei hohen thermischen und physischen Belastungen (hohe Drehzahlen) an Stellen, wo hoher Druck auftritt (Nocken - Stößel), reißen. Damit berühren sich diese Teile direkt und es treten die oben beschriebenen Effekte ein.

Die Folgen dieser Mischreibung werden durch folgende Additive, die dem Öl beigegeben werden, unterbunden:

1) Reibwertverminderer und Extreme-Pressure-Additive bilden durch chemische Reaktionen eine hauchdünne, sehr stabile Schutzschicht auf den Metalloberflächen und schützen somit die Teile bei Mischreibung wie "Schmierseife".

2) Weiterhin werden die Folgen der Mischreibung durch den Einsatz von Mehrbereichsölen vermindert (näheres im nächsten "Spider Magazin"), die einerseits bei niedrigen Temperaturen nicht zu zähflüssig (= viskos) sind, aber andererseits auch bei hoher Temperatur nicht zu dünnflüssig werden. Die hierzu eingesetzten Additive heißen Friction Modifier (= "Reibungsveränderer").

2. Verhütung von Ablagerungen

Ablagerungen auf Triebwerksteilen gefährden die einwandfreie Funktion und werden deshalb vom Öl unterbunden.

Ablagerungen können entstehen durch:

- Oxidation des Öles (Alterung)
- Feste Verbrennungsrückstände (Ruß)
- Kondensate und Schlamm (bei niedrigen Betriebstemperaturen: Kaltschlamm)

Um die Oxidation einzuschränken und damit die Ölwechselintervalle zu verlängern, werden dem Öl Oxidationsinhibitoren beigegeben.

Die Ablagerung von Verbrennungsrückständen an Motorteilen wird durch waschaktive Detergentien verhindert. Sie können Ablagerungen lösen.

Damit sich diese gelösten Rückstände nicht an anderer Stelle ablagern oder im Öl verklumpen und dann eventuell Schmieröffnungen zusetzen, werden sie durch Dispersants gleichmäßig im Öl verteilt und in Schwebe gehalten.

3. Korrosionsschutz

Während der Verbrennung gelangen Produkte wie Wasser und Säuren ins Öl, die bei niedrigen Betriebstemperaturen nicht aus dem Öl verdampfen und so zu Korrosion führen können.



Um die Folgen der Korrosion zu unterbinden sind dem Öl Korrosionsschutzinhibitoren beigegeben, die wie folgt wirken:

- Bildung einer Schutzschicht auf den Metalloberflächen
- Neutralisierung der Säuren und Bindung des Wassers
- Nach Abstellen des Motors bleibt Restölfilm an Motorteilen haften

4. Kühlung

Das Öl leitet einen Teil der Wärme, die im Motor entsteht, ab, und trägt so zur Kühlung des Motors bei. Dieser Effekt wird durch einen Ölkühler noch verstärkt.

5. Unterdrückung des Schäumens

Sobald das Öl schäumt, ist ein störungsfreier, durchgehender Ölfilm nicht mehr gewährleistet, weil sich Luftblasen im Öl befinden. Deshalb gibt es Additive, die das Schäumen verhindern.

6. Abdichtung des Brennraumes

Das Öl trägt dazu bei, den Brennraum an den Kolbenringen zum Kurbelgehäuse abzudichten. Dadurch wird die Verdichtung und der Leistungsgrad des Motors erhöht.

7. Sonstiges

Darüberhinaus muß das Öl mit den Dichtungsmaterialien des Motors verträglich sein. Weiterhin muß jedes Öl mit anderen Marken-Motorenölen mischbar sein.

Jochen Buck



Herzlichen Glückwunsch

**Lutz Radusch + Christiane Baumer
geben die Geburt Ihrer Tochter
Julia Laura Vanessa Alessia
bekannt.**

**Sie erblickte am 18. 10. 90 mit einem
Gewicht von 2.850 Gramm und einer
Größe von 47 cm das Licht der Welt.**

**Unser Hamburger Mitglied
Matthias Thomsen ist in den
Hafen der Ehe eingelaufen.
Seine ihm angetraute Ehefrau heißt Ute.**

Alles Gute!

IN EIGENER SACHE:

Durch die kostengünstige Versendungsart "Drucksache" kann es leider bis zu 10 Tagen dauern, bis die Sendung den Empfänger erreicht, da die Post diese Sendungen als "nicht eilbedürftig" bearbeitet!

Autodrome

Metallbausätze 1:43

Wir liefern u.a.:

Opel GT	DM 64,50	Alfa Romeo Giulietta S	DM 64,50	Fiat 124 Spider 1800	DM 69,50
Opel GT Cabrio	DM 69,50	Alfa Romeo Bertone GTJ	DM 64,50	Fiat 850 Coupé	DM 59,50
Opel GT Targa	DM 69,50	Alfa Romeo Fastb. Spider	DM 74,50	Fiat 850 Spider Bertone	DM 59,50
Opel Kadett C Cabrio	DM 69,50	Alfa Romeo GTC	DM 69,50	Fiat 500 Gardiniera	DM 54,50
Opel Kadett C Aero	DM 69,50	Triumph Spitfire 1500	DM 74,50	Fiat X 1/9 1300 Targa	DM 69,50
Opel Manta A	DM 64,50	Triumph Spitfire MK3	DM 74,50	Fiat X 1/9 1500 Targa	DM 69,50
Opel Manta A Cabrio	DM 69,50	Triumph Dolomite Sprint	DM 74,50	VW Karmann 1200 Cabrio	DM 59,50
Opel Manta B	DM 64,50	Triumph TR 6	DM 74,50	VW Karmann 1500 Cabrio	DM 59,50
Opel Manta B Cabrio	DM 69,50	Austin Healey Sprite MK1	DM 64,50	(Rente auch als Coupé)	
Opel Rekord C Coupé	DM 69,50	Saab 99	DM 59,50	VW 1200 Cabrio	DM 59,50
Porsche 914A	DM 64,50	NSU Prinz 4 Sport Prinz	DM 59,50	Mercedes 190 SL Cabrio	DM 69,50
Audi/Branchi A 112 Abarth	DM 69,50	Wartel Spoer. pro Auto	DM 59,50		

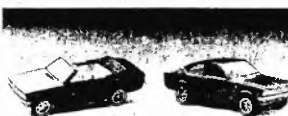
Alle Autos sind auch als Fertigmodell lieferbar. Preis: Je nach Modell DM 135,00 bis DM 185,00.



Opel Kadett A Coupé
Preis: DM 64,50

Opel Kadett B Coupé
Preis: DM 64,50

Opel Kadett C Coupé
Preis: DM 64,50



Jetzt Lieferbar:

Opel Kadett C Coupé 1:24 Metallbausatz
mit Resine-Kunstharz-Karosserie.
Auch lieferbar als Cabrio.
Preis: DM 169,50.

Autodrome

Kloosterweg 6 · 3882 NL Putten-Holland · Tel. 0031/34 18/564 20
Fax: 0031/34 18/6 1002

Bestellung: Senden Sie uns Ihren Eurocheck (inkl. DM 4,50 Spesen), oder per NN oder durch Überweisung auf unser Konto bei: Stadtparkasse Emmerich-Rees, Kto.-Nr. 442335 (BLZ 358 500 00) unter Angabe des gewünschten Modells.



Buchvorstellung

*Wißt ihr, wieviele Automobil- und Motorradmuseen in Deutschland existieren?
Wißt ihr, welches deutsche Automobilmuseum mehr als 200 Rennsportveteranen beherbergt?
Wißt ihr, in welchem Museum das älteste Fahrzeug steht?
Wahrscheinlich nicht!*

*Antworten auf diese und andere Fragen bietet das Buch
"Museen, Marken und Motoren"
von Norbert Albrecht.*

*Jedes Museum wird in einem eigenen Kapitel abgehandelt wobei die interessantesten Exponate
detailliert beschrieben sind. Durch die Wiedergabe interessanter Werksgeschichten und die
Beschreibung von Persönlichkeiten der Automobilkunst ist dieses Buch gleichzeitig
ein Leitfaden durch die Geschichte des automobilen Zeitalters.
Norbert Albrecht verfaßte den Inhalt in leichter und lockerer Diktion.
Vielleicht ist dieses Buch für den einen oder anderen von Euch eine interessante Lektüre.*



*Zu bestellen ist das Buch bei:
Buchvertrieb Albrecht • Pf. 700101 • 2000 Hamburg 70 • Tel. 04329/517.
Auf Wunsch signiert der Autor das Buch!*



Kurz notiert...



Stahlfelgen

Wer von Euch bei der ganzen "Alu-Felgen-Euphorie" eher den Hang zur Originalität der älteren Modelle behalten hat, und sich fragt, wo er neue Stahlfelgen für seinen Spider her bekommt? Für den vielleicht dieser Tip.

Da Fiat diese Felgen (5J x 13) nicht mehr liefert, suchte und fand ich heraus, daß die Fa. Lada diese Felgen an ihren Fahrzeugen Lada 1200, 1500 usw. bis Anfang der 80er Jahre angebaut hat.

Es gibt in dieser Richtung wohl keine Probleme die Stahlfelgen bei einem entsprechenden Händler zu beziehen.

Friedhelm Helm,

Spider Club Deutschland e.V.

Synchrontest Vergaser Einstellgerät

Die Firma Auto Albrecht bietet den Synchron-
tester unter anderem für alle Weber-Vergaser
an.

Die Bestellnummer lautet 02MT001.1.1005,
der Preis beträgt DM 79,-.

Die Firma Albrecht bietet auch einen umfas-
senden Katalog mit allerlei (un)sinnigen
rund ums Auto.

Die Adresse lautet:

**Auto Albrecht, Postfach 6684,
7750 Konstanz**



Klebeauswuchtgewichte

Angefangen bei den serienmäßig lieferbaren
Alufelgen über die Speedline-Felgen bis hin
zur so beliebten CD 30 sollten grundsätzlich
nur Klebegewichte zum Auswuchten Verwen-
dung finden.

Entgegen der landläufigen Meinung einiger
Reifenlieferanten können diese Gewichte auch
innen bedenkenlos verwendet werden. Befes-
tigt man sie sorgfältig, d.h. die Aufnahme-
fläche muß vorher gründlich gereinigt werden,
gehen die Gewichte sehr selten verloren.
Klammergewichte führen zu abgebrochenen
Felgenaußenkanten beim unsachgemäßen
Aufschlagen. Außerdem setzen sich Dreck,
Salz, Asbest und sonstige aggressive Substan-
zen hinter den Klammergewichten fest. Die
Alufelge beginnt zu korrodieren und die Fel-
genkante bricht früher oder später weg.

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

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

Auflage 250 Stück

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/88.

Satz + Layout: Jens Lütcke, Wolffsonweg 7, 2000 Hamburg 60
Tel.: 040/511 02 21

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Jens Lütcke, Anschrift siehe oben

Mitglieder der Redaktion:

Michael Bischoff (MB), Hubertus Labes (HWL)
Jens Lütcke (JL)

Anschrift: siehe oben

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



Betr.: Mitgliedsbeiträge

Liebe(r) Spiderfahrer(in),

bevor ihr nun Euren Spider wieder anmeldet, eine negative Nachricht. Trotz meiner Mahnung im SM 4/90 haben noch immer 46 Mitglieder ihren Beitrag nicht gezahlt!

Ich hoffe, daß die Beiträge innerhalb der nächsten 2 Wochen bei uns eingehen.

Nach dieser Frist muß ich leider die dann noch fehlenden Beiträge schriftlich anmahnen.

(Achtung: DM 15,- Mahngebühr!!!) Außerdem ist mir aufgefallen, daß einige von Euch falsche BLZ auf ihren Überweisungen stehen haben, deshalb hier ein Muster mit den genauen Angaben:

Shorty

Gutschrift 972137		Überweisung durch COMMERZBANK  AKTIENGESELLSCHAFT	
Empfänger FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.		Bankleitzahl 20140000	
Konto-Nr. des Empfängers 8059800		bei (Kreditinstitut) COMMERZBANK WINSEN	
Verwendungszweck (nur für Empfänger) JAHRESBEITRAG 91		Betrag: DM, Pf 60,-	
Auftraggeber HEIN NOCKENWELLE		Betragswiederholung: DM, Pf 60,-	
Konto-Nr. des Auftraggebers 1234567			
Mehrzweckfeld	☒	Konto-Nr.	☒
Betrag	☒	Bankleitzahl	☒
Text	☒		

514

Bitte dieses Feld nicht beschriften und nicht bestempeln

Videofilm der Volumex I.G.

Die Volumex I.G. hat einen Videofilm herausgebracht. Inhalt:

- 1. Sergio Pininfarina Spezial**
Interview und Pininfarina Museum in Grugliasco bei Turin. Ca. 25 Min.
- 2. Fiat 124 Abarth Rally.** Sein Zuhause ist die Rallypiste! Ca. 5 Min.
- 3. Volumex, 124 Spider und Lancia Beta Treffen in Oppenheim**
Weinbautreffen der Italiener. Ca. 25 Min.
- 4. Volumex Saisonabschluß in Hechingen.** Ca. 8 Min.
- 5. Ferrari GTO und Testarossa Produktion.** Ca. 20 Min.

DM 35,-

ZU BESTELLEN BEI:

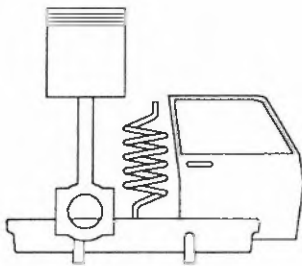
UWE BINDER
BEIM HEILIGENTAL 3
7200 TUTTLINGEN 14
TELEFON 07461/13 247



Teilemarkt

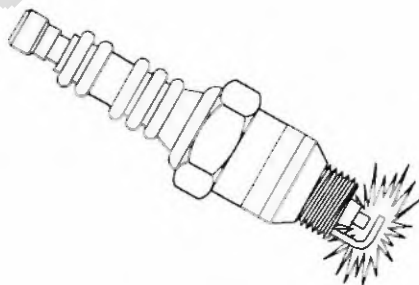
Tobias Ignée
Waagenbachstr. 16
7303 Neuhausen
Tel. 07158/ 24 721
tauscht:

Komplette Inneneinrichtung vom US, Bj. 81
in **beige** (2 Sitze, Rücksitzbank, Radio-
Konsole, Türverkleidungen, Teppichsatz und
Verdecktaschen gegen gleichwertige
schwarze Innenausstattung.



Matthias Thomsen
Semperstraße 91
2000 Hamburg 60
Tel. 040/270 55 43
verkauft:

Auspuff-Krümmen V4A (Thiessen) für DS



Ingrid Schubert
Robert-Szlapka-Weg 2
O-9630 Crimmitschau
verkauft:

Fiat 125 p, sehr guter Zustand, technisch und
optisch 1a (Garagenwagen, kein Winterbe-
trieb) mit diversen Ersatzteilen
Preis: VHS



Thomas Brahm
5420 Lahnstein
Breslauer Straße 18
Tel. 02621/40 360
verkauft oder tauscht:

3-teiliges Targa-Hardtop, schwarz, heizbare
Heckscheibe, getönte Scheiben
Preis VHS oder Tausch gegen
CD 30 mit 205/60/13

Lochner Front-Spoiler, Preis VHS
oder Tausch gegen Original DS-Spoiler

***Wir brauchen auch für diese Rubrik wieder
mehr Angebote.***

***Wer also noch irgendwo Teile hat, die er
gerne veräußern möchte, oder bestimmte
Teile sucht:***

***Ruf doch 'mal an!**
040/511 02 21*



Blockierstück

Eigentlich ist ein blockierter Motor eine äußerst unangenehme Sache. Schließlich soll er den Sommer über, nachdem man den Zündschlüssel gedreht hat, sofort seinen Dienst aufnehmen und schön drehen.

Aber im Winter, wenn mein Spider, Modell CS 2, abgemeldet in der Garage steht und allerlei Reparaturen über sich ergehen lassen muß, kann der Fall eintreten, daß der Motor blockiert sein soll.

Nachdem unsere Postbotin wieder einmal ein Paket voller Ersatzteile ablieferte, war ich unter anderem Besitzer eines neuen Zahnriemens. So neue Ersatzteile haben bei uns die Angewohnheit eine zeitlang im Wohnzimmer gut sichtbar herumzuliegen. Meine Frau ist nicht ganz so begeistert davon wie mein 2 jähriger Sohn und ich. Wir aber finden es toll, wenn hier ein Achsschenkel, dort ein Armaturenbrett oder ein Zahnriemen das Wohnzimmer schmücken. Beim Anblick des Zahnriemens wurde mir immer etwas mulmig, denn ich ahnte von Schwierigkeiten, die auf mich zukommen, wenn es darum geht,

die Keilriemenscheibe von der Kurbelwelle herunterzunehmen. Die Keilriemenscheibe wird nämlich durch eine Paßfederverbindung mitgenommen und verschraubt ist sie mit einer Riesenmutter, die die stolze Schlüsselweite von 38 mm hat.

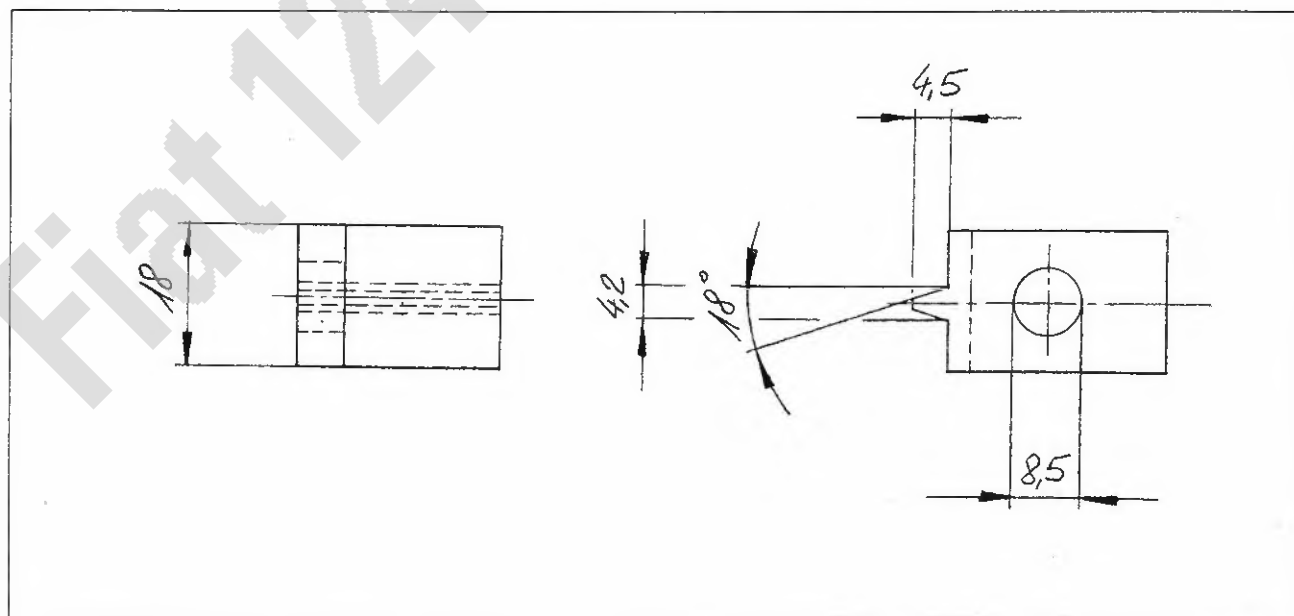
Nach einigen Garagenabenden kam ich zu der Feststellung, daß man diese Mutter nur gelöst bekommt, wenn:

1. der Kühler ausgebaut ist
2. man eine 38iger Nuß mit Knarre und Verlängerung hat
3. der Motor blockiert ist.

Um den Motor festzusetzen dachte ich mir ein kleines Blockierstück aus, das mir ein befreundeter Fertigungsbetrieb herstellte.

Für Nachbauer dient die Zeichnung.

Dieses Blockierstück schraubt man mit einer M8 Schraube, nachdem man die kleine Blechverkleidung von der Getriebeglocke entfernt hat, in die von vorne gesehen rechte obere Ecke, so daß der Zahn des Blockierstückes in eine Zahnücke



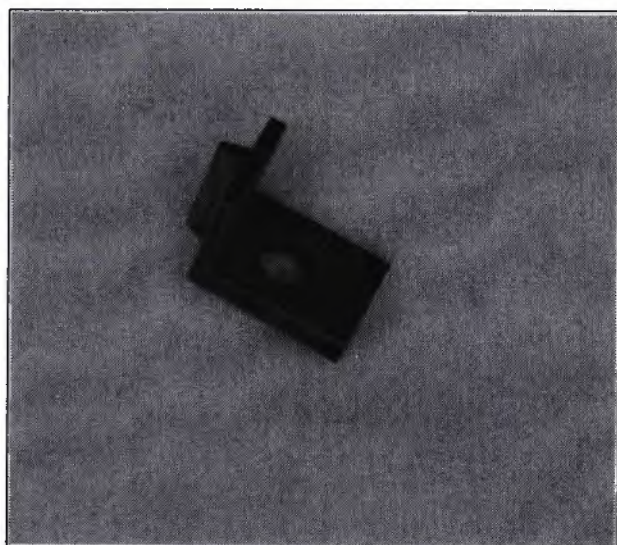
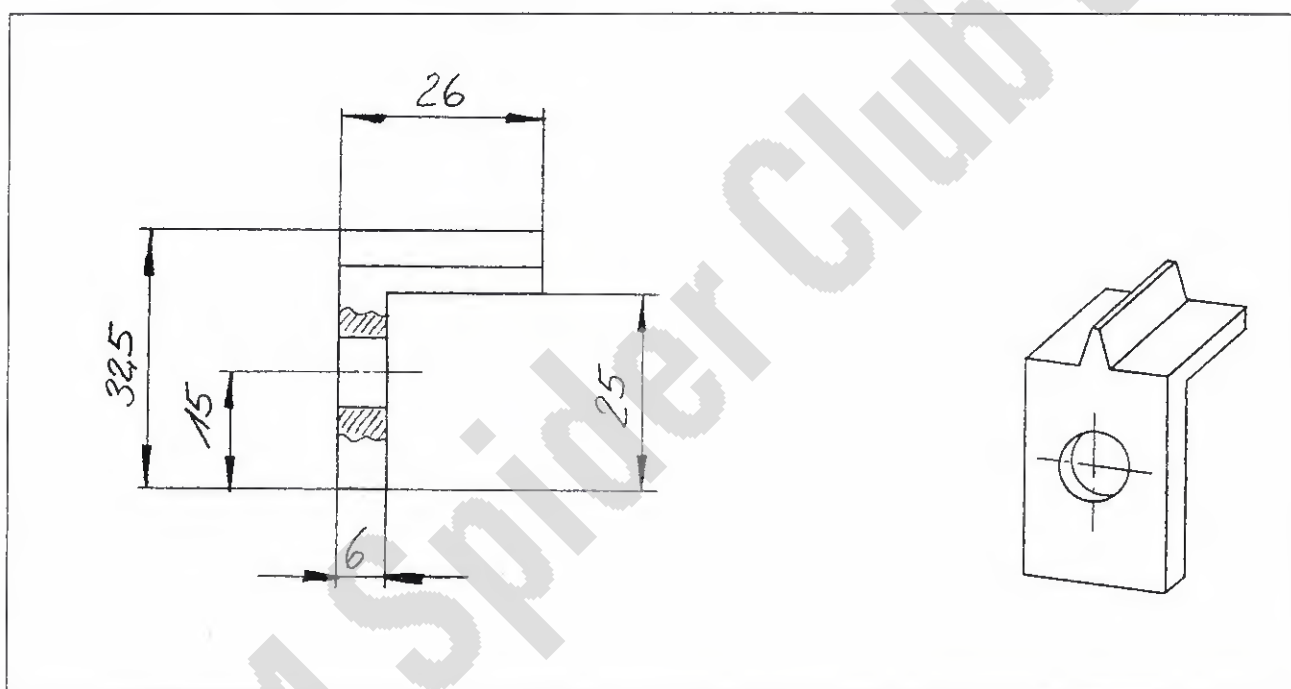


des Schwungrades greift. **Achtung:** Schraube nicht so anknallen, denn die Getriebeglocke besteht aus Aluminium.

Das richtige Reißen kann jetzt mit der 38iger Nuß, Knarre und Verlängerung losgehen. Ist die Mutter gelöst, läßt sich die Keilriemenscheibe problemlos von Hand abziehen. Nach dem entfernen der letzten Zahnriemenverkleidung kommt

der alte Zahnriemen wunderbar zum Vorschein. Zur Freude meiner Frau konnte der neue Zahnriemen nun aus dem Wohnzimmer verschwinden und seinen Platz im Motor einnehmen.

*Viele Grüße
Tilmann Döring*



Fotos: Matthias Döring



Jahreshauptversammlung 1991

Fiat 124 Spider Club e.V.

Warnckesweg 36
2000 Hamburg 61

31. 03. 1991

Liebe Mitglieder,

gemäß §8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung 1991

am Sonntag, den 19. Mai 1991 um 16.30 Uhr nach Freudenstadt/Schwarzwald in das Hotel Palmenwald ein.

Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------------|
| 1. | Begrüßung | Michael Bischoff |
| 2. | Vorlesung und Genehmigung
des Protokolls der Jahreshaupt-
versammlung 1990 | Ralf de Vrée |
| 3. | Mitgliederbewegung | Michael Bischoff |
| 4. | Jahresbericht des Vorstandes | Michael Bischoff |
| 5. | Jahresbericht der Kassenrevisoren | Edwin Schmöker/
Thorsten Machner |
| 6. | Jahresbericht des Kassenwartes | Stefan Benda |
| 7. | Entlastung des Vorstandes | |
| 8. | Neuwahlen des Vorstandes | |
| 9. | Verschiedenes | |
| | Unter diesem Punkt werden Anträge der Mitglieder
diskutiert. Anträge bitten wir dem Vorstand schriftlich
bis zum 15. Mai 1991 einzureichen. | |

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

Mit freundlichem Gruß

Michael Bischoff
(1. Vorsitzender)

Jens Lütcke
(2. Vorsitzender)



Termine 1991

-
- 28. 04. 91** **2. Italien-Tag in Ter Apel/Holland**
Der Italien-Tag ist eine Veranstaltung der Firma Euromobil.
Informationen gibt's beim Veranstalter:
Fa. Euromobil, Hr. Hans van Ingen Schenau,
Kloosterveenweg 55, Ter-Apel (bei Emmen)
Tel. Holland 05995/23 36
-
- 09. 05. - 12. 05. 91** **26. Deutschlandtreffen des Fiat-Sport-Club Monheim e.V. im D.T.C.**
in Monheim, Informationen gibt's bei:
Manfred Ziem, Tel. 0211/74 16 45
-
- 18. 05. - 20. 05. 91** **8. Jahreshaupttreffen des Fiat 124 Spider Club e.V.**
in Freudenstadt/Schwarzwald, Informationen gibt's bei:
Fritz G. Ramseier, Im Öschle 45, 7238 Oberndorf a.N.,
Tel. 07423/1675 Anmeldungen noch möglich!
-
- 28. 06. - 30. 06. 91** **Ostseetreffen des Fiat 124 Spider Club e.V.**
in Malente/Gremsmühlen, Informationen gibt's bei:
Michael Bischoff, Warnckesweg 36, 2000 Hamburg 61,
Tel. 040/553 70 90 Anmeldungen noch möglich!
-
- 10. 08. - 11. 08. 91** **Nürburgringtreffen des Fiat 124 Spider Club e.V.**
anlässlich des Oldtimer-Grand-Prix, Informationen gibt's bei:
Ralf de Vrée, Krochmannstraße 4, 2000 Hamburg 60,
Tel. 040/51 59 15
Einladungen werden noch gesondert verschickt!
-
- 07. 09. - 08. 09. 91** **Volumex-IG-Treffen in Zusammenarbeit mit dem**
Fiat 124 Spider Club e.V. in 4474 Lathen,
Informationen gibt's bei: Petrus Meyer, Tran 5a, 4474 Lathen-Ems,
Tel. 05933/82 94
Anmeldungen bitte bei Petrus anfordern!
-



Weinbautreffen '90

Freitag, 31.8.90, 16:30 Uhr:

Ein Lancia β Coupé VX bahnt sich den Weg durch die schmalen Gäßchen Oppenheims hinauf zum Parkplatz der Ruine Landskrone - der Beginn eines wunderbaren Treffens am Rhein, bei dem sich Mitglieder aus drei verschiedenen Auto-Clubs ein Stelldichein gaben. Es trafen sich der FIAT 124 Spider Club e.V., die Lancia β IG e.V. und die Pininfarina Europaspider Volumex IG e.V..

Hatte sich auch bei nieseligem, kühlem Wetter am Freitag nur eine kleine Runde zusammengefunden, so konnte man doch sehr harmonisch den Abend mit Vertretern aus allen Clubs in einer Straußwirtschaft verbringen.

Am Samstag Vormittag ging es dann richtig los - sie kamen aus allen Richtungen: Hamburg, Ost-Berlin (mit einem FIAT 124 Sport Spider Bj.69 in Originalzustand), Luxemburg, Tuttlingen am Bodensee, um nur einige zu nennen. Der Programmbeginn war für 11:00 Uhr angesetzt... aber nachdem sich der Zeitplan um über eine

Stunde verschoben hatte - erstmal widmete man sich natürlich den Fahrzeugen: einige Teilnehmer waren mit den Köpfen hinter den offenen Motorhauben verschwunden, andere tigerten mit glänzenden Augen um die anderen Wagen - ging es dann zur Besichtigung der nahegelegenen Katharinenkirche.

Die Kirche zählt - neben dem Straßburger Münster und dem Kölner Dom - zu den schönsten gotischen Bauwerken am Rhein; dazu die grandio-



sen Fenster und Gebeine von über zwanzigtausend Toten konnten selbst Autofans nicht kalt lassen.

Der nächste Programmpunkt - Imbiß in FIAT-Leinewebers Werkstatt - mußte umdisponiert werden. Man nahm die seltene Gelegenheit wahr und ließ sich in der Straußwirtschaft eine deftige Rindfleischsuppe reichen.



Gut gestärkt wurde dann das deutsche Weinbaumuseum in Angriff genommen - ein Muß in dieser Gegend. Unter kundiger Führung besichtigte man Dokumente weinbäuerischen Lebens von damals bis heute. Selbst der Volksempfänger für die Wettervorhersage fehlte nicht.

In dem Thema theoretisch nun gut bewandert, durfte auch der praktische Teil nicht fehlen. Dazu wurde ein Treffpunkt vereinbart, der zu Fuß erreichbar war, denn: wibrauchtndonetmitdekistzefaan, wie das Programm ankündigte.

Aber was da ankam, war nicht der zünftige Lancia-Bus, es waren drei Trecker mit Anhängern, zu Ehren der Spiderfahrer; Frischluft war das Motto. Nach einer Stunde - leicht durchgefroren und - gerüttelt - endete die Fahrt vor den Toren eines kleinen Weingutes, in dessen Keller bereits alles zum Empfang bereitstand.

Eine ausgiebige Weinprobe mit anschließendem delikatem Essen war der Anfang einer Nacht, die für einige erst um fünf Uhr morgens endete.

Das persönliche Engagement des Familienbetriebes war deutlich zu spüren und wurde sehr genossen - trug doch der Initiator dieses Treffens, Volker aus der Fiat Spider IG, den gleichen Namen wie das

Weingut.... Zu vorgerückter Stunde bot der Hausherr noch einen Diavortrag über die von ihm kürzlich gemachte neuntausendsechshundert-Kilometer-Fahrt mit einem Fiat Spider zum Nordkap - alle Achtung. Der Parkplatz der Ruine Landskronne in Oppenheim füllte sich am Sonntag Vormittag nur sehr zögernd mit den Teilnehmern dieses Treffens. Bleiche aber glückliche Gestalten tauschten leise Erinnerungen an die Stunden vorm Zubettgehen aus.

Heute war eine Ausfahrt geplant.

Aber wie nicht anders zu erwarten, hatte auch diesmal jemand etwas gegen einen reibungslosen Programmablauf parat: es war ein defektes Heizungsventil, was dem Fahrer des dazugehörigen Fahrzeugs ein goldbraunes Fußbad bescherte; zum anderen hatte jemand sein Auto verloren (wir verraten nicht, daß es sich um den Vorsitzenden der β IG handelte).

Für die Ausfahrt Richtung Pfalz zeigte Petrus dann hie und da ein Fleckchen blauen Himmels, ließ sich allerdings den Spaß auch nicht nehmen, einen Schauer niedergehen zu lassen und sich die Hast der Spiderfahrer anzusehen, die mit rekordverdächtiger Geschwindigkeit ihre Verdecke schlossen, um dann zwei Minuten später für den Rest des Tages keinen Regentropfen mehr fallen zu lassen.

Und auf ging es - bergauf, bergab, rechts, links - es gab genügend Gelegenheit, die ganze Kolonne in dieser herrlichen Landschaft fahren zu sehen. In den zum Weinfest geschmückten Straßen der kleinen Ortschaften schienen die Menschen nur auf uns gewartet zu haben.

Zum Mittag wurde in eine Pizzeria eingekehrt, in der der Wirt die deutschen Liebhaber italienischer Autos mit einem wohlthuenden "buon giorno" begrüßte.

Der Abschied auf einem Parkplatz nahe der Autobahn war dann schier endlos und es wurde viel von der Vorfreude auf das nächste Treffen gesprochen.

Wer nicht dabei war, hat ganz sicher etwas versäumt.

Jutta Nonnig/Lancia β IG



Mit dem Volumex zum Nordkap!

21.06.90 15:00 Uhr, an Kassel bin ich gerade eben vorbeigefahren. Die richtige Urlaubsstimmung ist noch nicht aufgekommen. Ich lasse mir mein Vorhaben noch einmal durch den Kopf gehen: mit dem Volumex zum Nordkap, also mit einem Auto, das nach allgemein vorherrschender Meinung wohl wenig für eine solche Fahrt geeignet ist. Aber eine allgemein vorherrschende Meinung hat mich ja noch nie interessiert und von meinen bisherigen Urlaubsfahrten bin ich trotz einiger Defekte doch immer wieder rechtzeitig zuhause gelandet.

Trotzdem, allein zum Nordkap, das bedeutet, allein fahren, allein das Zelt auf- und abbauen, allein kochen, allein alle nötigen Besorgungen machen. Was wird mich erwarten, wird mein Spider im Schnee stehen müssen, brauche ich zum Fahren Gummistiefel? Verlerne ich vielleicht sogar, wie das Verdeck geöffnet wird?

Bei meinen letzten Urlaubstrips so ganz allein ging es mir ähnlich am Anfang, aber nach dem zweitenmal Tanken waren meistens alle Zweifel verflogen und die Neugier auf neue Länder und Landschaften hatte gesiegt. So auch diesmal, beim Warten auf die Fähre in Puttgarden (4 Std.) erfreue ich mich an dem schönen Sonnenuntergang und will nur noch eins: Nach Norden!

Die Fahrt mit der Fähre nach Rödby (Dänemark) dauert nur eine Stunde und ich muß erkennen, daß ich wohl nicht so ganz seefest bin! Bei der Ankunft in Dänemark um 1:00 Uhr morgens fahre ich gleich weiter über die dänischen Inseln in Richtung Kopenhagen.

Bei Helsingör setze ich nach Schweden über. Die Überfahrt nimmt nur 20 Minuten in Anspruch und ich setze meinen Weg fort zum Vätternsee. Um fünf Uhr morgens habe ich der Müdigkeit nichts mehr entgegenzusetzen, biege auf einen Parkplatz ein und sofort fallen mir auch die Augen zu.

Gegen acht Uhr wird es warm im Wagen, ich öffne freudig mein Dach und folge der Straße zum Vätternsee. Grüne Wälder, Wiesen mit wilden Blumen und rote Holzhäuser mit weißen Eckbalken und gepflegtem Rasen drumherum vermitteln ein erstes Bild von Schweden.

Obwohl es bedeckt ist, genieße ich die Fahrt nach Ölmstad. Nachdem das Zelt aufgebaut und der Inhalt einer mitgebrachten Konservenbüchse in meinem Magen verschwunden ist, mache ich ein ausgedehntes Nickerchen. Am Abend klart es dann auf und die Sonne geht mit herrlichem Farbenspiel über dem See unter. Der Campingplatz ist etwas hochgelegen und es bläst ein kühler Wind, an den ich mich an den nächsten Tagen noch gewöhnen werde.

Trotz dunkler Regenwolken am nächsten Morgen fahre ich optimistisch mit offenem Dach los. Am Ende dieses Tages werde ich eine andere Einstellung haben. Es gießt nämlich bis zum Abend, das Wasser dringt durch das undichte Frontscheibengummi ins Wageninnere.

Durch die Benutzung von Spikes im Winter haben alle Straßen tiefe Spurrillen, die meinen abgefahrenen Pirelli P7 doch sehr zu schaffen machen. Auch bei trockener Straße habe ich hier Probleme, da der Spider den Spurrillen zielstrebig hinterherläuft. Gegen 21:00 Uhr läßt der Regen nach, so daß zehn Minuten später das Zelt aufgebaut ist, ohne daß das Innenzelt naß wird.

Ich denke an den Urlaubsbericht eines Bekannten: Von drei Wochen Fahrt ans Nordkap zwei Wochen Regen und eine Woche Schnee. Im Winter? Nein, im Juli! Optimismus? - unmeßbar klein.

Der folgende Morgen bringt wieder bedeckten Himmel, aber ich reiße mich zusammen, öffne das Verdeck und starte. Eigentlich denkt man immer, Richtung Norden müßte das Wetter noch



schlechter werden, aber in den nächsten Stunden reißt der Himmel immer mehr auf, um 12:00 Uhr ist keine einzige Wolke mehr am Himmel und die Sonne brennt mir auf das Haupt und wärmt mir die durchgekühlten Bäckchen.

Auf der Hauptstraße hält mich jetzt nichts mehr, ich muß einfach einen Abstecher machen zu einer idyllisch gelegenen Meeresbucht mit malerischen Holzhäusern, Hügeln, einer Straße ohne Asphaltdecke und vielen Bienchen, die von einer bunten Blüte zur nächsten summen.

Nach dem Zeltaufbau bummele ich noch ein wenig durch die Wälder und am Meer entlang und genieße dieses herrliche, weiche Licht, daß es wohl nur hier im Norden gibt. Man fährt von der Hauptstraße auf eine Nebenstraße, dann wieder auf einen unbefestigten Weg und an diesem gottverlassenen Weg stehen dann immer noch diese bunten Briefkästen, deren Besitzer weit verstreut im Wald wohnen.



Am Grenzübergang nach Finnland können die Fahrzeuge vor mir bei grünem Ampellicht zügig passieren. Aber bei mir wird es plötzlich Rot und ich muß auf die Seite fahren. Ich denke an meine fünf Flaschen Wein, die ich gerne behalten möchte, um abends vor dem Zelt noch ein Gläßchen trinken zu können.

Während ich den Kofferraum öffne, sprintet ein junger Grenzer aus dem Häuschen, setzt sich auf den Fahrersitz und tut so, als würde er meine Sachen auf dem Beifahrersitz durchsuchen. Aber er kann sich vor Begeisterung über dieses wunderliche Auto kaum bremsen und fragt nach dem Woher, Wohin, Typ des Wagens, Motorleistung,

u.s.w.. Nach Beantwortung aller Fragen darf ich mit meinem Wein, der gar nicht mal versteckt war, weiterfahren.

Mit jedem Kilometer weiter wird mir mehr bewußt, daß mich die Straße nordwärts führt. Die Bäume werden immer kleiner, es gibt immer mehr Birken und die Landschaft wird flacher. Da! Vor mir zwei Rentiere, die gemächlich am Straßenrand entlanglaufen. Aber als ich anhalte, laufen sie ein Stück von mir weg, so daß ich aus einiger Entfernung fotografieren muß.

Der nächste Campingplatz befindet sich auf einer abgemähten Wiese und sofort nach dem Aussteigen fallen die Stechmücken über mich her. Aber das aus den Everglades in Florida mitgebrachte Insektenschutzmittel zeigt sofort Wirkung und hält auch lange an.

Nach dem Abendessen gehe ich warm eingepackt mit meinem Stühlchen zum See, nähe meine aufgerissenen Jeans, lese und trinke ein

paar Gläser Wein. Es ist bereits Mitternacht und ich brauche kein Licht!

Die Sonne duckt sich am gegenüberliegenden Teil des Sees nur leicht hinter die Bäume, der Himmel wechselt seine Farben von Minute zu Minute und ich sehe das ganze Schauspiel sogar doppelt!

Das kommt aber nicht vom Wein, sondern durch die Spiegelungen im unbewegten Wasser des Sees. Das einzige, was man hört, sind Fische, die an der Wasseroberfläche Stechmücken fangen. Über dem Wasser bildet sich Nebel, der langsam zu mir herüberkriecht. Aber auch die eisige Kälte ermächtigt sich meines Körpers und ich muß bei strahlendem Sonnenschein um drei Uhr morgens endlich in meinen Schlafsack. Das ist sie also, die berühmte Mitternachtssonne und allein dieser Abend ist wohl die lange Reise wert!

Auf der Weiterfahrt nach Norden wird es bei bedecktem Himmel erbärmlich kalt. Ich trage



eine dicke Lederjacke, einen langen Schal, eine Lederkappe und sitze auf einer Wolldecke, die ich mir noch über die Oberschenkel gelegt habe.

Plötzlich hört die sehr gute Asphaltstraße auf, die nächsten 80km sind nur Schotterweg. Ungefähr jede Stunde muß ich rechts ranfahren, da mir ein Fahrzeug entgegen-

kommt, das mir durch aufgewirbelte Steine vielleicht die Windschutzscheibe zertrümmern könnte. Auf diese ganz neue Dimension des Offenfahrens darf ich aber zum Glück verzichten. Am Straßenrand stehen Lappen neben ihren Zelten, die Pelze, Geweihe und Finnmesser an den Mann bringen möchten.

Nach dem Passieren der norwegischen Grenze werden die Berge wieder höher und ganz oben liegt auch noch Schnee. 50km vor dem Nordkap schlage ich bei recht starkem, kaltem Wind mein Zelt auf.

Zum Nordkap geht es am nächsten Tag natürlich mit geöffnetem Dach. Nach der zwanzigminütigen Überfahrt auf die Insel Mageröy sind es dann noch ca. 30km, die durch eine arktische Landschaft ohne Bäume und Sträucher führen. Wegen dichtem Nebel kann man vom Nordkapfelsen kaum bis zum Meer hinunter sehen. Aber es hat sich trotzdem gelohnt, denn mit dem Fiat Spider fährt nicht jeder hierher.

Am Abend gelange ich noch bis zur nördlichsten Stadt der Welt, nach Hammerfest, wo ich auf einem Felsen hoch über dem Meer mein Zelt



errichte.

Der Stadtbummel am nächsten Tag fällt recht kurz aus, außer der Meridiansäule und einer modernen Kirche gibt es hier nicht viel zu sehen. Nach der Besichtigung der beeindruckenden Felszeichnungen von Alta komme ich in den Genuß einer tollen Paßstraße, die zu einer Hochebene führt. Hier erwartet mich strahlend blauer Himmel, wärmende Sonne und der Anblick von Bergen mit Gletschern rechts und links des Hochplateau.

Schweden hat eine sehr liebliche Landschaft mit sanften, grünen Hügeln; an Finnland beeindruckt das Gefühl des Verlorenseins in der endlosen Weite; Norwegen aber ist einfach aufregend. vergletscherte Berge, Fjorde, enge Täler und weite Hochebenen wechseln einander ein paar mal am Tag ab.

*Volker Beutel
(Fortsetzung folgt!)*



10 Minuten, die uns allen helfen

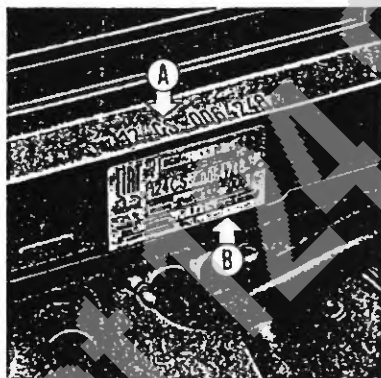
So lautet die Überschrift der Club-Zeitschrift "Spiderfahrer". Wie aus dem Text hervorgeht, soll ein "Spiderkataster" aufgestellt werden, bei dem der Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. und wir möglichst viele Informationen über die noch existierenden Spider, bezogen auf die Fahrgestellnummer wissen wollen, natürlich ohne den Namen des Besitzers.

Da es weit über 50 (fünfzig!) technisch unterscheidbare Spidertypen gibt, ist es gerade für diejenigen, die sich gewisse Ersatzteile hinlegen wollen, wichtig zu wissen, daß z.B. in einigen US-Spidern statt dem 132er Differential ein 131er Differential eingebaut wurde. Oder für Re-Importe aus den USA kann es wichtig sein, welche Felgen für diesen Typ schon einmal vom TÜV abgenommen wurden.

Bei den Rückläufen des "Probelaufs" beim Jahrestreffen, gab es noch manchmal das Problem, daß die Erläuterungen nicht richtig gelesen wurden. Nur präzise ausgefüllte "Zettel" helfen uns weiter, und natürlich nur Angaben die sich auf den Originalzustand beziehen. Manche Fragen scheinen unsinnig oder unwichtig zu sein, aber das ist nicht der Fall.

Darum noch einmal die Bitte: nehmt Euch die 10 Minuten Zeit, die uns allen helfen.

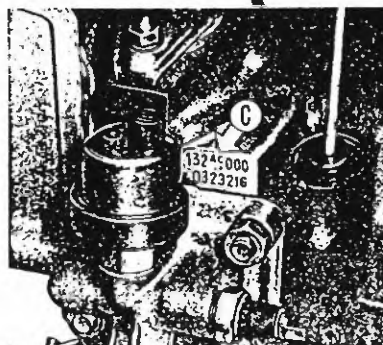
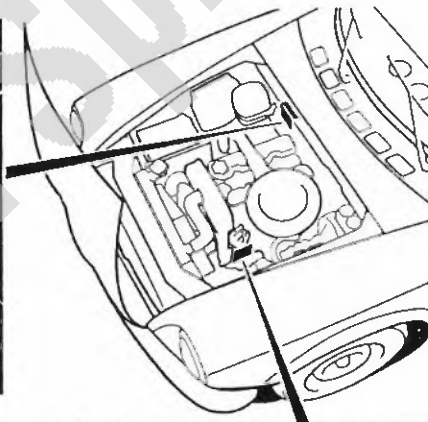
Das Kataster-Blatt ist diesem Spider-Magazin beigelegt.



A. Typ (124 CS, mit Motor 1600; 124 CS 1, mit Motor 1800) und Kennnummer des Fahrgestells.

B. Typ- und Kennnummernschild mit: Nummer der allgemeinen Betriebserlaubnis, Typ und Kennnummer des Fahrgestells, Typ des Motors, Ordnungsnummer für Ersatzzwecke, Kennzeichen der Version (4, für Vierganggetriebe) und Kennnummer der Karosseriefarbe.

C. Typ (132 AC.000, Motor 1600; 132 AC1.000, Motor 1800) und Kennnummer des Motors.



Schlüsselnummern			
zu 1	0-10-100	zu 2	400-1
zu 3	000000		
1. PERSONENKRAFTWAGEN			
2. OFFEN			
3. FIAT SP.A. TURIN (I)			
4. 124 CSA			
5. Fahrzeug-Ident.-Nummer 124CSA00041872			
6. DITO	01	6. Höchstgeschwindigkeit km/h	185
7. Leistung kW bei min.-1	K94/6200		
8. Hubraum cm ³	1739		
9. Nutz- oder Aufladefähigkeit	10. Volumeninhalt des Innehalt.		
11. Sitz- Liegeplätze	12. Anzahl der Sitze u. Pl.		
13. Maße über alles mm	13950	14. 1610	15. 1215
16. Leergewicht kg	945	17. Zul. Gesamtgewicht kg	1825
ZIFF. 1: MJT HARDTOP, HECKSCHEITELSPYGLER, WEITER AUßENSPIGEL, ERF. 51/2 JX13 CROMODORA CD30*4 FAHRTZEUGT. GILT MIT ABF. NR. 70-VII/BA-28815 V. 17. L. VUH205Z60HE1396			



Marktanalyse 1991

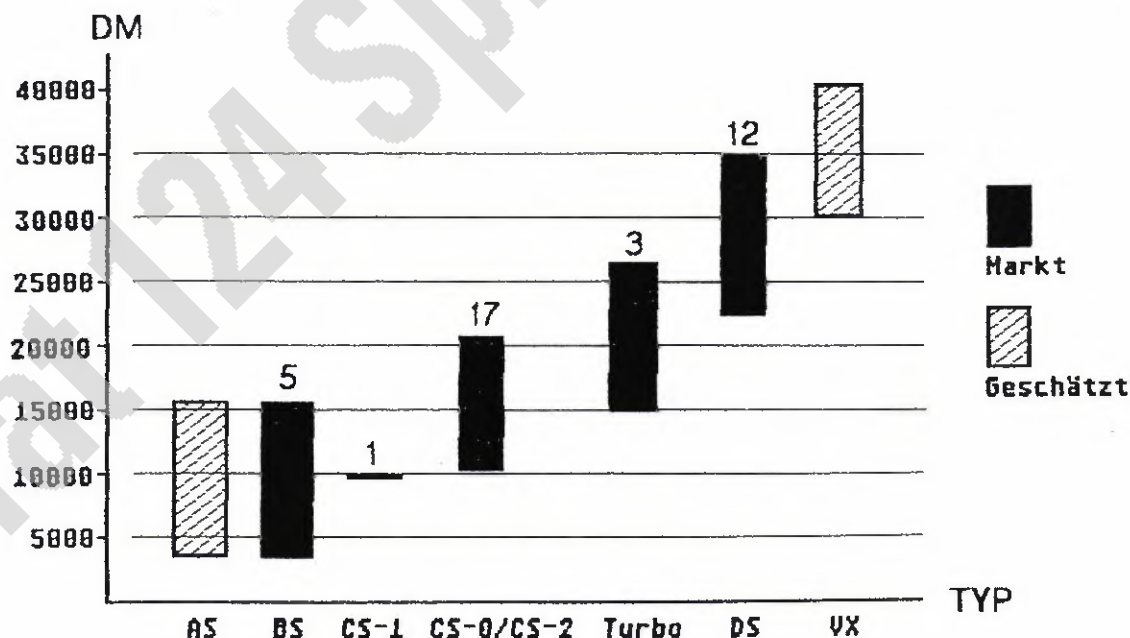
Die Preisentwicklung von gebrauchten Cabrios gerade in den letzten 3 Jahren gibt Anlaß zur Hoffnung. Während "normale" Autos mit den Jahren einen deutlichen Wertverlust erfahren, nimmt der Wert von Cabrios wesentlich weniger ab, bleibt gleich oder steigt sogar, gerade bei nicht mehr gebauten Cabrios, an. Letzteres ist auch der Fall beim Fiat 124 Spider. Dort ist eine deutliche Preisentwicklung nach oben festzustellen.

Um eine ungefähre Einschätzung der Preislage zu bekommen, haben wir die Verkaufsangebote von 124 Spidern der Zeitschrift "Markt", Ausgabe 3/91, entnommen und in folgender Grafik, nach Typen und Preisspannen unterschieden dargestellt:

Für diejenigen, die mit der Typisierung der Fiat 124 Spider noch nicht vertraut sind, erfolgt hier eine kurze Aufklärung. Die Buchstaben (AS, BS etc.) sind den Fahrgestellnummern entnommen und eignen sich am besten zur Unterscheidung der verschiedenen Modelle. Zusätzliche Zahlen hinter den Buchstaben bedeuten verschiedene Baujahre gleicher Typen.

Auf der 2. Seite des Artikels die Typenübersicht.

Für die Typen AS und VX (Volumex) konnten aufgrund fehlender Anzeigen die Preisspannen nur geschätzt werden. Die Zahlen auf den Balken geben die Anzahl der Anzeigen für diesen Typ an.





Folgende Aussagen können nun der Grafik entnommen werden:

- Das weitaus größte Angebot besteht an US-Spidern (CS-0/CS-2) und Europa-Spidern (DS),
- je jünger das Baujahr, desto höher die Preisspanne,
- deutliche Preissprünge zwischen den verschiedenen Typen,
- Euro-Spider und Volumex werden teilweise schon höher als der damalige Verkaufspreis gehandelt,
- der Volumex ist schon heute als echte Wertanlage mit Steigerungswert zu betrachten,
- ältere Typen (AS, BS, CS-1) sind rar, wenig gefragt und in den Preisen deutlich niedriger als die jüngeren Typen.

Natürlich ist diese Analyse nur auf eine Zeitschrift beschränkt, ist aber durchaus als repräsentativ zu betrachten, sie deckt sich auch mit unseren Erfahrungen. So kann abschließend gesagt werden, daß es sich auf jeden Fall lohnt, seinen Spider zu pflegen, denn eines ist sonnenklar: Der Wert des Spiders wird noch weiter zunehmen, denn er ist nun mal der schönste offene Wagen seiner Klasse.

MB



	Typ	Baujahr	Ausführung
Europa-Ausführungen	AS	66 - 69	1400 Vergaser
	BS	69 - 73	1400 Vergaser
	BS-1	69 - 73	1600 Vergaser
	CS	73 - 75	1600 Vergaser
	CS-1	73 - 75	1800 Vergaser
	CSA	73 - 75	1800 Vergaser
	DS	83 - 85	2000 Einspritzer
	VX	83 - 85	2000 Vergaser mit Kompressor
US-Ausführungen	CS-1	73 - 78	1600/1800 Vergaser
	CS-0/ CS-2	79 - 85	2000 Vergaser/Turbo/ Einspritzer



Auf ein Wort

An dieser Stelle möchten wir uns als Mitglieder des Vorstandes bei unseren beiden Vorstandsvorsitzenden, Michael Bischoff und Jens Lütcke, für Ihre bisher geleistete Arbeit im Namen aller Club-Mitglieder bedanken.

Dies soll keine Abschiedsdanksagung werden, wäre es aber fast geworden. Denn bei Michi und Jens haben sich die persönlichen Umstände in Ihrer mehrjährigen Clubtätigkeit grundlegend gewandelt.

Beide stehen mit beiden Beinen im Berufsleben und auch privat gibt es Veränderungen. Denn sowohl bei Michael als auch bei Jens werden in den nächsten drei Monaten die Hochzeitsglocken klingen.

Daß beide Jungs auch im kommenden Jahr für den Club arbeiten wollen, haben wir wohl auch dem Einverständnis der zukünftigen Ehefrauen zu verdanken.

Deshalb bedanken wir uns an dieser Stelle auch bei Almut und Rosa Maria und wünschen allen Vieren allzeit Sonnenschein im Eheleben und beim Spiderfahren sowie baldigen Spideristi-Nachwuchs.

Ralf de Vrée

+

Stefan Benda

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

Weinbautreffen der „Italiener“



OPPENHEIM (dc) — Zu einem interessanten Wein- und Kulturwochenende trafen sich die Liebhaber sportlicher italienischer Wagen. Mitglieder des Fiat 124 e.V., der Lancia Beta IG und der Volumex IG kamen zum „Weinbautreffen“ zusammen. Das von Volker Beutel und Peter Nießen erstellte Programm bot eine Besichtigung der Katharinenkirche und de-

ren Chagall-Fenster ebenso, wie eine Führung durchs Weinbaumuseum und eine Weinprobe mit Gewächsen der Region. Am Ende des „etwas anderen“ Automobiltreffens, zu dem Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet, der DDR und Luxemburg gekommen waren, stand eine Ausfahrt ins Glantal.

26

KLAUS HERMANN MAYER KRAFTFAHRZEUGTECHNIK

SPIDERTEILE-EXPRESS

Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik



WIR BIETEN AN:

- **Blechteile/Karosserieteile**
z.B. Kotflügel vorn, alle Spider ab DM 345.-
- **Chromteile**
z.B. Schwellerzierleiste, alle Spider DM 90.-
- **Fahrwerksteile**
Satz Stoßdämpfer (4 Stück) DM 199.-
- **Kupplungsteile**
z.B. Komplette Kupplung mit Scheibe, Druckplatte, Ausrücklager ab DM 139.-
- **Bremsteile**
z.B. vordere Bremszange, neu (kein AT) DM 110.-
- **Beleuchtungsteile**
z.B. Scheinwerfereinsatz H4, mit/ohne Standlicht, alle Spider DM 39.-

NEU IM PROGRAMM:

Sitz- und Innenraumbezüge für alle Spider, Material und Absteppung jeweils wie Original, alle Farben, zur Selbstmontage weitmöglichst vorbereitet.

Vordersitz- und Lehnenbezug
Türtafelbezug, mit geschweißten Nähten
Kopfstützenbezug
Rückbanksitz- und Lehnenbezug
Seitenteilbezug hinten
Schalthebelhülle
Sonnenblenden (im Tausch)
oder **Komplettsatz**

Kunstleder	Echtleder
DM 365.-	DM 795.-
DM 98.-	DM 180.-
DM 48.-	DM 90.-
DM 435.-	DM 745.-
DM 20.-	DM 70.-
DM 32.-	DM 44.-
DM 115.-	DM 140.-
DM 1595.-	DM 2995.-

Preise jeweils einschließlich 14% MWSt.
Auch auf diese Teile gewähren wir ausdrücklich 1 Jahr Garantie
auf Paßform, Material und Verarbeitung.

K. H. Mayer · KFZ-Technik · 7300 Esslingen
Martinstr. 41-43 · Postfach 571 · Tel. 07 11/353064 · Telefax 07 11/357914

KHM