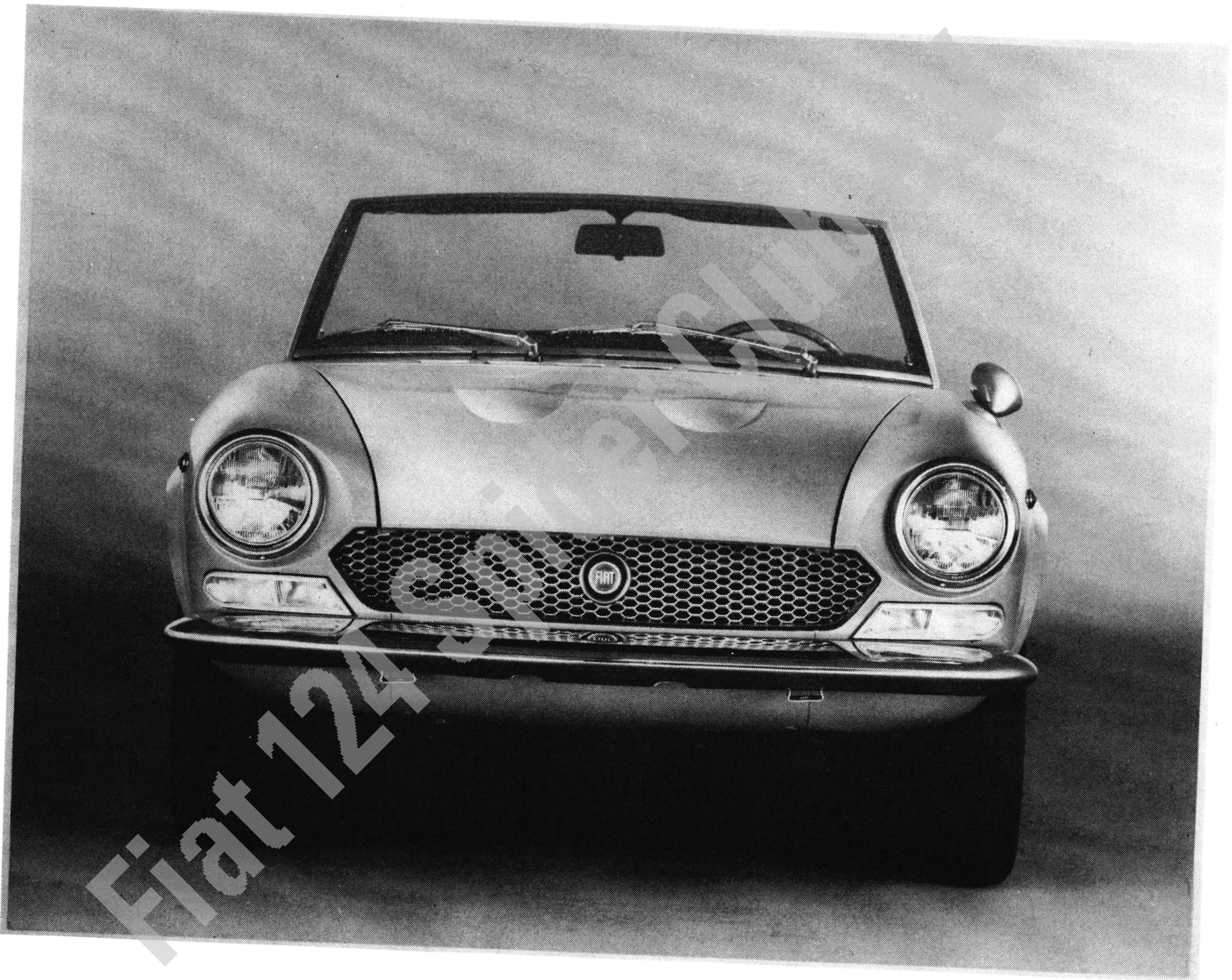
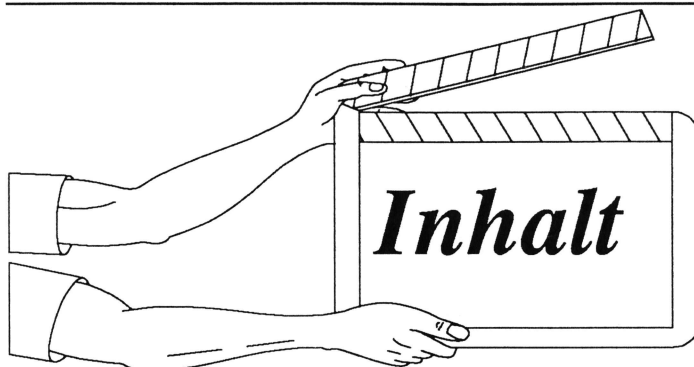


Spider MAGAZIN





S/M 2



2	Historische Anzeige
3	Inhaltsverzeichnis
4	Oldtimer Grand-Prix
6	Nachfolger gesucht...
8	Die Fiat 124-Story
16	Treffen der Volumex-IG
18	Kurz notiert
20	Malente-Treffen
22	Teilemarkt

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
Gliederweg 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



19. AvD Oldtimer Grand-Prix



Auch in diesem Jahr veranstaltete der AvD (Automobilclub von Deutschland) wieder den Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring.

Die Mitglieder unseres Clubs waren eingeladen, ihre Fahrzeuge zusammen mit den anderen Markenclubs in der Müllenbachschleife, einem ungenutzten Teil des Ringes, auszustellen. Insgesamt nutzten 3000 Fahrer diese Möglichkeit. Der Anteil unseres Clubs belief sich auf rund 45 Autos.

Der AvD hatte durch ein interessantes Programm auf der Müllenbachschleife dafür gesorgt, daß neben dem "Sehen" (auch das "Gesehen werden" war nicht völlig ausgeschlossen) auch andere Aktivitäten ergriffen werden konnten.

Am Samstag wurden die Fahrzeuge der Markenclubs vorgestellt, indem die Autos im Schrittempo einige Runden auf der Müllenbachschleife absolvierten und gleichzeitig ein Repräsentant des jeweiligen Clubs einige Erläuterungen zu Technik und Historie gab. Wir waren um 13.30 Uhr an der Reihe und Thorsten Machner gab sein Spider-Wissen per Mikrofon weiter. Aufgrund einiger Informationsdefizite waren neben mir auch andere nicht bei diesem "VivaFIAT" dabei. Vielleicht lag es





auch daran, daß wir wegen eines 2-stündigen Reparaturaufenthaltes (Zündschloß) auf einem Autobahnparkplatz festsaßen, weshalb wir erst gegen Mittag den Ring erreicht hatten.

Neben der Müllenschleife war für "Marktleser" ein Parkplatz reserviert.

Abends hatte der AvD zu einem Gratisessen eingeladen (Spießbraten + Kraut) und am Sonntagmorgen gab es einen Jazz-Frühschoppen.

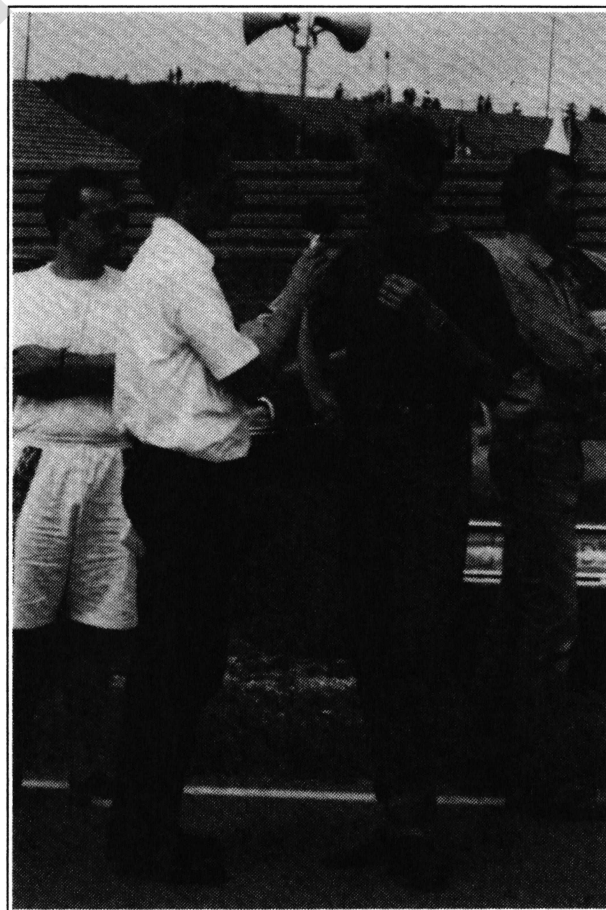
Neben der Müllenschleife waren die Rennen auf dem Ring der eigentliche Schwerpunkt der Veranstaltung. Am Samstag und Sonntag fanden jeweils 12 Rennen statt. Die Palette

dieser kurzen Races reichte vom "Sonderlauf für Bugattis, Modelle 1910 - 1939" über "Rennsportwagen der 50iger Jahre" (mit Le-Mans-Start) bis zu "Spezial-GT-Wagen 1955 - 1965 über 2000 ccm". In diesen Rennen ging es trotz der Betagtheit der Autos zum Teil voll zur Sache, was einige Blechschäden bewiesen.

Durch Erwerb einer Zusatzkarte konnte man von der Haupttribüne ins Fahrerlager hinübergehen und die Rennatmosphäre hautnah erleben.

Aufgrund des reichhaltigen Programmes in der Müllenschleife und auf dem Nürburgring ist es nicht erforderlich, daß unser Club ein eigenes Programm anbietet. Vielleicht sollte jedoch im nächsten Jahr jedes Mitglied durch das Spider-Magazin über das Programm in der Müllenschleife informiert werden, um beispielsweise Fragen bezüglich des Essens und der Fahrzeugvorstellung schon im Vorwege zu beantworten. Weiterhin sollte für die beiden Haupttage ein Zeitpunkt festgelegt, an dem der Clubstand geöffnet ist und sich die Mitglieder treffen können, um beispielsweise gemeinsame Aktivitäten abzustimmen.

Diese Anmerkungen sollen jedoch nicht das Bild verfälschen: Nicht nur wegen des Super-Wetters waren das zwei tolle Tage am Ring.



Euer Jochen Buck



Nachfolger gesucht!

Wie es so ist im Leben, alles geht einmal vorbei. Nach 8jähriger Amtszeit stelle ich meinen Posten als 1. Vorsitzender ab Pfingsten 1992 zur Verfügung. Dieser Entschluß reifte langsam aber stetig. 1985 habe ich den Vorsitz von Thomas Niedergerke übernommen, damals hatte der Club ca. 30 Mitglieder, heute können wir über 220 Mitglieder in unseren Reihen zählen. Das erste Spider-Magazin habe ich noch selbst auf der Schreibmaschine geschrieben, damals noch mit 8 Seiten. Heute, auch bei uns hat die Technik einzug gehalten, werden jedes 1/4 Jahr im Schnitt 24 Seiten mit Desktop-Publishing auf dem clubeigenen Computer erstellt, traditionell die Aufgabe des 2. Vorsitzenden. Im März 1990 habe ich mein Studium des Maschinenbaus beendet und damit auch die schöne Zeit des Studentendasein. Jetzt stehe ich voll im Beruf und bin seit kurzem auch verheiratet. Somit steht mir nicht mehr die Zeit zur Verfügung, die manchmal nötig wäre, um alle belange des Clubs regeln zu können. Und - das möchte ich auch nicht verschweigen - nach 8 Jahren verspüre ich nicht mehr den großen Ehrgeiz und die Begeisterung, die in dieser Position nötig ist. Mit der Zeit habe ich andere Prioritäten gesetzt. Nun ist der Entschluß gefaßt und unwiderruflich, der Club braucht einen neuen Präsidenten. Ich halte es für gut, daß auch einmal

wieder frischer Wind im Vorstand weht und andere Vorstellungen und Ideen Einzug finden, die dem Club bestimmt nicht schaden werden.

Und was sollte der neue 1. Vorsitzende mitbringen? Er sollte sich mit dem Spider gut auskennen, Ideen haben und umsetzen können und Zeit mitbringen. Natürlich braucht keiner ins kalte Wasser springen, der alte Amtsinhaber steht mit Rat und Tat zur Seite, wie auch der bisherige 2. Vorsitzende Jens Lütcke, Beisitzer Ralf de Vrée und unser Kassenwart "Shorty" Stefan Benda, die weitermachen werden.

Jedes Mitglied sollte einmal in sich gehen, ob ihn vielleicht diese Aufgabe reizt. Es besteht auch jederzeit die Möglichkeit, mich anzurufen, wenn es Fragen gibt. Ich hoffe, daß wir bis zur nächsten Jahreshauptversammlung 1992 den richtigen gefunden haben werden, damit der Club weiterhin so beständig wachsen kann, wie bisher und er nichts von seiner langjährig erworbenen "Qualität" verliert.

Euer Michael



(Anmerkung d. Red.: Schade!)



Spiderfahren ist wie...

Ging es Euch auch schon mal so; man möchte vom Offenfahren erzählen und es fehlen einem einfach die passenden Worte.

Und wenn das noch in einem 124 Spider geschieht, dann ..

“Eine Lady, eine schöne, sinnliche, aufgeschlossene, italienische Lady. (...) Wie Frauen zum Träumen, haben die wahren guten italienischen Autos immer eine geheimnisvolle Unwiderstehlichkeit gehabt und eine Begierde zu gefallen. Irgendwie scheinen sie einzig und alleine zum Gefallen ihrer Fahrer zu existieren.” [CAR AND DRIVER, Road Test, 08.68].

Heute werden leider keine schöne Frauen zum Vergleich lebendig, aber ein Hauch von Traum ist auch im nächsten Zitat zu finden. “Wer sich in einem offenen Auto den Wind um die Nase wehen läßt, erlebt die Welt intensiver. Spürt hautnah die Sonne und die feuchte Kühle im Wald. Riecht Raps und Heu und frisch umgepflügte Erde. Ohne Dach über dem Kopf zu fahren, ist immer wie ein Stückchen Urlaub. Im Cabrio geht’s man langsamer an, und selbst ein Stau läßt sich leichter ertragen.” [ADAC, 07/91].

Aber nicht nur fachspezifische Zeitschriften beschäftigen sich mit dem Fahren oben ohne: “Dieser Sommer hatte viele unvergeßliche Strecken. Wir durchmaßen sie in schönen Autos mit dem Gewicht des Windes über den Köpfen und manchmal mit den Sturmbräuten in den Haaren: Kabriolets haben Konjunktur. Ein Auto ohne Dach schärft die Sinne, es macht wach und gleichzeitig ein wenig Wirr im Kopf. Der Fahrtwind schlägt auf die Ohren, er macht die Augen tränen und das Genick steif. Feuchte Nebel aus den Niederungen ziehen ins Cockpit und sorgen für klamme Finger und schniefende Nasen: Was dran ist am Kabrio-Fahren muß jeder für sich selbst erfahren, (...) [F.A.Z., 04.09.90]

Bekanntermaßen stellte man die Produktion des Fiat Spiders 1985 ein, währenddessen beim Konkurrenten aus Milano die Stylisten und Designer ihrem Geschmack (!) freien Lauf ließen.

Dazu ein paar Gedanken: “Aber so wie dieses einst famose Triebwerk (des Alfa Spiders, u.w.) sich nun

durch die Drehzahlregionen nach oben quält, wie es brummt und tost und nur noch lauter wird, statt wie einst für die alfatypische Blas-Musik zu sorgen, so haben wir uns den Fortschritt nicht vorgestellt. Auf Gaspedalbewegungen reagiert die Maschine mit der Trägheit eines Strandkellners an einem apulischen Sommertag, das nostalgische zwischengas wird zur Farce, weil der Gasstoß erst dann ankommt, wenn der Gangwechsel längst vollzogen ist. (..)

Es mag schon sein, daß der einspritzelektronifiziert-gesäuberte Motor die Mortadella flotter vom Teller zieht als alle seine Vorgänger. Aber das Vergnügen, mit sanftem Röhren und niedrigen Tourenzahlen an einer hecke vorbeizufahren, deren Echo die Härchen im Nacken der Beifahrerin (doch wieder eine schöne Italienerin ??? u.w.) aufstellte - dies vermittelte der modernere, schönere Alfa-Spider nun nicht mehr.” [F.A.Z. 04.09.90]

Um den roten Faden nicht zu verlieren und zu unserem Spider zurückzufinden, soll schnell die “Markt”, Ausgabe 04/91, zitiert werden: “Anders als bei Alfa war das Facelifting, z.B. die stärkeren Stoßfänger gemäß den US-Bestimmungen, erträglich, heute Grund für viele den Pininfarina-Spider dem Gummilippen-Alfa vorzuziehen.”

Zum Ende mögen alle Spideristi, die sich mit dem Gedanken des Verkaufs tragen, den Schlußsatz im Artikel “Spyderman” im “MODERN MOTORS”, 03/87, noch einmal auf sich wirken lassen: “Could you look this wonderful little italian sports car in the headlamps and then sell it? I couldn’t.”

Und dem Ökonomen und renditesüchtigen Spiderfahrer sei gesagt: “There can be little doubt that the dynamic and practical FIAT 124s are among the most under-rated classic cars available today. [CLASSIC AND SPORTSCAR, 05/86].

Uwe Wagner, Bad Soden/Taunus

Zeitlos chic

Der Fiat 124 und seine sportlichen Ableger

Die Typenpolitik von Fiat hatte nicht ihresgleichen: „Jede Größe, jede Leistung“, bescheinigten sich die Turiner. Völlig zu Recht! Ein gutes Beispiel dafür war die 124er-Familie, mit der die preiswerte Mittelklasse voll abgedeckt wurde. Besondere Leckerbissen waren die sportlichen Versionen Spider und Coupé.

Pünktlich zum 100. Geburtstag Giovanni Agnellis, des Firmenmitbegründers der „Fabbrica Italiana Automobili Torino“ und Großvater des heutigen Konzernchefs, als Fiats Jahresproduktion erstmals die Millionengrenze überschritten hatte, kam der Nachfolger des legendären Millecento heraus. So phantasievoll und ingeniös manche Turiner Kreationen waren — die Typenbezeichnungen entbehrten jeglicher Originalität. Das im Frühjahr 1966 vorgestellte neue Modell trug den schlichten, vernunft-heischenden Namen 124. Genau genommen belegte der ursprünglich als „Europeo“ avisierte Wagen die Lücke zwischen besagtem 1100 und dem größeren

FIAT

1500. Es handelte sich um ein völlig neu entwickeltes Auto konventioneller Machart: Eine nüchtern-moderne, streng kubisch gestaltete, selbsttragende Pontonkarosserie mit sehr viel Innenraum, eine durch Schraubenfedern aufgewertete, an Längslenkern geführte hintere Starrachse, ringsum Scheibenbremsen nach Bendix-Lizenz, ein neuer Motor — lediglich das Getriebe stammte vom alten 1500. Vor allem die Wartungsfreiheit (keine Schmierstellen mehr!) und die Geräuscharmheit des Neuen waren beispielgebend.

10 Zentimeter kürzer und 8 Zentimeter niedriger als der 1500, aber mit Zuwachs in der Breite und der Spur, brachte der Kompaktling gerade 855 Kilogramm auf die Waage. Tester bescheinigten ihm Temperament und dennoch Zweckmäßigkeit — gute Chancen also für den 124. Im Ausland gab's die zum „Auto des Jahres“ gekürte

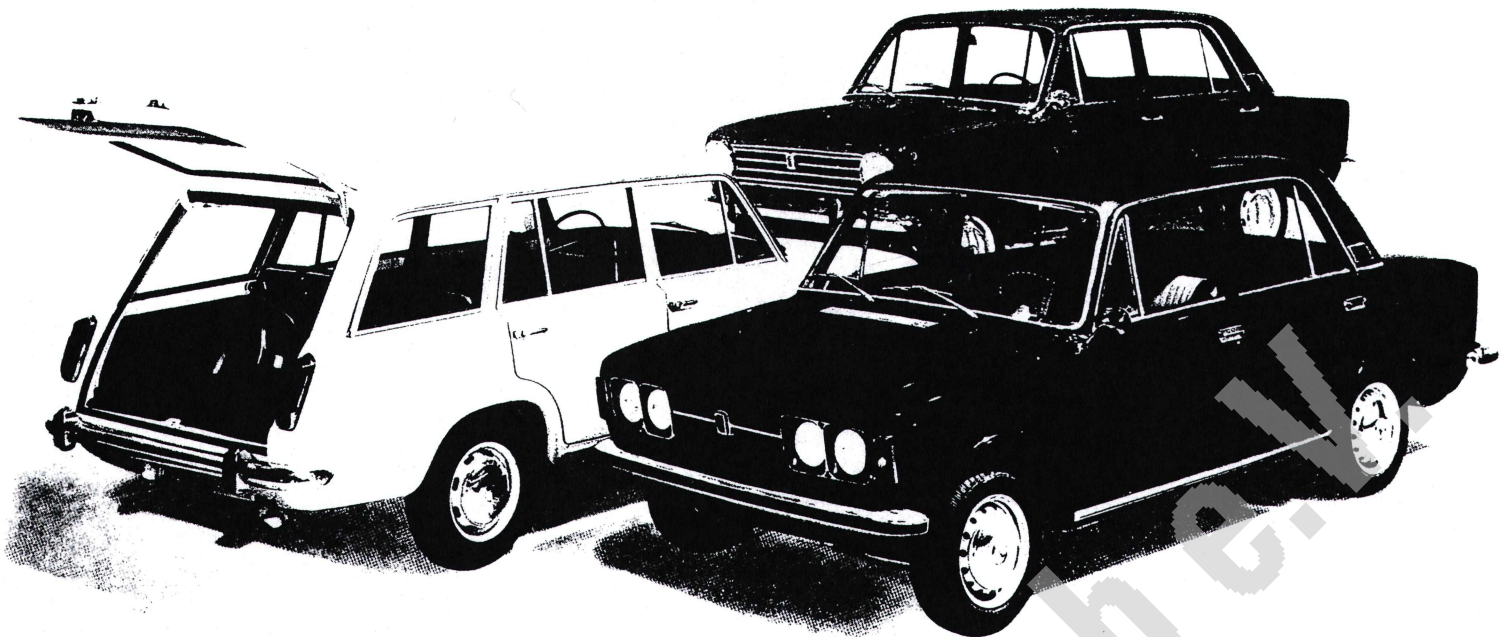
viersitzige Limousine erst ab Herbst 1966 — nachdem via Binnenmarkt erste Kinderkrankheiten ausgeheilt waren. In Deutschland — wo Fiat eh die meisten Importwagen verkaufte — trat sie mit einem Kampfprijs von 6290,- DM erfolgreich gegen Opel Kadett, Ford 12 M und VW 1500 an.

Den drehfreudigen 124-Motor hatte der 1955 zu Fiat gewechselte Ferrari-Konstrukteur Aurelio Lampredi erdacht, die Realisierung war dann Sache von Simca-Mann Oscar Montabone. Da war zum einen die Gewichtersparnis des nur 122 kg schweren Vierzylinders gegenüber dem 1100er-Triebwerk. Doch hatten die Konstrukteure dem neuen 1,2-Liter-Motor noch keine obenliegende Nockenwelle spendiert: Die Limousinen-Basisversionen mußten mit einer untenliegenden Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebeln zur Steuerung der hängenden Ventile auskommen.

Bei zügiger Fahrweise ließen sich aber die Gänge bis 6000 U/min voll ausfahren, auch „bei 7000 Touren geht noch nichts kaputt“, verriet ein Collandatore (Einfahrer) der *auto, motor und sport*. So viel Temperament



Nüchtern, sachlich, zukunftsweisend: der Ur-124 neben dem Fiat 124 Special mit rund eingefäbten Doppelscheinwerfern. Der Innenraum der Mittelkläßler war erstaunlich großgeraten, serienmäßig wurden sogar Liegesitze angeboten. Irgendwelchen Zierat suchte man in den Spaghetti-und-Formaggio-Limousinen jedoch vergeblich.



Neben der Limousine und dem fünftürigen Familiare, beide mit 1,2-Liter-ohv-Motor, wurde als besonderer Leckerbissen der Special T mit dohc-Maschine angeboten. Ähnlich wie beim Fiat 125 prägen quadratisch eingefaßte Doppelscheinwerfer und hochgesetzte Blinker die Frontpartie.

bei relativ wenig Hubraum hatte auch Nachteile: Die Elastizität ließ zu wünschen übrig, das Motorengeräusch war nicht zu überhören. Wenngleich die Maschine rund und vibrationsarm lief — dank der fünf-fach gelagerten Kurbelwelle. Kritik erntete das antiquierte Getriebe, weil dessen untere



Heute sind nur noch knapp 1600 Limousinen und Kombis der 124er-Reihe in Deutschland zugelassen.

drei Gänge zu dicht beieinanderlagen. Was natürlich später geändert wurde. Wieder einmal waren die Fiat-Manager ihrer Maxime treu geblieben, Normalverdiener nicht mit extravaganten Modellen vor den Kopf zu stoßen. Aber: Genau wie schon beim kleineren 850 legte man, basierend auf den am Massengeschmack und Durchschnittsgeldbeutel zugeschnittenen Limousinen, sportliche Versionen auf — die wegen ihrer Großseriennähe nie zu teuer gerieten. Immerhin wagte Fiat bereits ein Jahr nach der Präsentation vom 850 Coupe und Spider die Auflage eines offenen 124. Gezeigt wurde der von Sergio Pininfarina ursprünglich für General Motors gezeichnete Sport Spider auf dem Turiner Salon im November 1966. Allerdings tat sich dieses Auto schwer neben dem wahren, wenn auch bedeutend teureren Fiat-Star: dem ebenfalls von Pininfarina gestalteten Dino Spider mit Ferrari-V6.



Fiat 124 Special in voller Fahrt: Die zwei Jahre nach dem Ur-Modell präsentierte Limousine hatte bereits den größeren 1,4-Liter-Motor, mußte aber mit einer untenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle auskommen.



Der Fiat 124 Special wurde mittels deutlich verbesserter Hinterachse aufgewertet.

Der offene Fiat 124 mit den gewölbten Kotflügeln und dem dezentem Hüftschwung ähnelte so gar nicht der Limousine, deren verkürztes Chassis als Aufbaubasis Verwendung fand. Pininfarina hatte nämlich auf eigene Entwürfe zurückgreifen können: Vorn entdeckte man frappante Ähnlichkeiten zum Ferrari 275 Spider, das Heck stammte von einer Studie für Peugeot! Die von der Limousine stammenden Radaufhängungen und die härtere Federung reichten völlig aus, auch wenn die nur wenig belastete Hinterachse gelegentlich zum Springen neigte.

Ein Leckerbissen war der Motor des Spider mit seinem Leichtmetallzylinderkopf: Die Bohrung wuchs von 73 auf 80 mm, die V-förmig hängenden Ventile des so entstandenen 1,4-Liter-Motors wurden von zwei obenliegenden, über Zahnriemen betätigten Nockenwellen gesteuert. Eine Weber-Doppelvergaseranlage machte mobil — muntere 90 Pferdchen standen nun zur Verfügung! Und hohe Drehzahlen waren wirklich kein Problem für die kurzhubig ausgelegte Maschine: Sie beschleunigte den 950 Kilogramm leichten Sport Spider in gerade elf Sekunden von Null auf Hundert und schaffte im vorletzten der fünf Gänge mehr als 170 km/h!

Den gleichen Treibsatz, wenn auch mit reduzierter Leistung und einigen konstruktiven Abänderungen, erhielten später die Limousinen 124 Special und Special T, die als noble Ergänzung der 1,2-Liter-Limousine für 600,- bzw. 1600,- DM Aufpreis dazukamen. Der ab Herbst 1968 angebotene Spe-



cial bekam die durch Doppelscheinwerfer aufgewertete 124-Karosserie, Rundinstrumente und eine weiter verbesserte Hinterachse. Sein Motor wurde zwar von dem des Sport Spider abgeleitet, jedoch mußte er mit einer untenliegenden Nockenwelle auskommen. Diese Motorversion verbarg sich übrigens — um 5 PS leistungsgesteigert — im Autobianchi Primula Coupé. Erst der eine (Preis-)Klasse höher agierende Special T hatte das dohc-Triebwerk.

Von Anfang an spendierte man dem auf 165er-Reifen und 5-Zoll-Felgen (der Limousine reichten 155er-Räder) rollenden, sportlichen 2+2-Sitzer ringsum servounterstützte Scheibenbremsen und eine aus Sicherheitsgründen mittels Kardangeln geknickte Lenksäule. Über den Mittelschaltknüppel wurde das Fünfganggetriebe betätigt; die Limousine gab's serienmäßig nur mit vier Gängen. Allerdings war die Abstufung alles andere als optimal für ein Sportmobil: Der fünfte Gang war ein drehzahlreduzierender Schongang!

Im Innenraum sorgte — im Gegensatz zum kunststoffbezogenen Interieur der Limousine — eine „lederähnliche“ Ausstattung für sportliches Flair, das aus dem 850 stammende, kleine Zweispeichenlenkrad war geradezu ein sportives Muß. Fünf übersichtlich angeordnete Rundinstrumente (Benzin-

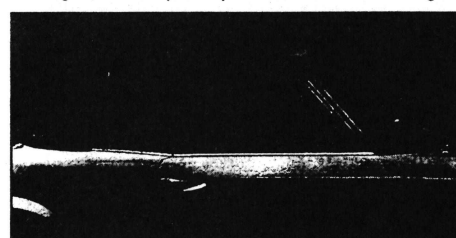
uhr, Tacho, Öldruck- und Wassertemperaturanzeige, Drehzahlmesser) saßen in einem Armaturenbrett, das diesen Namen verdiente: Es war tatsächlich hölzern.

In Deutschland gab's den als Nachfolger des 1500er-Cabrio geltenden Sport Spider erst ab Mitte 1967, für knapp unter 11.000 Mark. Und dieser Preis für den 1400er blieb über Jahre annähernd stabil! Dafür bekam man weder einen MGB, noch einen Alfa Duetto — möglich nur wegen des gut sortierten Fiat-Teileregals. Als Clou hatte der Spider zwei fest mit dem faltverdeck verbundene, gläserne Dreieckseitscheiben, die sich kinderleicht mit versenken ließen. Wer wollte, konnte ein dezentes Hardtop mit Panoramarückfenster dazukaufen. Ebenfalls 1967, zusammen mit dem Spider, kam der 124 Familiare neu auf den Markt: Ein fünftüriger, geräumiger Kombi, der in

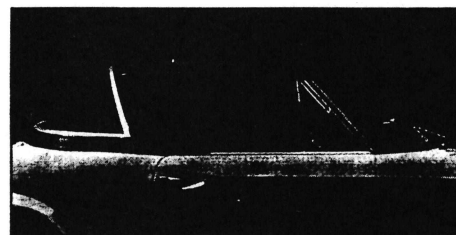


Die meisten Spider-Fahrer rüsteten ihre Autos nach 124-Rally-Vorbild mit Abarth-CD30-Felgen aus. Die klassische Form des offenen Fiat blieb auch bei den später unter Pininfarina- und Lancia-Regie exportierten Autos erhalten.

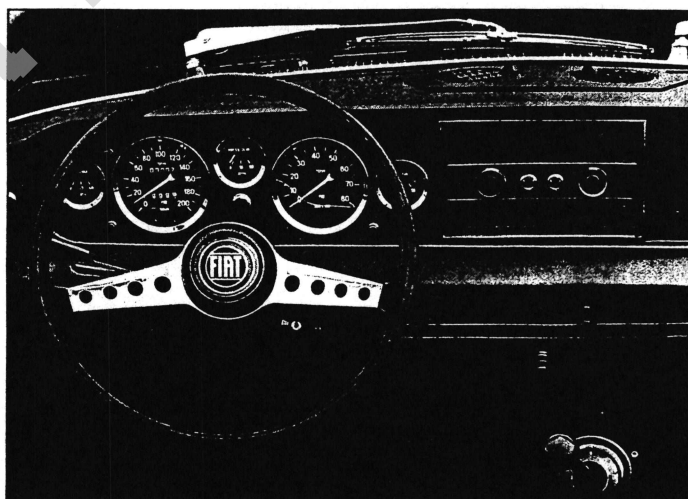
Für die gelungene Gestaltung hatte Sergio Pininfarina verantwortlich gezeichnet. Mit dem neuen Motor erfuhr der sogenannte B-Spider optisch diverse Veränderungen.



Kinderleicht zu handhabendes Verdeck: Die hinteren Glasseitscheiben ließen sich mit versenken.

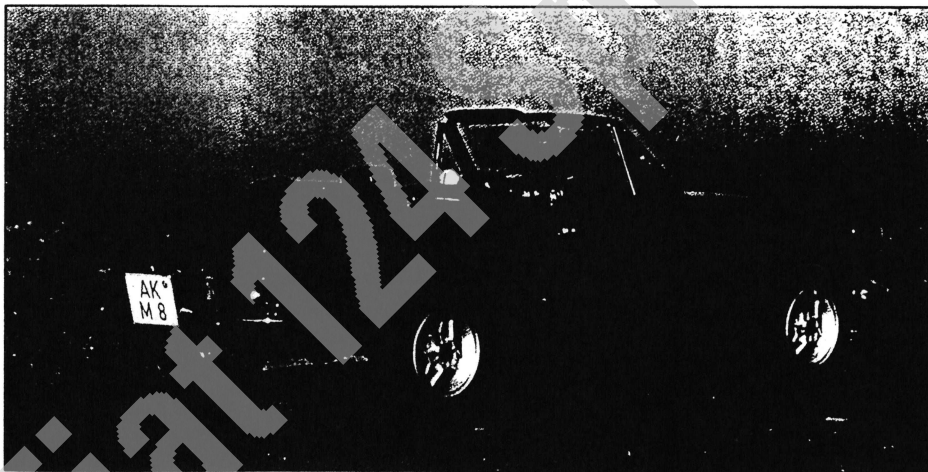
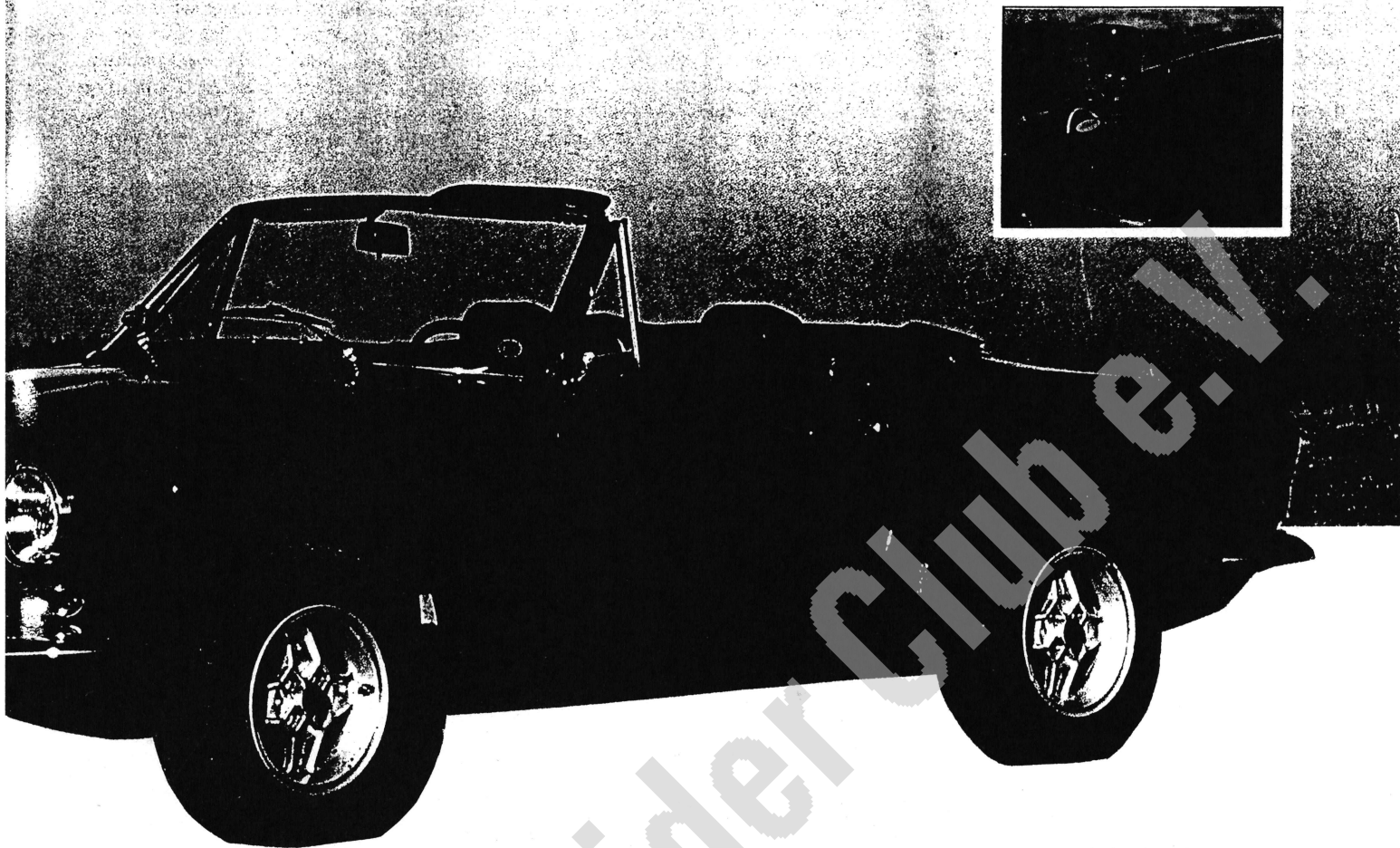


Offerte für die Regenzeit: Hardtop mit Panoramarückfenster aus Kunststoff.



Sportliches Flair im Cockpit des A-Spider: fünf übersichtlich angeordnete Rundinstrumente im hölzernen Armaturenbrett.

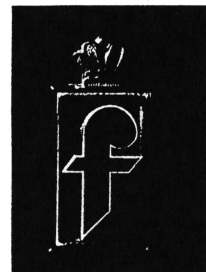
Deutschland 600 Mark teurer als die Limousine war. Es war jenes Jahr, in dem gleichfalls der 1300/1500-Nachfolger Fiat 125 erschien — ganz offensichtlich mit Stilelementen des 124 versehen.



Die meisten Spider-Fahrer rüsteten ihre Autos nach 124-Rally-Vorbild mit Abarth-CD30-Felgen aus.

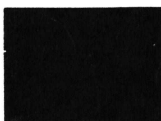
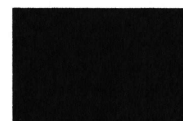
Der gelungene Spider entstand außer Haus. Karosiers wie Vignale, Lombardi, Moretti und Scioneri hatten sich ebenfalls an die Arbeit gemacht und zeigten Coupéversionen auf 124-Basis. Und Touring hatte bereits auf dem Turiner Salon von 1966 ein eigenes Cabrio präsentiert! Aber das hauseigene „Centro Stile Fiat“ in Turin war nicht untätig geblieben und hatte binnen Jahresfrist ein 124-Stufenheckcoupé geschneidert, das zum Genfer Automobilsalon im März 1967 vorgestellt wurde. Es handelte sich um

einen sachlich gezeichnetes Viersitzer auf 124-Chassis. Wie bei der Limousine fanden sich vorn eine Querlenkerachse und hinten die an Schubstreben geführte Starrachse. Natürlich gab's eine härter abgestimmte Federung — aber alles in allem war das Sport Coupé ein „forgiving car“, ein Auto, das Fahrfehler nicht übernahm. Charakteristisch waren die tief nach unten gezogene Motorhaube mit zwei großen Rundscheinwerfern und das kurze, angeschnittene Heck. Diese Konzeption brachte



erstaunlich viel Innen- und Kofferraum. Für die Hinterbänker hatte man Dino-like zwei tiefgepolsterte Einzelsitze vorgesehen, die fünf Rundinstrumente im hölzernen Armaturenbrett waren etwas anders angeordnet als im Spider.

Übrigens gab's das Coupé anfangs nur mit einem sauber abgestuften Vierganggetriebe, das Tester jener Zeit der Fünfgangbox des Spider allemal vorzogen. Und sie bescheinigten dem Coupé, innen mit weniger Lärm als in der 124-Limousine zu nerven, auch wenn die Laufruhe noch nicht an den 1300er Alfa heranreichte. Ab Juli 1967 stand das komplett ausgestattete 1,4-Liter-Coupé jedenfalls für nicht einmal 10.000,- DM in den Preislisten — ein günstiges Angebot gegenüber Konkurrenten vom Schla-



ge des Alfa GT Junior, Glas 1300 GT und Simca 1200 S. Und genau wie der Sport Spider sollte das Coupé künftig getreulich alle Evolutionsschritte mitvollziehen.

Ende 1968 — in jenem Jahr war speziell für die bislang im Fiat-Werk Lingotto produzierten, sportlichen Ableger des 850 und 124 in Rivalta nahe Turin ein hochmodernes Fertigungswerk in Betrieb genommen worden — bekam das Coupé (nicht aber der Spider) die nochmals verbesserte Hinterachse des 124 Special. Gleichzeitig gab's auf Sonderwunsch die „Idraconvert-Selektivautomatik“, eine von Fichtel & Sachs stammende Wandler-Kupplung.

Im neuen Fiat 125 tat ein Motor Dienst, der ab 1969 auch für Spider und Coupé zur Verfügung stand — und wahlweise neben dem bekannten 1,4-Liter-Aggregat zu haben war. Mit 9,8:1 höher verdichtet und mit vergrößertem Hub auf 1608 ccm gebracht, leistete das von zwei Weber-Doppelvergasern versorgte Triebwerk 110 PS bei 6400 Touren. Womit bis zu 180 km/h möglich wurden! Doch nicht nur Leistung und Höchstgeschwindigkeit stiegen, sondern auch der Preis: Der in Deutschland ab Februar 1970 erhältliche Spider mit dem 1600er-Motor kostete 11.400 Mark, am Ende der Produktionszeit mußte noch ein Tausender mehr investiert werden.

Äußerlich hatte sich bei der sogenannten B-Serie einiges getan. Das Coupé bekam wegen des höher bauenden 1600er-Motors zwei unauffällige Ausbuchtungen auf die Motorhaube und eine völlig neue Front verpaßt: Stark geglättet, statt runden Einfach- nunmehr Doppelscheinwerfer, die direkt am wabengemusterten Lufteinlaßgitter anschlossen. Rundliche Blechpassagen wirkten gefälliger, auch wenn das Heck sachlich-kantig blieb. Im Inneren dominierte nunmehr Kunststoff, das Armaturenbrett präsentierte sich modisch silbern.

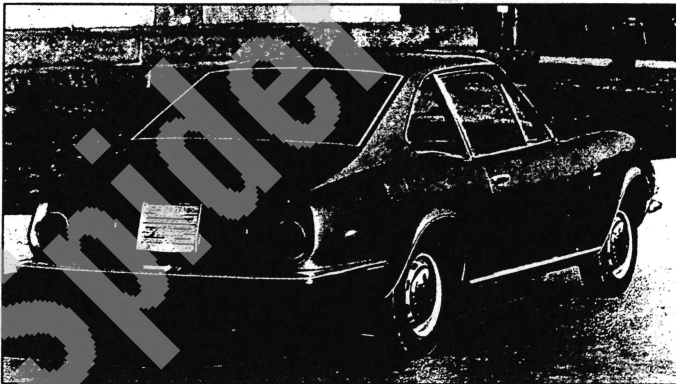
Dem Spider spendierte man seitliche Chromzierleisten und — notgedrungen — zwei auffällige Buckel auf der Motorhaube. Insgesamt wirkte die Spider-Front jetzt harmonischer; Kritiker hatten die Buggestaltung des bisherigen A-Modells immer als „Interimslösung“ bespöttelt. Eine ganz wichtige Verbesserung war das für beide Sport-Typen überarbeitete Fünfganggetriebe: Endlich war der höchste Gang kein Spar-, sondern ein echter Fahrgang.

Weitere Faceliftings kamen mit der bei uns ab Januar 1973 ausgelieferten, dritten Ausführung (C-Serie) und dem nagelneuen 1,8-

Liter-Triebwerk — dessen sportive Herkunft gleich näher beleuchtet werden soll. Der neue Spider war 1000 Mark teurer als der Oben-ohne-Star mit 1600er-Maschine. Für das „optisch pfeilschnelle Coupé, von außen ein sportliches Vollblut, von innen vollwertiger Viersitzer“ (wie ein Prospekt versprach), kam der zerklüftete Kühlergrill mit Halogen-Doppelleuchten. Dafür reichte die Gepäckraumklappe bis zur Stoßstange herunter, die seitlichen Zierleisten waren modisches Beiwerk. Größere Rückleuchten wurden installiert und die Stoßstangenhörner weit herumgezogen. Auch der Preis



Fiat Dino? Nein, ein Moretti-Entwurf auf Fiat-124-Basis, für den sogar ein Prospekt gedruckt wurde!



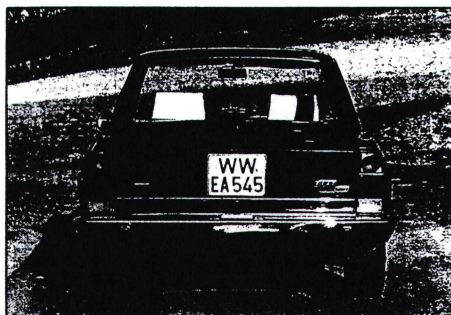
Die in Turin ansässige Firma Moretti stellte ihre Coupé-Studie 1966 in Turin vor — lange bevor das von Fiat selbst gestylte Coupé erschien.



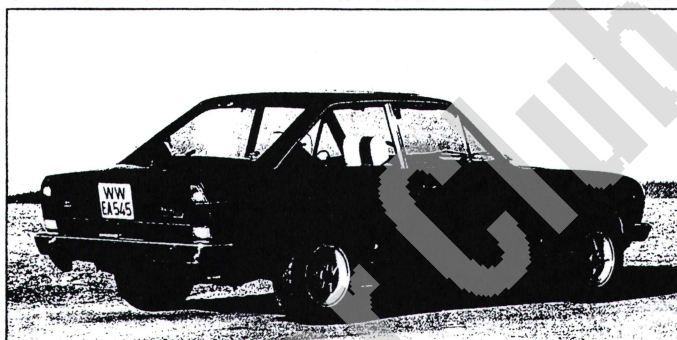
124-Coupé der ersten Serie: ausstellbare Seitenfenster, kurze Kofferraumklappe, horizontal angeordnete Rückleuchten. Hinten gab's tiefgepolsterte Einzelsitze. Bis 1969 das B-Modell herauskam, prägten zwei große Rundscheinwerfer das Gesicht des sachlich gezeichneten Coupés.



Stärkerer 1,8-Liter-Motor und zerklüfteter Kühlergrill mit lichtstarken Halogen-Doppelleuchten beim Coupé der dritten Serie.



C-Coupé Heck: senkrechtstehende Rückleuchten, bis zur Stoßstange reichende Gepäckraumklappe.



Die dritte Coupé-Serie war zugleich die letzte, während der Spider noch zehn Jahre lang weiterproduziert wurde.

stieg steil an: In Deutschland kostete das C-Coupé zuletzt stolze 13.000 Mark! Für soviel Geld bekam man damals von Ford den 140 PS starken Capri GT 3000 mit V6-Motor. Gegenüber dem Alfa-Coupé GT 1600 hatte der Fiat aber immer noch einen Preisvorteil von 2000 Mark.

Höhepunkt für Leistungsfetischisten — und Lieferant des zivilen 1,8-Liter-Triebwerks für die C-Modelle — war der aggressiv gestylte Fiat 124 Abarth Rally. Mit motorsportlichen Versionen des 124 hatten seinerzeit die Fiat-Leute nicht viel am Hut, dafür gab's innerhalb des Konzerns beispielsweise den erfolgreichen Lancia Fulvia. Privatfahrer waren es, die schon mit dem 1400er Spider an Rallyes teilnahmen. Unvergessen bleibt Hakan Lindbergs „Fetzendachbomber“, dessen Erfolge Fiat zum

Umdenken bewegten. Nach der Unterstützung von Privatfahrern folgte 1970 die Homologation des Spider für die Gruppe 3 (Serien-GT); ein Werksteam wurde gebildet. Letztendlich beflügelte dies die Entstehung des Abarth Rally.

Zunächst verpaßten die Fiat-Leute dem Werks-Spider ein Colotti-Renngetriebe, ein Sperrdifferential und eine Leistungskur, die 155 PS bei 7000 Umdrehungen mobilisierte. 1972 war der Ur-Rally in Genf zu sehen, schon im September dieses Jahres

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 18,40 bei Classic Data GmbH, Klothkamp 1, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 290 11.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell			Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Spider 1400	1966 bis 1972	↗	DM 23.000	DM 18.100	DM 12.900	DM 7.500	DM 4.600
Sport Spider 1600	1969 bis 1974	↗	DM 22.100	DM 17.300	DM 12.500	DM 7.100	DM 4.400
Sport Spider 1800	1972 bis 1976	↗	DM 21.400	DM 16.800	DM 12.300	DM 7.200	DM 4.300
Spider 2000	1979 bis 1981	↗	DM 19.700	DM 16.000	DM 10.800	DM 6.200	DM 3.600
Sport Coupé 1400	1967 bis 1972	↗	DM 10.800	DM 7.500	DM 5.000	DM 2.500	DM 1.500
Sport Coupé 1600	1969 bis 1974	↗	DM 10.900	DM 7.700	DM 5.100	DM 2.600	DM 1.500
Sport Coupé 1800	1972 bis 1976	↗	DM 11.400	DM 8.100	DM 5.300	DM 2.700	DM 1.600
Abarth Rally	1973 bis 1975	↗	DM 38.000	DM 29.000	DM 22.800	DM 14.000	DM 9.500

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

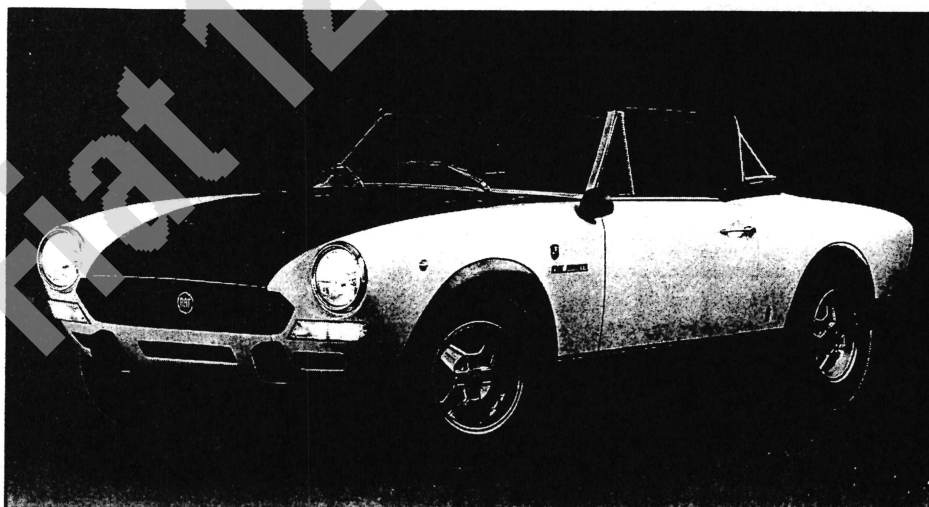
wurde er in der Gruppe 4 (Spezial-GT) homologisiert. Hochgezüchtete Versionen übertrafen die serienmäßigen 128 Pferdestärken weit und erreichten bis 200 PS!

Die Pininfarina-Rohkarossen gingen an Carlo Abarth (dessen Firma ab 1971 zu Fiat gehörte), wo nachgeschweißt, verstärkt und abgespeckt wurde. Heraus kam ein sehr leichter Spider, dessen feststehendes Hardtop und die Motorhaube aus Fiberglas bestanden. Gelochte Heckabschlußblenden, Gummipuffer statt Stoßstangen sowie die reichliche Verwendung von Aluminium für Türaußenhäute, Armaturenbrett, Schwelerverkleidungen und untere Kotflüglecken halfen beim Abspecken.

Optimiert wurde vor allem das Fahrwerk: Dem auf 5 1/2-Zoll-Magnesiumfelgen daherrrollenden Abarth hatte man hinten eine Einzelradaufhängung verpaßt. Zwei kräftig dimensionierte Querlenker und verlängerte Dämpfer in größeren Stoßdämpferdomen unterstützten die Antriebsräder beim Bewältigen von Bodenunebenheiten. Colotti steuerte das Sperrdifferential und das robuste Fünfganggetriebe zu.

Gedacht war das Auto freilich eher für Privatkunden. Insgesamt wurden zwischen 1970 und 1974 genau 1013 Exemplare gebaut. In Deutschland kosteten sie zum Schluß 20.950,- DM. Sportliche Erfolge konnte der 124 übrigens jede Menge einfah-

Unter dem Pininfarina-Label erschienen, technisch und optisch weitestgehend identisch, der primär für den US-Markt gebaute Spider 2000 und dann der Spidereuropa.



Abarth Rally: Motorhaube und Hardtop aus geschwärztem Kunststoff, CD30-Felgen, Gummipuffer statt Stoßstangen. Unter dem feststehenden Dach gab's einen Überrollbügel.

Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Fiat-Raritäten Club e.V.

Werner Gotzian, Am Teimenort 18
D-4630 Bochum 7
Tel.: 0234/230301

124 CSA-Register

G. Maccione, Grabenstraße 111
D-4300 Essen 1

Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.

G. Mühr, Langenbochumer Straße 462
D-4352 Herten 6

Fiat 124 Spider Club e.V.

M. Bischoff, Warnckesweg 36
D-2000 Hamburg 61
Tel.: 040/5537090

Pininfarina Liebhaber Club Deutschland e.V.

Hans-Jürgen Gerlach, Hirschberger Allee 39
D-6802 Ladenburg
Tel.: 06203/17119

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

ren. 1972 gewannen Pinto/Macaluso die Europäische Fahrermeisterschaft und belegten den zweiten Platz der internationalen Markenwertung. Und 1978 errang ein Abarth Rally die Rallye-Marken-WM! Aber in Europa kamen offene Autos in jener Zeit, Mitte der siebziger Jahre, aus der Mode. Während Alfa auch bei uns an sei-

nem Spider festhielt, ließ Fiat — nach exakt 22.549 produzierten Offenversionen — ab Juli 1974 seinen Spider nur noch für den seit sieben Jahren beschickten US-Markt bauen. Wo er, mit 86 PS schwachem 1,8-Liter-Motor, zum Verkaufsschlager avancierte. In den letzten zwei Produktionsjahren unter dem umkränzten Fiat-Label tauchte der zum reinen Zweisitzer mutierte



Spidereuropa Volumex: Von Anfang an ein Sammierstück, das nur in 500 Exemplaren nach Deutschland kam.

Wagen da und dort plötzlich wieder in Europa auf, jedoch in einer den strengen US-Vorschriften entsprechenden, leistungsgeminderten Zweiliter-Ausführung (für die Fiat übrigens keine Typenzulassung erwirkte): Mit einem Einspritzmotor versehen, brachte sie gerade 105 PS — und kostete fast 20.000 Mark. Mehr Hubraum bedeutete nun eher weniger als mehr Leistung.

Aber am Ende war der Spider noch lange nicht, genau wie der Ur-124. Die in acht Jahren in 1,9 Millionen Einheiten gebauten Limousinen- und Familiare-Versionen wurden nämlich weiterhin in 16 Fertigungsstätten in aller Welt produziert. Die größten Stückzahlen kommen von Lada aus der Sowjetunion, ein Grund dafür, daß kaum jemand seine 124-Limousine für restaurierungswürdig erachtet.

Während die Herstellung des immer unter Imageproblemen leidenden Coupés tatsächlich 1976 endete — weniger als 400 existieren noch (82 mit 1,4-, 144 mit 1,6- und

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

1557 Fahrzeuge

vom Typ 124 Limousine und Familiare

1645 Fahrzeuge

vom Typ 124 Spider

376 Fahrzeuge

vom Typ 124 Coupé

45 Fahrzeuge

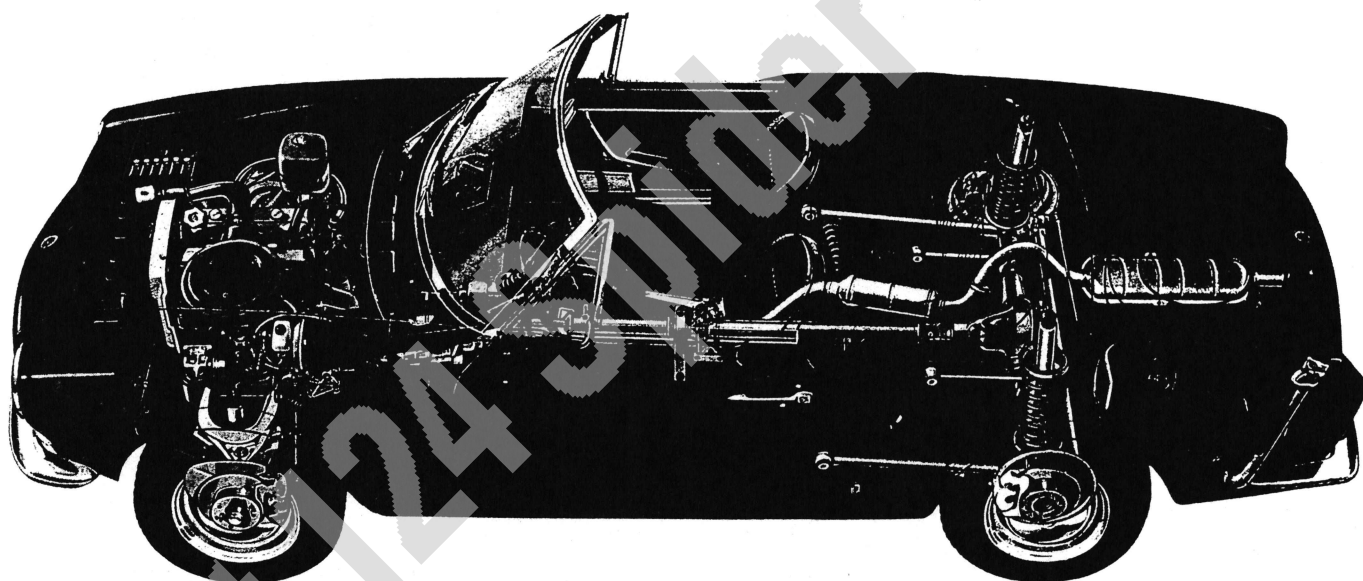
vom Typ 124 Abarth Rally

Stichtag: 1. Juli 1990

Diese Zahlen beinhalten alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

Technische Daten: Fiat 124

	124	124 Special	124 Special T	Spider 1400, Coupé 1400	Spider 1600, Coupé 1600	Spider 1800, Coupé 1800	Abarth Rally	Spider 2000 Spidereuropa
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von zwei obenliegenden, Zahnriemengetriebenen Nockenwellen betätigt (124, 124 Special: eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle); ein Solex-Doppelvergaser (Coupé/Spider 1400/1600/1800: ein bzw. zwei Weber-Doppelvergaser; Spider 2000: Bosch-Einspritzanlage); fünffach gelagerte Kurbelwelle							
Hubraum	1197 ccm	1438 ccm			1608 ccm	1756 ccm		1995 ccm
Bohrung x Hub	73 x 71,5 mm	80 x 71,5 mm			80 x 80 mm	84 x 79,2 mm		84 x 90 mm
PS bei U/min	60 bei 5600	70 bei 5400	80 bei 5600	90 bei 6500	110 bei 6400	118 bei 6000	128 bei 6200	105 bei 5500
mkg bei U/min	8,9 bei 3400	11,2 bei 3200	11,4 bei 4000	11 bei 4500	14 bei 4200	15,2 bei 4000	16,2 bei 5200	15,3 bei 3300
Getriebe	Viergang (Special a. W. Automatik, Special T: a. W. Automatik oder Fünfgang)			Fünfgang (Coupé 1400 a. W. Viergang)				
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie							
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Stabilisator							
Hinterradaufhängung	Starrachse; Schraubenfedern; Längsstreben; Telskopstoßdämpfer; Panhardstab			Starrachse; Schraubenfedern; kurze und lange Längsstreben; Teleskopstoßdämpfer; Panhardstab (Abarth Rally: Einzelradaufhängung)				
Radstand	2420 mm			2280 mm (Spider); 2420 mm (Coupé)				
Länge x Breite x Höhe	4030 x 1611 x 1420 mm (Special: 4053 mm; Special T: 4059 mm lang)			4000 x 1615 x 1250 mm (Spider); 4115 x 1670 x 1340 mm (Coupé); Spider 1800: 4176 mm lang; 3914 x 1630 x 1240 mm (Abarth Rally); 4141 x 1613 x 1250 mm (Spider 2000)				
Gewicht	855 kg	920 kg	950 kg	925/960 kg	915/960 kg	960/1000 kg	938 kg	1065 kg
Höchstgeschwindigkeit	147 km/h	157 km/h	169 km/h	174/170 km/h	180 km/h	185 km/h	193 km/h	176 km/h
Bauzeit	1966 bis 1974	1968 bis 1974	1970 bis 1974	1966 bis 1972 1967 bis 1972	1969 bis 1974	1972 bis 1976	1972 bis 1974	1979 bis 1981



Pininfarina hatte das 124-Chassis um 14 Zentimeter verkürzt und einige Verstärkungen in die Bodengruppe eingeschweißt. Der nagelneue dohc-Motor war ein Ausbund an Temperament.

147 mit 1,8-Liter-Motor) —, blieb der Spider auch nach dem offiziellen Produktionsende von Fiat im Programm. Pininfarina nämlich fertigte bis 1985 rund 7500 „Spidereuropa“ mit dem 105-PS-Zweilitermotor. Die zuletzt für fast 30.000 Mark angebotene Kat-Version mußte mit zwei Pferdestärken weniger auskommen. Von Ausnahmen abgesehen, entsprach der Spidereuropa dem klassischen Fiat-Spider. Anders als bei Alfa war das Facelifting, z. B. die stärkeren Stoßfänger gemäß den US-Bestimmungen, erträglich, heute Grund für viele, den Pininfarina-Spider dem Gummilippen-Alfa vorzuziehen. In Deutschland sind derzeit noch 1960 dieser Wagen zugelassen.

In einer limitierten Serie, von der 500 Stück nach Deutschland kamen, gab's von 1983 bis 1985 den mit Roots-Kompressor bestückten „Spidereuropa Volumex“, dessen Maschine eigentlich von Lancia stammte. Die Kompressorversion erreichte gut 135 PS und über 190 km/h und ist heute ein rares Sammlerstück — 426 Volumex sind noch gemeldet. Das Auto war (offiziell) für zuletzt 32.500,- DM zu haben. Dann stoppte Pininfarina die Spider-Produktion zugunsten des Henkel-Cabrios Peugeot 205. 170.000 der insgesamt rund 200.000 offenen 124er gingen in die USA — und werden heute von Liebhabern des Autos reimportiert. Deshalb existieren heute neben den

1645 „klassischen Spidern“ der Baujahre bis 1974 mehrere tausend Spider späterer Jahre, die unter Pininfarina- und Lancia-Regie exportiert wurden.

Es gibt eben Autos, die von Anfang an als Klassiker konzipiert waren. Daß dies nicht nur sündhaft teure Exoten, sondern auch Produkte eines Massenherstellers sein können, zeigen die Ableger des 124.

Eberhard Kittler





Treffen der Volumex IG in Lathen

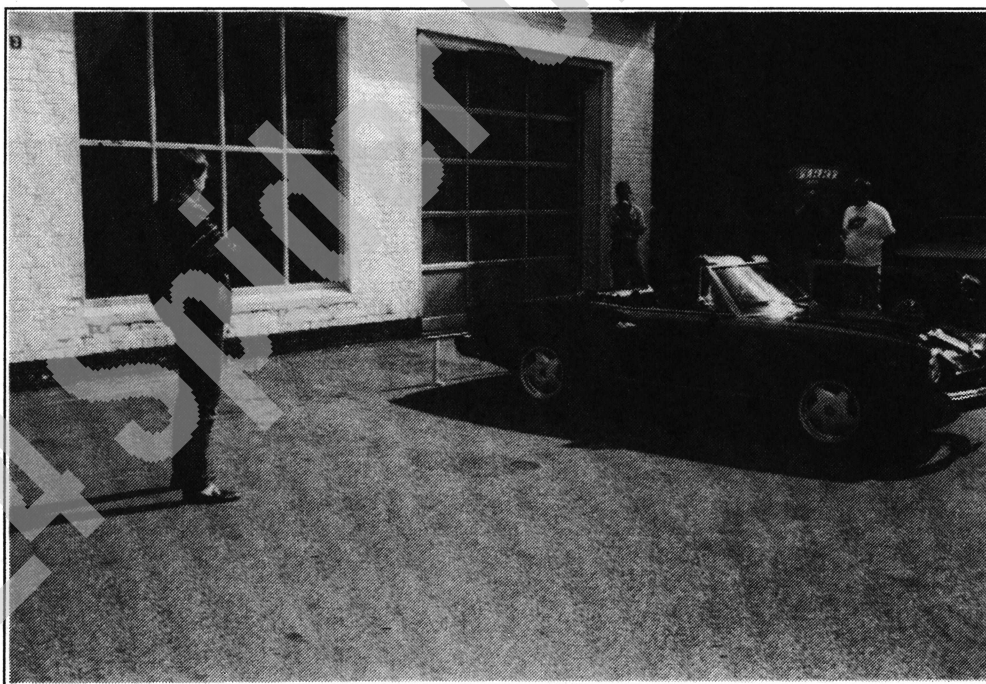
“Ich warte von 15.00 bis 18.00 Uhr auf dem Marktplatz auf Euch”. Diese Info schickte ich an alle angemeldeten Teilnehmer meines Treffens vom 06.09. - 08.09. 91 in Lathen. Ich warte wirklich, denn erst gegen 18.30 Uhr trafen die ersten Spider ein. Es waren 2 Fahrzeuge aus Berlin (BS, CS2). Am Samstag zu Start waren jedoch alle da. Der Ablauf meines Treffens war wie folgt geplant: Am Freitag ein gemütliches Beisammensein. Am Samstag ab 10.00 Uhr eine Orientierungsfahrt durch das Emsland, anschließend ein Concourse de Elegance. Am Sonntag ab 10.00 Uhr eine gemeinsame Ausfahrt zur Fa. Euromobil nach Ter Apel (Niederlande), daß holländische Gegenstück zu Holtmann und Niedergerke aus Detmold. Insgesamt waren es 13 Spider, ein Lancia Beta Coupé VX sowie ein Ritmo 105 TC (Spider defekt). Einer der Spiderfahrer kam aus den Niederlanden, einer aus England!

Wir trafen uns am Samstag um 10.00 Uhr auf dem Marktplatz zum Start der Rally. Vorerst wurde jedoch ein Foto gemacht. Dann konnte der Start erfolgen. Es war eine Strecke von insgesamt 90 km durch das Emsland, auf der Mühlen und Kirchen, alte Schiffe und urgeschichtliche Großsteingräber aufgesucht und erkundet werden mußten. Zwischendurch eine Sonderprüfung: Rückwärts gegen ein Gestell fahren, ohne es umzuwerfen. Da dieses Gestell nur so hoch wie die hintere Stoßstange war,

konnte man es nicht sehen. Birgit Wiesenmeier, Sandra Fortmeier und Markus Neitzel bewiesen, daß es geht und berührten es, ohne es umzuwerfen. Alle Achtung!

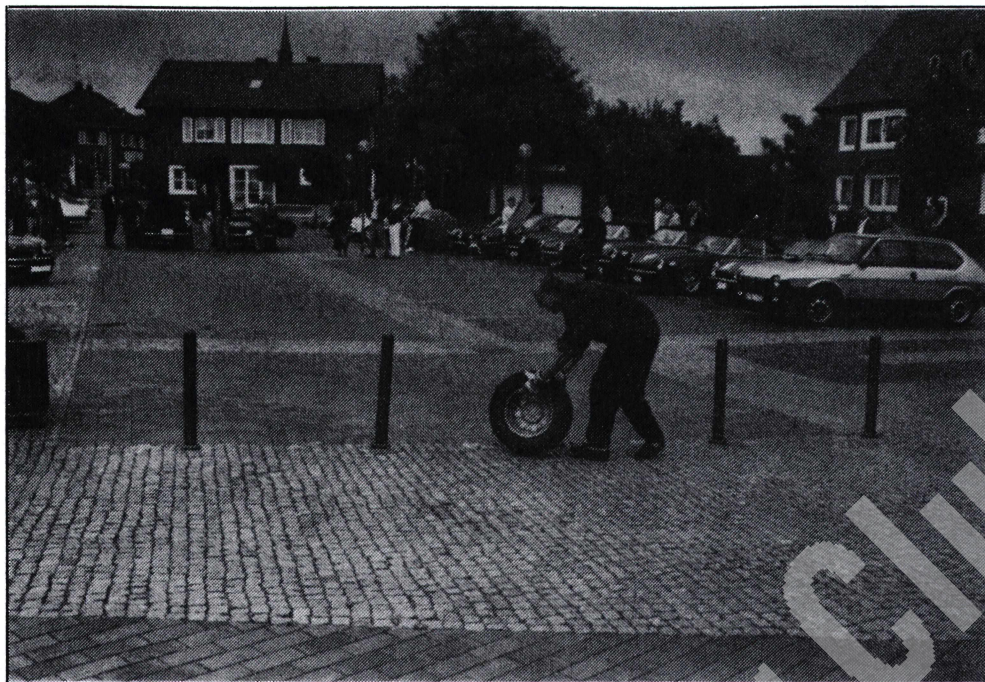
Im Ziel erwartete die Teilnehmer eine weitere Prüfung. Das Reserverad aus dem Kofferraum nehmen und es über einen Slalomkurs bugsieren. Anschließend wieder in den Kofferraum legen. Das Ganze im Wettlauf mit der Zeit.

Die Gesamtwertung der Orientierungsfahrt sah wie folgt aus:



1. Platz Markus Neitzel und Bianca Binek (BS) Berlin
2. Platz Christian Laux und Birgit Wiesenmeier (VX) Bielefeld
3. Platz “Hardy” Stange und Sandra Fortmeier (CS 2) Bielefeld

Der Pokal für den Concourse de Elegance ging an Heini Hommes aus Ter Apel. Heini trat mit einem sehr schön restaurierten CS 1 Spider an, der mit Schalensitzen ausgestattet war und auf 8



tigt, sollte sich an Fa. Euromobil (Tel.: 0031/ 59 95/23 36) wenden, denn die Spider werden fast alle in Teilen verkauft. Sehr interessant für den, der noch eine Rücksitzbank benötigt, denn für den VX braucht man wegen der Sicherheitsgurtführung eine Sitzbank aus einem US-Spider.

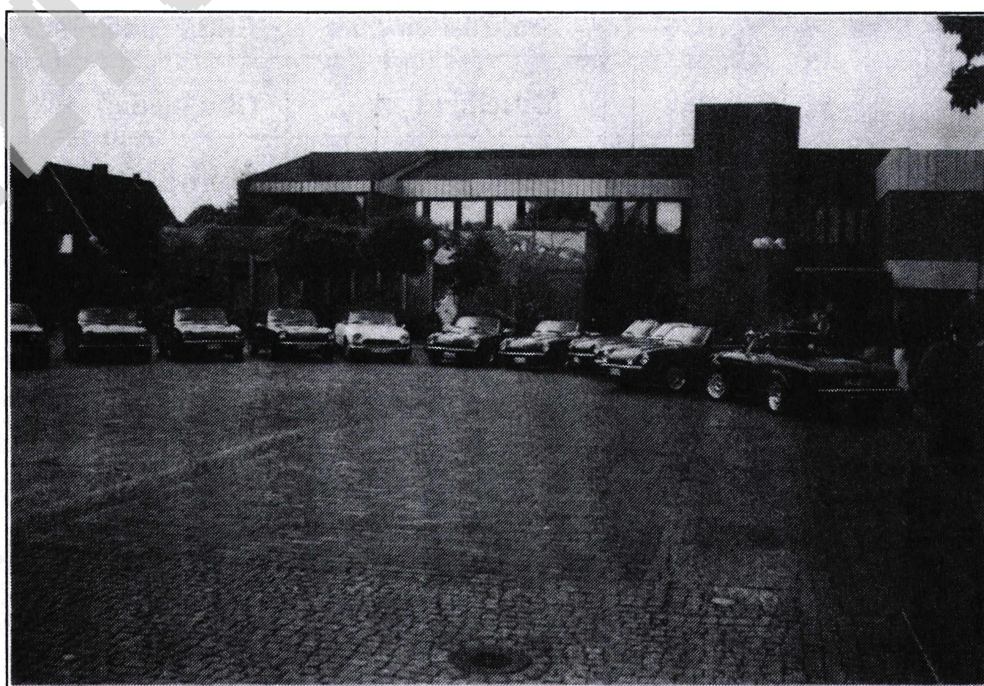
Mir hat dieses Treffen sehr viel Spaß gemacht und ich glaube (hoffe), es hat den Teilnehmern auch gefallen.

Zoll Felgen rollte. Wirklich ein sehr schönes Fahrzeug.

Am Sonntag gegen 10.00 Uhr folgte die gemeinsame Ausfahrt nach Holland. Mein Namensvetter meinte es wie auch am Freitag und Samstag nicht gut mit uns, aber wir fuhren trotz leichtem Regen offen. Auf dieser Fahrt gab es für zwei Fahrzeuge ernsthafte Probleme mit der Motor-temperatur. Für Ulli Hainbachs VX bedeuteten sie das "Aus" für den Motor. Mit letzter Kraft ging es dennoch weiter nach Holland, wo wir freundlich erwartet wurden. Hans (Fa. Euromobil) hatte Kaffee und Kuchen bereitgestellt und präsentierte uns sein komplettes Programm (Neu- und Gebrauchtteile). Leider waren die erwarteten 10 US-Spider noch nicht eingetroffen. Sie können aber jeden Tag kommen. Wer also gebrauchte Teile benö-

Ganz besonders freue ich mich darüber, daß mein VX die Produktionsnummer 00001 trägt. Nenad Ristić fand das heraus. Ich hatte mich noch gar nicht darum gekümmert. Darum nochmals vielen Dank an Dich, Nenad!

Euer Petrus





Kurz notiert...



Das FIAT 124 Sport Spider Register aus den Niederlanden schickte uns zu dem Stichwort "Originalfarbtöne" (siehe Ausgabe 2/91) ein Original "gamma colori" aus dem Jahr 1967.

Weil einige Farbnummern aus unserem Bericht nicht mit den uns jetzt vorliegenden übereinstimmen, drucken wir diese Liste jetzt nochmals ab.

120	Grand Prix rot	(Rosso corsa)
208	Positano-gelb	(Giallo Positano)
212	Weiss	(Bianco)
241	Kolorado-gelb	(Giallo Colorado)
388	Dunkelgrün	(Verde scuro)
413	Vinca-Blau	(Azzurro pervinca)
426	Französisch-blau	(Blu Francia)
489	Mittelblau	(Blu medio)
601	Black	(Nero)

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 5,- DM je Heft, im Jahreatonnement 25,- DM frei Haus.

Auflage 300 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 1/91.

Satz + Layout: Jens Lütcke, Sachsenweg 45, 2000 Hamburg 61
Tel.: 040/551 52 62

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), Ralf de Vree (RdV)

siehe oben

Bankverbindung: Commerzbank Winsen/Luhe
BLZ 200 400 00

Kto.-Nr. 80 598 00



Neue Alarmanlage für Cabrios

Die Firma Amper Elektronik GmbH aus Ratingen bietet neue, sehr komfortable Alarmanlagen für Limousinen und Cabrios an. Die funkgesteuerten Alarmanlagen gibt es in unterschiedlichen Ausstattungen, z.B.: Basisanlage 300 R, mit Zentralverriegelungsmodul, die Aufrüstung 80i (Mikrowellendetektor), die besonders für unsere Cabrios interessant ist - die 80i sichert den Innenraum bei offenem und geschlossenem Verdeck.

Die Firma Amper bot uns interessante Rabatte an: Bei einer Abnahme von 3 Stück 15%, 5 Stück 20%, 8 Stück 25%, 10 Stück 30%.

Wer Interesse hat oder nähere Auskünfte haben möchte, der wende sich bitte an:

Firma Amper Elektronik GmbH
Rosenstraße 15
D-4030 Ratingen 1
Tel.: 02102/85 09-0

Nachträglicher Kat-Einbau

Immer wieder erhalten wir Anrufe, ob nachträglich ein Katalysator eingebaut werden kann und darf oder nicht.

Bei den CS2 (US) Modellen braucht diese Frage eigentlich nicht gestellt werden, da die meisten reimportierten Modelle ohnehin über einen Kat verfügen.

Der DS Spider Europa kann ebenfalls mit einem Kat ausgerüstet werden. Uns liegt ein Schreiben der Fiat Automobil AG vor, das Klaus Schmidt angefordert hatte, in dem die technische Unbedenklichkeit bescheinigt wird.

Auszug: "... es bestehen unsererseits keine technischen Bedenken...Es ist zu beschten, daß vor dem Einbau der Neuteile das Fahrzeug mit mindestens 3 Tankfüllungen bleifreien Kraftstoffs nach DIN 51 607 betrieben werden muß.

Folgende Neuteile sind einzubauen:

3-Wege-Katalysator Kennzeichnung: FIAT DRAW N 4442174,

Lambdasonde Kennzeichnung: 0.258.001.014 ww.

0.258.001.051

Die dazugehörige elektronische Steuerung trägt die Bezeichnung:

Bosch: 0.280.000.190 ww.

0.280.000.207 ww.

0.280.000.222.

Das so ausgerüstete Fahrzeug entspricht den US-Abgaswerten 1983. Als Nachweis erhalten Sie dazu das US-Abgaszertifikat PININ-LDV 01 vom 16. 07. 1984."

Vielleicht sind diese Informationen für den einen oder anderen ein Anreiz, sich für den Kat-Einbau zu entscheiden - die Umwelt wird's danken.

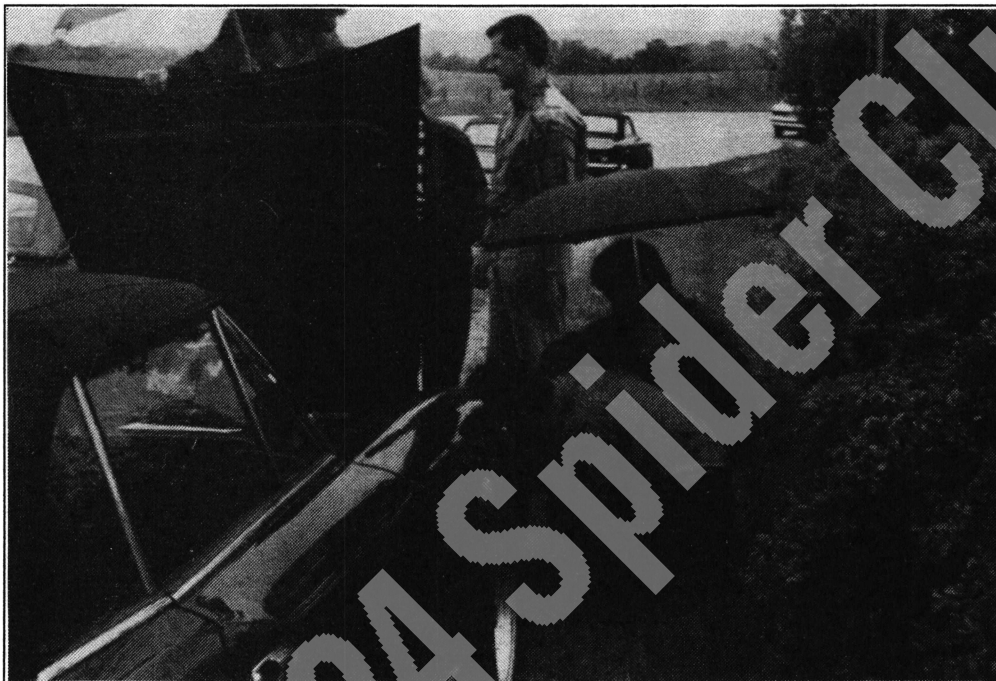


Malente-Treffen

Vom 28.06. - 30.06.91 fand das Schleswig-Holstein-Treffen des Fiat 124 Spider Club statt. Christine und ich hatten uns schon Wochen vorher angemeldet und freuten uns ganz besonders auf dieses Wochenende. Das viele Schrauben in den Wintermonaten und der damit verbundene Verbrauch an Glühbirnen für die Handleuchte, Handwaschpaste, teilweise für die Füße, Waschpulver für den Blaumann und Verdünnung für die Türklinken sollten mit der Teilnahme an diesem Treffen begründet werden.

schöner schwarzer AS, Baujahr 7/69 mit dem Erika und Armin aus Ludwigsburg gekommen waren.

Am nächsten Morgen war die Ausfahrt durch die Holsteinische Schweiz geplant. Die Zahl der Spider auf dem Hotelparkplatz wuchs immer weiter. Fast jeder Neuankömmling mußte unter der Eingangsüberdachung noch einmal kurz Zwischengas geben oder die typisch italienische Hupe ertönen lassen. Schließlich hatten sich 18 Spider versammelt. Man stand in kleinen Gruppen zu-



sammen und fachsimplte vom Kindersitz auf der Notbank, bis zum Nardi-Lenkrad das Melanie aus Berlin wegen fehlender Nabe noch im Kofferraum liegen hatte. Michael schaute immer öfter auf die Uhr, denn eigentlich sollten wir schon unterwegs sein, aber Fachsimpeln braucht eben seine Zeit. Plötzlich herrschte allgemeiner Aufruhr und alle Spider verließen Malente in Richtung Großer Plöner See. Bei leichtem Nieselregen blieben alle Verdecke geschlossen. Nachdem wir den Großen Plöner See passiert hatten, ging es über kleine Landstraßen und Wirtschaftswegen weiter durch die Holsteinische Schweiz in Richtung Scharbeutz. In unserem Spider lief der Scheibenwischermotor optimal, nur der große Motor für die Hinterräder

Also starteten wir am Freitagnachmittag, den 28.06. von Siek aus bei strömendem Regen nach Malente. Außen versuchten die kleinen Scheibenwischer mit den Regenmassen fertig zu werden, innen versuchten wir es mit zwei Lederlappen. Einige Kilometer vor Malente ließ schließlich der Regen und der Motor nach. Von kurzen Motoraussetzern begleitet erreichten wir den Treffpunkt, das Hotel Intermar am Dieksee. Wir waren da - und die anderen? Noch keinen einzigen Spider hatten wir gesichtet. Wir beschlossen erst einmal im Ort Essen zu gehen.

Abends wieder im Hotel angekommen packte uns die Neugier, und wir fuhren mit dem Lift noch einmal in die Tiefgarage. Im schummrigen Licht entdeckten wir dort zwei Spider aus Bielefeld und einen aus Berlin. Toll es waren also doch schon welche angekommen. Doch dann entdeckten wir noch einen weiteren Spider. So etwas hatten wir wirklich noch nicht gesehen. Es war ein bild-

bekam wieder seine Macke und setzte immer öfter aus. Kurz vor Scharbeutz, nach einem Ampelstop, war dann endgültig Feierabend. Unser Spider stand am Straßenrand und wollte nicht mehr. Viele Spider hielten ebenfalls am Straßenrand an und im Nu war der Fehler von Adam aus Bielefeld gefunden worden. Der Luftmengenmesser hatte sich nach 11 Jahren verabschiedet und wurde jetzt bei leichtem Nieselregen unterm Regenschirm durch einen Luftmengenmesser aus Adams Kofferraumteilelager ersetzt. Nach wenigen Minuten konnte die Fahrt weitergehen und wir uns an die vor Scharbeutz wartende Spiderschlange wieder anschließen. Es ging weiter durch Scharbeutz nach Gut Wintershagen in "Dat Fischhus" zum Mittagsimbiß. In der Fischerkate stärkten wir uns mit Köstlichkeiten aus dem Meer und in Maßen aus dem Bierhahn. Gestärkt rollten wir mit unseren Spidern vom Parkplatz der Fischerkate



weiter durch Grömitz, Grube, Lensahn und Schönwalde zurück zum Hotel in Malente. Hier verabschiedeten sich einige von uns und fuhren wieder nach Hause.

Wer wollte, konnte am späten Nachmittag noch die 5-Seen-Fahrt mitmachen. Leider war der Kapitän wie das Wetter, beide zeigten sich nicht von ihrer besten Seite. So mußten wir mit wenigen kurzen Erläuterungen vorlieb nehmen, während wir durch den Dieksee, Langensee, Beuler See, Höttsee und Edebergsee glitten. Wieder im Hotel angekommen ging es nach einer Verschnaufpause zum Abendessen in das "Bootshaus am Dieksee". Für uns war ein gemütlicher kleiner Raum unterm Dach reserviert. Es wurde ein sehr gemütlicher Abend. Die Sicht wurde zu vorgerückter Stunde immer schlechter in dem kleinen Raum, denn plötzlich war der sehr heimtückische "Küstennebel" aufgezo- gen. Einige Mutige versuchten mit ihm fertigzuwerden, indem sie ihn tranken, andere stimmten Weihnachtslieder an: z.B. "Advent, Advent, ein Bootshaus brennt..." um ihn zu erschrecken. Wir beschlossen, den vernebelten Raum über die viel steiler gewordene schmale Treppe zu verlassen, um noch einen Abstecher in die Hotelbar zu machen. Dort war anfangs ein bißchen "Wir-machen-gleich-zu-Stimmung", aber wir brachten den Orgel-Spieler, den Barkeeper und das Tanzbein noch einmal auf Drehzahl. So langsam löste sich unsere Gruppe auf und die meisten verschwanden in ihren Hotelzimmern.

Am nächsten morgen versammelten sich so nach und nach alle im Frühstücksraum. Aus den wenigen kurzen und leisen Gesprächsfetzen zweier Bleichgesichter ergaben sich trotz Nachfragen keine zusammenhängende Geschichte sondern - nur Fragen. Warum z.B. konnten sich nicht alle morgens waschen? Warum hatten nicht alle geschlafen? Was war mit der Botschaft auf dem Badezimmerspiegel? Wieviele dürfen/können im Spider sitzen? Alles Fragen die nicht geklärt werden konnten. Nach dieser fargenreichen Frühstücksrunde verabschiedeten sich die Teilnehmer die noch einen langen Heimweg hatten. Der Rest fuhr bei schönem Sonnenwetter offen zum in der Nähe von Scharbeutz liegenden Süsseler See. Von der Landstraße aufs Wasser - hier war es möglich. Mit Hilfe einer Schleppanlage konnte man auf einem Rundkurs von ca. 4.000 m Länge Wasserskilaufen.

Christine, Shorty und Horst hatten bald die notwendigen Neoprenanzüge an und warteten gespannt auf ihren ersten Flug. Seil festhalten, runter von der Startrampe, rein ins Wasser, runter von den Skiern, an Land schwimmen und hinten wieder anstellen. So sahen die ersten Versuche aus. Doch bald wurden die Strecken länger, die oberhalb der Wasserlinie stehend auf den Skiern zurückgelegt wurden. Horst und Shorty schafften alle vier Kurven und sausten mit strahlenden Gesichtern an uns vorbei. Christine legte sich immer wieder mit der ersten Kurve an, und kam mit geschulterten Brettern auf dem Landweg zurück. Trotzdem hat es ihr wie den beiden anderen auch, riesigen Spaß gemacht. Nach diesem nassen Vergnügen löste sich die immer kleiner gewordene



Gruppe weiter auf. Der kleine Rest fuhr noch mal schnell zum Eisessen nach Timmendorf. Von dort fuhren Christine und ich gutgelaunt nach diesem tollen Treffen mit Adams rotlackierten Luftmengenmesser nach Hause.



Eure Christine und Tilmann Döring

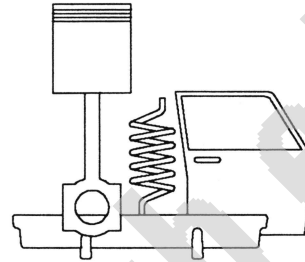


Teilemarkt

Jürgen Plabmeier
Tel. 05401/43 502

verkauft: 40er Solex-Vergaser
(überholungsbedürftig)

sucht: Luftfilterkasten von BS1 oder
CSA für 4-fach Vergaseranlage
sowie 1 Satz 300° Nockenwellen
mit Ritzel



Michael Piotrowicz
Tel. 02171/89 978

verkauft: 4 BWA-Felgen, 8 x 13 gegen
Gebot

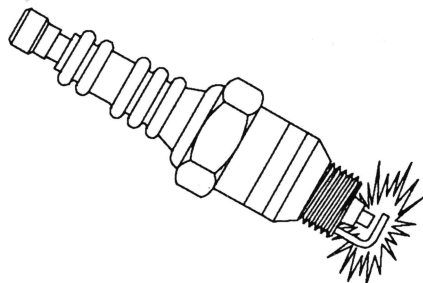
sucht: Spurverbreiterung für CS 1

Werner Merten
Tel. 030/431 11 72

verkauft: 12 Dichtungen für Wasserpumpe
412 9813 DM 1,-

1 Satz Kolbenringe 80,8
chrom DM 109,20

1 Satz Kolbenringe 81,0
chrom DM 109,20



ACHTUNG:

Derjenige, der untenstehende Teile verkauft,
möchte bitte bei der Redaktion unter der
Tel.-Nummer 040/551 52 62 anrufen und sei-
nen Namen sowie seine Tel.-Nummer durch-
geben. Interessenten wenden sich bitte *schrift-
lich* an die Redaktion. Wir werden dann die
Zuschriften weiterleiten.

verkauft: 1 Rücksitz für BS kpl., DM 150,-;
1 Beifahrersitz für BS, DM 150,-;
Fahrer- und Beifahrersitz (blau) zus. DM 150,-
Armaturenbrett (Leder), DM 50,-; Mittelkon-
sole (Leder) mit Radioteil, DM 30,-; Sitz für
Fiat 850 Spider DM 30,-; Rücklicht BS rechts
DM 30,-; Mittelkonsole schwarz DM 50,-;
Lampenringe vorn je DM 15,-; Kofferraumhau-
be DM 50,-; Frontscheibenrahmen mit Scheibe
DM 150,-; Seitenverkleidung hinten je DM
10,-; Kühler mit Lüfter DM 100,-; Hinterach-
se DM 100,-; Getriebe DM 400,-;

sucht: Kopfstützen, Zustand egal,
Armaturenbrett für 124 Coupé,
Endschalldämpfer für 124 Coupé
oder Spider,
Seitenverkleidung für 124 Coupé
in schwarz



MIKE SANDER'S

KORROSIONSSCHUTZFETT

**Hohlraumschutz für blanke und verrostete Bleche.
Kriechvermögen noch nach Jahren vorhanden.
Einziges Mittel, das laut Test wirklich schützen kann.**

TESTSIEGER
Motorklassik · Langzeittest

Anwendungsbereiche

- Hohlraumschutz
- Unterbodenschutz
(im Radkastenbereich alle 2 Jahre schadhafte Stellen neu behandeln)
- unter Anbauteilen

Gebrauchsanweisung

Erhitzen auf 100–130°C (z. B. Heizplatte oder Wasserbad). Anschließend Versprühen mit elektrischer Spritzpistole und Hohlraum-Sonde (mit Druckluft kühlt das Material zu schnell ab). Farbsieb beim Einfüllen benutzen. Sicherheitshinweise beachten wie beim Lackieren (durch Nebelbildung eventuell Verpufungsgefahr, Dämpfe nicht einatmen). Pinselauftrag ist auch möglich. Erforderliche Schichtdicke min. 0,5 mm.

Bester Erfolg auf blankem oder ange-rostetem Blech. Anwendung auf lackiertem Blech ebenfalls möglich. Schutzbehandlung am besten am trockenen Fahrzeug bei Raumtemperatur ca. 25°C ausführen.

Guter Erfolg bei Verwendung unter Anbauteilen (Chromleisten, Rücklichter,

Blinker etc.). Schrauben, die mit Korrosionsschutzfett verschraubt wurden, lassen sich auch nach Jahren einwandfrei lösen. Wasserablaflöcher von Zeit zu Zeit durchstoßen.

Einzigster Nachteil dieses Verfahrens eventueller Fettaustritt bei extremer Sommerhitze.

Jedoch: „Besser ein Fettfleck als ein Rostfleck.“

Preis:

Versand per Nachnahme 5 l 94,- DM
oder Vorkasse (Scheck) 5 l 90,- DM
Verarbeitungs-Set 220,- DM
inkl. Versandkosten

Motor Klassik-Spezial

„... heute, drei Jahre später, wissen wir, daß Mike Sander recht hatte. Sein Mittel, welches nach der ersten Testperiode wegen schlechter Verteilung im Kasten abgewertet werden mußte, hat im Langzeittest alle anderen Verfahren deutlich distanziert. Als einziges konnte es tatsächlich auch die Schraubflansche einigermassen schützen.“

„Mike Sander's Korrosionsschutzfett ist der klare Sieger des Motor Klassik-Hohlraumversiegler-Langzeittestes. Offenbar in der warmen Jahreszeit erwacht das Mittel zu ungeahntem Leben, es kriecht in die Flansche, heilt Rostwunden und Risse in der Beschichtung aus, selbst wenn diese mehrere Millimeter breit sind. Nach dem Öffnen fand sich keine Stelle der Kasteninnenseite, an die das Mittel nicht gelangt war.“



SANDER

DIPL. ING. MICHAEL SANDER
AUTOMOBIL-RESTAURATION · REPARATUR
KAROSSERIEBAU SEIT 1878

AM BAHNHOF 4 · W-2203 HORST/HOLSTEIN
TELEFON 0 41 26 / 20 95

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.

	Kunstleder	Echtleder
Vordersitz- und Lehnenbezug	DM 365.-	DM 795.-
Türtafelbezug, mit geschweißten Nähten	DM 98.-	DM 180.-
Kopfstützenbezug	DM 48.-	DM 90.-
Rückbanksitz- und Lehnenbezug	DM 435.-	DM 745.-
Seitenteilbezug hinten	DM 20.-	DM 70.-
Schalthebelhülle	DM 32.-	DM 44.-
Sonnenblenden (im Tausch)	DM 115.-	DM 140.-
oder Komplettsatz	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. 0711/353064 · Telefax 0711/357914

