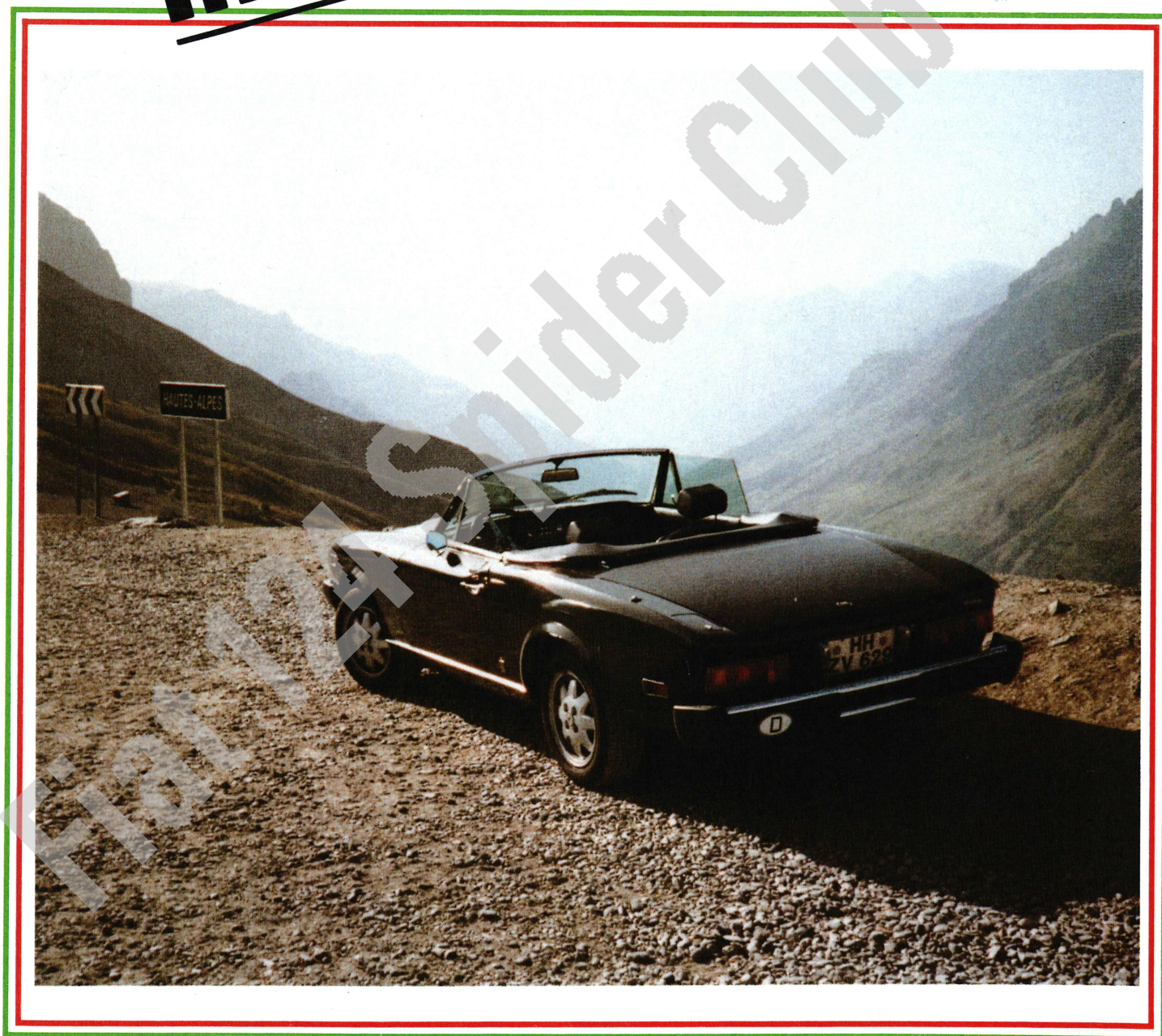


Spider MAGAZIN



Ausgabe 3/92

8. Jahrgang

5,- DM

>oben ohne<

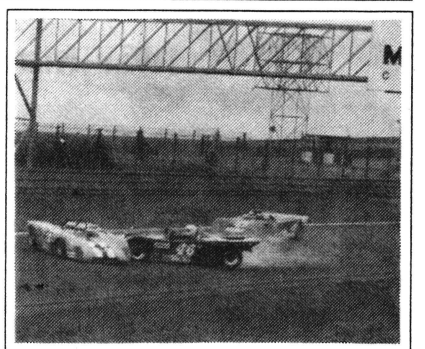
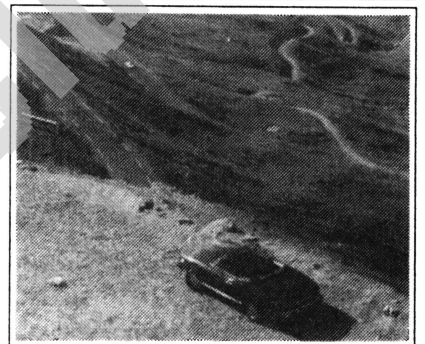
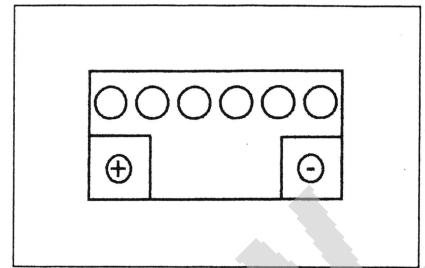
DIE DREI VON PININFARINA UND BERTONE



Inhaltsverzeichnis



	Editorial	4
Technik	Technikblatt	5
	Die Bastelecke	7
	Leserbrief	8
	Der Schrauber	10
Meinungen, Reportagen	Im Wandel der Zeit	12
	Olivers Reisen	13
Der Vorstand	Teamarbeit	17
	Produktionsdetails, Motorhistorie	18
Rubriken	Kurz & bündig	20
	Ersatzteilnews	21
	Teilemarkt	22
	Termine	23
	Mitglieder	23
Nachlese	Oldtimer-Grand-Prix	24
	Spiderwochenende	26
Umfeld	Schmierstoff	27
	Presse	28
	Fotowettbewerb	30
	Zu guter Letzt	31



Titelfoto:

"Paßhöhe"
Oliver Meyer
Hamburg '92



Hut ab !

Nicht schlecht, Herr Specht! Ihr haltet gerade 32 Seiten in der Hand, das ist unsere bisher dickste Ausgabe, die ohne Eure Mithilfe nicht machbar war. Vielen Dank dafür und weiter so!

Es ging sogar so weit, daß wir Artikel auf die nächste Ausgabe verschieben mußten. 32 Seiten sind die derzeitige Obergrenze des Machbaren, auch in bezug auf das Gewicht der Zeitung. Sicher habt Ihr es schon gemerkt: Wir haben die Papiersorte gewechselt! Zum einen ist es eine nicht mehr so "edel" wirkende Papierart, zum anderen haben wir eine Gewichts-

einsparung vorgenommen, um auch die Portokosten zu vermindern. Wir müssen sehen, ob das Ergebnis weiter unseren Ansprüchen genügt oder ob wir über das Ziel hinausgeschossen sind.

Vielen Dank auch für Lob und Verbesserungsvorschläge! Das erste Ergebnis werdet Ihr auf Seite 6 sehen. Zu dem heutigen Technikblatt werden auf der Rückseite gleich die zugehörigen Schwachstellen beschrieben. Bei Bedarf werden wir die Seiten der letzten Ausgabe noch einmal wiederholen oder ergänzen.

Als letztes müssen wir noch ein kleines Mißverständnis aus der Welt räumen: Die in der letzten Ausgabe genannte "Spider-Hotline" bezog sich leider nur auf die Zeitung. Für generelle Fragen um den Spider sind weiterhin unsere beiden Vorsitzenden zuständig, wobei der Michael Möller gerade umgezogen ist (siehe unten) und auch eine neue Telefonnummer bekommen hat.

Viel Spaß bei dieser Ausgabe wünscht Euch

Club-Telefon: Christian Schlamp 0 4 0 / 7 0 0 5 4 0 7

oder: Michael Möller 0 4 0 / 8 1 0 5 9 0

Spider-Magazin Hotline: 0 4 0 / 5 1 5 9 1 5

Vorstandsadressen

1. Vorsitzender

Christian Schlamp
Postweg 77d
2153 Neu-Wulmstorf
Tel.: 040 / 700 54 07

2. Vorsitzender

Michael Möller
Rissener Dorfstr. 13a
2000 Hamburg 56
Tel.: 040 / 81 05 90

Kassenwart

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

1. Beisitzer

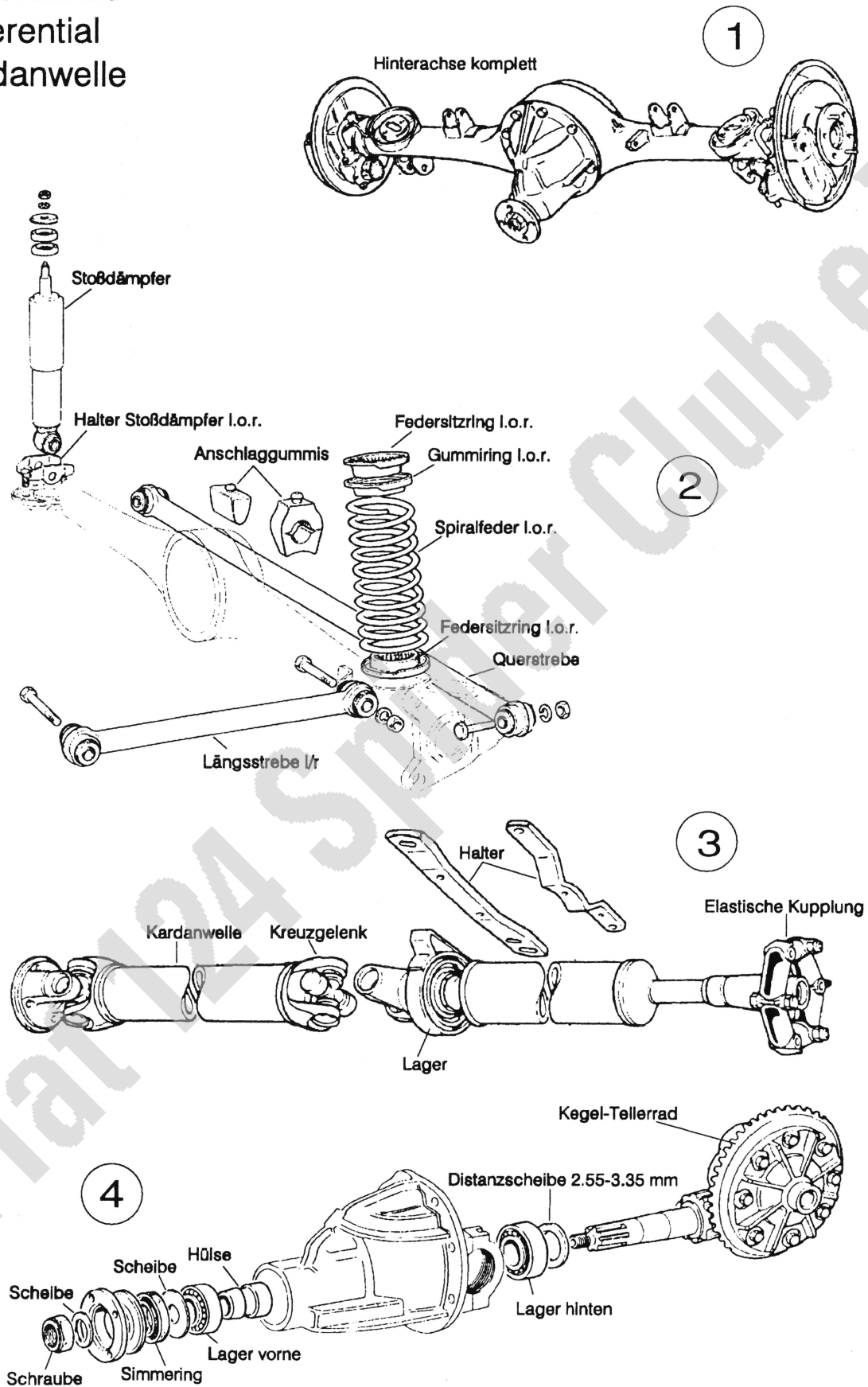
Ralf de Vrée
Krochmannstr. 4
2000 Hamburg 60
Tel.: 040 / 51 59 15

2. Beisitzer

Jochen Buck
Rombergstr. 18
2000 Hamburg 20
Tel.: 040 / 49 27 68



Hinterachse
Differential
Kardanwelle





Hinterachse Differential Kardanwelle

Zu den Abbildungen wollen wir Euch ein paar Tips und Erklärungen geben. Falls Ihr noch detailliertere Informationen benötigt, ruft mich einfach an unter 0521/86577 oder 040/6534183 (am Wochenende).

zur Hinterachse (Bild 1):

Da fällt mit nur ein, wenn sie kaputt ist, dann merkt man es schon - nicht zuletzt am Geldbeutel...

Auf jeden Fall sollte man alle 80.000 km das Spiel an der Antriebswelle einstellen und regelmäßig den Ölstand kontrollieren.

zu Bild 2:

Hierbei sollte man darauf achten, daß die Gummibuchsen in den Längsstreben nicht ausgeschlagen sind.

Weiterhin haben viele der US-Importe einen Knick in der Strebe, da die Amis hier gerne den Wagenheber ansetzen - zur großen Freude der TÜV-Beamten und zum Leid unseres Geldbeutels.

zu Bild 3:

Die Kardanwelle ist an mehreren Punkten gefährdet:

1. Elastische Kupplung (Hardyscheibe), bei jeder Inspektion nach Rissen im Gummi untersuchen,
2. Mittellager, macht sich beim Rückwärtsfahren oft durch ein dumpfes Schlagen zwischen den Sitzen bemerkbar und
3. Kreuzgelenke, metallisches, lautes "Knallen" beim Schalten.

Bis zum nächsten Mal, Euer

Adam Sosna



Genormte Batteriebezeichnung

Wir leben in einer Welt der Normen (DIN, SAE, IIE, usw.). Wen wundert's da noch, das auch die Batterien eine genormte und somit herstellerunabhängige Bezeichnungen tragen. Es handelt sich dabei um eine fünfstellige Zahl. Alle Kennzahlen einer Batterie müssen übereinstimmen, nur dann tragen solche Batterien dieselbe Kennzahl.

Folgende Größen werden berücksichtigt:

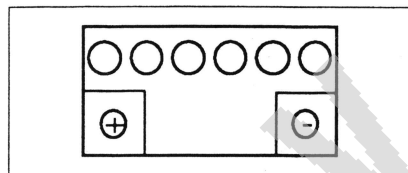
- geometrische Abmessun-

- gen der Batterie
- Polform, -größe, und -anordnung
- Nennspannung
- zulässige maximale Stromentnahme
- Speicherkapazität

Am Beispiel eines BS-Spiders soll diese Normung erläutert werden:

- geometrische Abmessung der Batterie wie gehabt
- passende Polform und -größe mit folgender Polanordnung:

- Nennspannung 12V



- maximal zulässiger Strom 210A
- Speicherkapazität 44Ah

Eine solche Spiderbatterie trägt die Kennzahl "544 49". Ist Eure Batterie im Kofferraum eingebaut, lautet eine mögliche Kennzahl "544 34".

Amerikanische Blinker

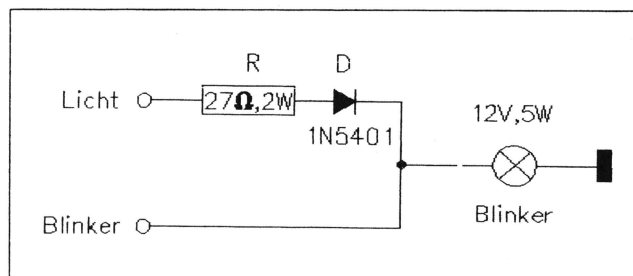
Dieser Praxistip wendet sich an alle, die eine US-Ausführung des Spiders besitzen. Bei amerikanischen Autos ist der Blinker üblicherweise mit einer Zweifadenbirne ausgestattet. Bei eingeschaltetem Licht leuchten die Blinker mit einer gewissen Grundhelligkeit. Eine derartige Doppelfunktion ist in Deutschland verboten. Wollt Ihr dennoch Euren Spider mit einer derartigen Beleuchtung ausstatten, braucht Ihr eine kleine Schaltung, da sonst ein aufwendiger Umbau der Blinkerfassung nebst Verkabelung durchgeführt werden müßte.

Die abgebildete Schal-

tung simuliert diesen Effekt für eine Blinkerleuchte. Ihr müßt dazu eine Standlichtleitung anzapfen und diese über den Widerstand und die Diode in den Blinkerkreis einspeisen. Die Diode verhindert eine Rückkopplung vom Blinkerkreis in den Lichtkreis. Der Widerstand bestimmt die Grundhelligkeit des Blinkers bei eingeschaltetem Licht.

Die Schaltung baut Ihr zweckmäßigerweise im Motorraum in der Nähe der Seitenblinker ein.

Damit der Einbau auch zuverlässig ist, sollte die Schaltung in einem Schrumpfschlauch ver-



schwinden. Desweiteren ist zu empfehlen, alle elektrischen Verbindungen zu löten.

Viel Spaß beim Einbauen und laßt Euch nicht erwischen

Euer
Thorsten Machner



US-Begrenzungsleuchten

Hallo Leute,

Hier meine persönlichen Erfahrungen bzgl. der Begrenzungsleuchten des US-Spiders vorn und hinten. In dem Artikel auf Seite 8/9 im Spider Magazin 2/92 schrieb Michael Möller, daß die Begrenzungsleuchten nur dann ohne behördlichen Ärger leuchten, wenn diese vom TÜV im Fahrzeugschein / -brief aufgeführt sind. Als weiteres schrieb er, daß die vorderen Seitenleuchten nicht zwingend als Blinker umfunktioniert werden müssen.

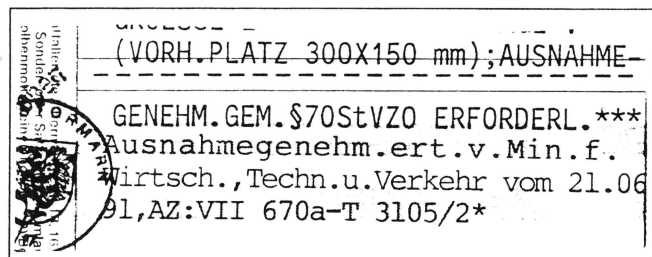
Folgendes kleines Geschichtchen spiegelt meine persönlichen Erfahrungen und Recherchen wider:

Als ich im Mai 1990 mir einen US-Spider besorgte, vermerkte der Baurat in Hamburg, daß eine Ausnahmegenehmigung für die hinteren Seitenleuchten erforderlich sei (siehe Kopie). Die vorderen Leuchten waren zu dieser Zeit schon als Blinker umfunktioniert. Bei der Zulassung im Mai '90 wurde dieses Erfordernis jedoch übersehen.

Probleme traten erst im Mai '91 auf. Die Zulassungsstelle verweigerte aufgrund fehlender Ausnahmegenehmigung die Zulassung.

Ich beantragte nun beim Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr die erforderliche Genehmigung. Mit einer Kopie dieses Schreibens stand einem Sommer oben ohne nun nichts mehr im Wege. Im Juni '91 erhielt ich vom Ministerium die Ausnahmegenehmigung, mit einer Zahlkarte über 50,- DM. Eine Woche später erhielt ich ein Schreiben der Zulassungsstelle, mit Bitte auf Eintragung der Genehmigung in den Fahrzeugpapieren, Kostenpunkt 40,- DM.

Dieses Schreiben ignorierte ich einfach, trug jedoch eine Kopie der Genehmigung ständig bei mir. Meinen Spider meldete ich im September ab und im Juni '92 wieder an. Im Zuge dieser Anmeldung wurde die fehlende Ausnahmegenehmigung **kostenlos** eingetragen (siehe Kopie).



Durch einige teure Telefonate habe ich beim Ministerium seinerzeit erfahren, daß auf jeden Fall eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist und diese auch eingetragen sein muß. Eine Ausnahme für vordere Begrenzungsleuchten gibt es nicht, somit ist es zwingend erforderlich, diese als Blinker umzufunktionieren.

Dieses gilt zumindest für die Länder HH & SH. Wer sich einigen Ärger ersparen möchte, sollte sich daran halten. Das Bekleben oder Abdecken ist ebenfalls nicht erforderlich, auch hier ist der TÜV machtlos.

Allezeit schönes Wetter und immer freie Fahrt

wünscht Euch

Olaf Otahal



Der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr
Postfach 11 32 · 2300 Kiel 1

Der Minister für
Wirtschaft, Technik und Verkehr
des Landes
Schleswig-Holstein



Ihre Zeichen

Meine Zeichen
VII 670a - T 3105/2 -
Herr Wimmers

Kiel, den 21. Juni 1991
Durchwahl 596/3964

Ausnahmegenehmigung

Aufgrund des § 70 (1) der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 15.11.1974 (BGBl. I S. 3193) in der jetzt geltenden Fassung erteile ich hiermit unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs die Ausnahmegenehmigung für den Personenkraftwagen, offen

Fahrzeughersteller: Fiat (I)
Typ: 124 CS 1
Fz.-Ident.-Nr.: 124 CS 10124318

in bezug auf folgende Bestimmung der StVZO:

§ 49a - Das Fahrzeug ist hinten mit roten Seitenmarkierungsleuchten ausgerüstet.

Die Ausnahmegenehmigung gilt unbefristet und erstreckt sich auf die Bundesrepublik Deutschland. Sie ist fahrzeugbezogen und geht im Falle der Veräußerung auf den Erwerber über.

Diese Ausnahmegenehmigung ist im Original oder in beglaubigter Form bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26.6.1970 (BGBl. I S. 865) in der z.Zt. geltenden Fassung wird für die Ausnahmegenehmigung eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 50,-- DM erhoben.



Der Schrauber

Scheibenwaschanlage

Häufiger kommt es bei DS-Modellen vor, daß urplötzlich die Scheibenwaschanlage versagt. Entweder kommt gar keine Flüssigkeit mehr, oder es reicht kaum noch bis zur Scheibe. Bevor Ihr in einem solchen Fall gleich voller Panik eine neue Pumpe (mit Behälter !, 65.-- DM) kauft, solltet Ihr folgendes probieren:

Zunächst das Windleitblech, an dem der Scheibenwischer befestigt ist, lösen. Nachdem es vorsichtig unter dem Windschutzscheibengummi herausgezogen wurde (Achtung, Blech nicht verkratzen), ist der Blick auf die zur Waschanlage gehörenden Schläuche freigelegt. Der vom Waschbehälter kommende Schlauch wird über ein T-Stück mit den beiden Waschdüsen-schläuchen verbunden. Dieses T-Stück abziehen.

Wenn nun bei einer erneuten Probe (Ein Helfer zum Halten bietet sich an !!) das Wasser nur so sprudelt, habt Ihr

den Störenfried gefunden. Das T-Stück in den letzten Modellen ist nämlich als Rücklaufsperrventil gedacht, verstopft aber ganz gern mal. Also lieber den Rücklauf in Kauf nehmen und ein ordinäres T-Stück für ca. 3.-- DM kaufen. Tja, so ist das mit den Italienern. Alles klar ??!

Verchromte Wischer

Etwas verwirrt war ich vor einem Jahr, als ich verchromte bzw. unlackierte Wischer für meinen DS haben wollte. Die bei Holtmann und Niedrigerke gekauften Wischer waren nämlich zu klein. Es stellte sich heraus, daß es für den Spider verschiedene Wischblattlängen gibt, u.a. anhängig von der Wischerarmlänge. Thomas tauschte mir die Wischer dann gegen "Chromwischer" vom Coupè um, die exakt die richtige Länge haben.

Elektrische Fensterheber

Interessant ist es immer wieder mitanzusehen, mit welchem Affenzahn die E-Fenster-

heber vom DS speziell auf der Beifahrerseite ihren Dienst verrichten. Mein Gott, was habe ich die Dinger schon geölt und gefettet. Neulich gab meiner dann plötzlich ganz den Geist auf. Bei der systematischen Fehlersuche stellte sich heraus, daß das Plus-Kabel mittendrin ein sauberen Bruch aufwies. Nachdem ich ein ganzes Stück Kabel ersetzt hatte und das Ganze wieder in die originale Lage gebracht hatte, fuhr ich einen Test. Siehe da, mit einmal ging der Fensterheber deutlich schneller als zuvor. Vielleicht sollte man doch von Zeit zu Zeit bei einem Spider (Nur beim Spider ?) mal den Kabelbaum austauschen ??!

Rückleuchten

Wo wir gerade bei der Elektrik sind. Ist Euch das auch schon mal passiert, daß beim Blinken dauernd die Kontrolllampe aussetzt, obwohl offensichtlich alle Lampen okay sind ? Naja, dann ist's ja gut. Mich hat das schon mal ein halbes Wochenende, mehrere neue Lampen und viel Kleinmaterial



gekostet. Die Ursache liegt dann meistens darin, daß sowohl die Leiterbahnen auf den Rückleuchteinsätzen als auch die Steckkontakte mit der Zeit korrodieren und die Masseverbindung dahin scheidet. Da hilft eigentlich nur Eines: Gleich neue Steckfelder für die Lampen kaufen, Stecker säubern, Lampen einstecken und mit Feuchteschutzlack für Leiterplatten versiegeln (auch die Lampenfassungen !!).

Der Literatur-Tip

Thomas Niedergerke hat mir freundlicherweise ein kürzlich erschienenenes Buch zum Thema Spider zugesandt, daß wir gleichzeitig dem Clubarchiv einverleiben

dürfen (vielen Dank an dieser Stelle !). Es trägt den Titel: "*FIAT and LANCIA TWIN-CAMS*" und ist von Phil Ward (Motor Racing Publications LTD, Croydon, England, 1992).

Gegliedert ist das Buch in 6 Abschnitte:

- Ursprünge des Doppelnockenwellenmotors
- Doppelnockenwellen auf der Straße
- Doppelnockenwellen im Wettbewerb
- Doppelnockenwellen-Modifikationen und Tuning
- Praktischer Umgang mit 124 Spider und 124 Coupè
- Doppelnockenwellen-Wartung und Überholung

Schwerpunktmäßig werden in diesem - äußerst sachkundig geschriebenen - Buch alle

FIAT- bzw. Lancia-Modelle beschrieben, in denen der berühmte Doppelnockenwellenmotor zur Anwendung kam bzw. kommt. Das Spektrum reicht von den 124er Modellen über die Lancia Beta bis hin zum FIAT Croma. Insbesondere finden sich viele interessante Details (Originalitätshinweise in bezug auf Felgen, Vergasertypen etc.), die mir bis heute so nicht bekannt waren.

Wir werden Euch sicherlich demnächst häufiger mit Auszügen dieses Buches beglücken. Ansonsten ist das Buch recht lebendig geschrieben und liest sich so weg. Ach ja, fast hätte ich es vergessen: Der Preis beträgt 79.-- DM. Meine persönliche Bewertung: 5 Sterne - unbedingt kaufen.

MÖ

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Clubs e.V., Postweg 77d, 2153 Neu-Wulmstorf.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5.-DM je Heft, Im Jahresabonnement 30.-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 nach-

drücklicher Genehmigung der Redaktion.

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/92.

Satz&Layout: Ralf de Vrée

Krochmannstr. 4
2000 Hamburg 60
Tel.: 040/515915

Druck: Druckdienst Abendroth
Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Ralf de Vrée, s.o.

Mitglieder d. Redaktion:

Ralf de Vrée (rdv)
Oliver Meyer (om)
Michael Möller (mö)
Christian Schlamp (CS)

Anschrift: s.o.

Bankverbindung:

Commerzbank Winsen/Luhe
BLZ 200 400 00
Kto.-Nr. 80 598 00



Im Wandel der Zeit

Schaut man zurück, so galt der Spider fast ausschließlich als "Junge-Leute-Auto". Heute aber geht der Trend dahin, daß auch junggebliebene "Gruffies" sich nachträglich ihren Jugendtraum erfüllen.

Denn, wer sich heute einen Spider kauft, tut dies sehr bewußt. Vorbei sind die Zeiten, wo ein fahrtüchtiger Spider für ein paar Tausender zu haben war. Jeder, der sich für ein solches Auto interessiert, wird früher oder später in die endlosen Ersatzteillisten verschiedener Spiderteile-Anbieter schauen und feststellen: Spiderfahren kann sehr teuer werden.

Manch günstiges "Schnäppchen" erweist

sich später als Faß ohne Boden. Dieses gilt extrem für ältere Exemplare sowie für die Volumex-Modelle. Hier muß der Spiderfahrer für die Beschaffung von speziellen Ersatzteilen besonders tief in die Tasche greifen.

Auch repariert nicht mehr jede Werkstatt das gute Stück. Von FIAT-Werkstätten ganz zu schweigen, die von Reparaturen nicht viel halten und lieber gleich ein neues Auto verkaufen wollen. Ebenso fällt der Neuwagenkäufer weg. Die Klientel, die sich früher einen neuen Spider gekauft hat, steht heute bei Mazda auf der Matte, um sich einen MX-5 abzuholen.

Eindeutig ist jedoch der Trend zur Originalität.

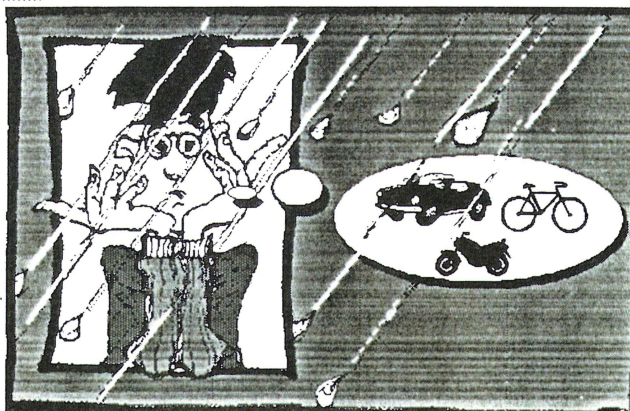
Sah man früher noch sehr viele "wild zusammengebastelte" Spider, so werden doch immer mehr sehr gut restaurierte Fahrzeuge aus der Garage geholt, die meistens als Zweit- oder Drittwagen gehalten werden. Und dies alles unter Berücksichtigung der persönlichen Note des Besitzers.

Folglich: Die Szene hat sich zwar verändert, aber der Fahrtwind, der einem um die Nase weht, läßt immer noch die Spiderfahrerherzen höher schlagen.

CS

Cartoon

"Scheiße, es regnet!"





Olivers Reisen

**"Il cammino è la meta,
e la meta è la panna"**

Auf die quälenden Fragen meiner Freundin, wann wir denn endlich in den Urlaub fahren, antwortete ich nicht nur einmal mit "Jetzt grad nicht". Zu oft hatte sie mir diese Frage während meiner Getriebe- und Motorölgien unter dem Spider gestellt. Der Sommer in Hamburg war aber auch geradezu ideal zum Schrauben und Offenfahren. Warum also in den Urlaub, wenn es hier viel schöner sein kann? Also schraubte ich schön durch den Sommer und sie attackierte mich mit ihren Fragen, die irgendwo zwischen den Ventildeckeln verhallten.

Klar, ich hatte schon oft daran gedacht, wie es sein würde, mit dem Spider durch die Toskana zu rollen. Ich hatte mir ausgemalt, wie es sein würde durch die... - plitsch- ... der Öltropfen auf meiner Stirn hatte mich wieder auf den Boden (oder unter den Unterboden) der Tatsachen zurückgeholt. Ich war nicht in der Toskana, sondern irgendwo gut eingefettet im Unterbodenschutz. Jetzt reichte es. Ich rief Sabine an, um ihr zu erklären, daß wir eine Woche später in die Toskana fahren würden. Das dies kein Scherz war, wurde ihr je-

doch erst klar, als ich den Autoreisezug nach Lörrach bereits gebucht hatte. Also: Koffer packen und los.

Die erste Euphorie verklang dann beim Koffer verstauen. Vor dem Auto standen zwei Koffer, eine Reisetasche, sechs Paar Schuhe, drei dicke Jacken, zwei Strandmatten, 10 Liter Öl, meine große Werkzeugtasche, Tüten mit Ersatzteilen und ein Benzin kanister. Jetzt konnten sie losgehen, die Streitereien, wer was dalassen sollte. "Was ist denn das da? Kann das nicht hier bleiben?" fragte Sabine auf den sinnlos platzverschwendenden Batteriekasten im Kofferraum zeigend. Wir haben nach langem Hin und Her dann doch alles in den Kofferraum (!) bekommen. Zufrieden und mit der Gewißheit mindestens bis Lörrach ohne Autoprobleme zu kommen, schließen wir an diesem Abend im Autoreisezug ein.

Der nächste Tag erwartete uns mit dem besten Cabriowetter. Aufgrund der kurzen, uns zur Verfügung stehenden Zeit wählten wir die Autobahn, um durch die Schweiz zu kommen. Vor Montreux verließen wir diese dann, um unseren Urlaub zu genießen.

In Montreux trafen wir in einem (im Süden so belieb-

ten) Kreisverkehr einen jungen Spiderpiloten aus Tübingen (sei gegrüßt!). Weiter ging es auf Landstraßen Richtung Frankreich zu den höchsten Pässen der Alpen, welche sich bis auf 2802m über dem Meer durch die Berge schlängeln.

Es war unbeschreiblich schön, diese teilweise ungesicherten, engen Straßen durch die Bergwelt zu dröhnen. Der ziffache Widerhall des röhrenden Spiders von den steilen Felswänden ließ mich fast in eine Art Trance verfallen. In Begleitung des perfekten Cabriowetters genossen wir die kurvigen kleinen Landstraßen durch die malerischen Bergdörfer Südfrankreichs.

Man sollte sich die Zeit nehmen in den Orten anzuhalten, um sich Kathedralen, Kirchen und Landschaft anzusehen. Zeit, die wir leider nicht hatten.

Ich hatte mir auch ein anderes Ziel gesteckt: Meine Eltern erzählten von diesem sagenhaften Paß im Süden der Seealpen, auf den ich unbedingt rauf mußte. Es war der Col de la Bonette, mit 2802 m der wahrscheinlich höchste Paß der Alpen, der mir keine Ruhe lassen sollte, bis ich dort oben stehen würde (kennt jemand vielleicht ei-



nen höheren, befahrbaren Paß in den Alpen?). Ich mußte unbedingt da rauf, koste es was es wolle. Ich dachte, daß mein Spider alles könnte, wenn er diesen Paß schafft.

Bis hierher war alles gutgegangen. Nun war es also endlich soweit. Kilometerlange, kurvige Steigungen, hunderte von Serpentin standen uns bevor. Nach einem kurzen Check ging es dann los.

Großer Vorteil dieser Strecke: Keine Wohnwagen. Großer Nachteil: Hunderte von Radfahrern, die ohne Rücksicht auf irgendein Leben halbsbrecherisch die Berge runterrasen. Ein Foto beweist heute die Leistung des Spiders. Der Blick über die Berge allein ist es Wert hier herauf zu fahren.

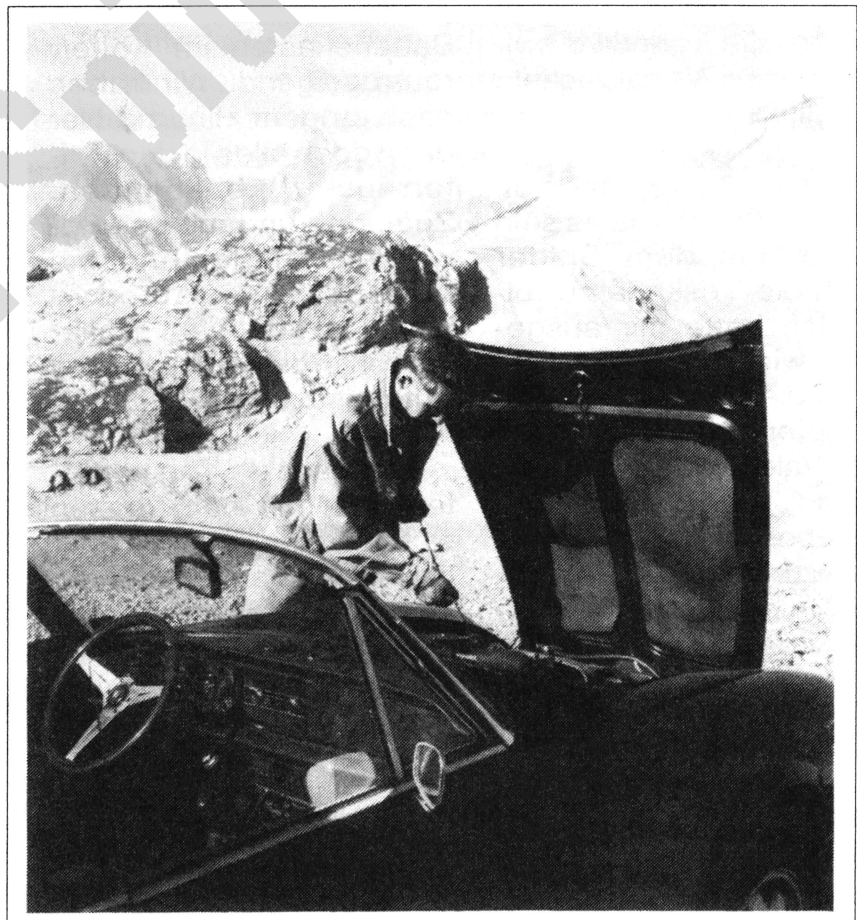
Nach diesem Teil der Reise wurden die Fehlzündungen lauter und die Motorleistung geringer. Schuld hieran war nicht nur das gerissene Hosenrohr, sondern vielmehr die im Öl ertrunkenen Zündkerzen. Die 22 Kilometer Gefälle mit teilweise 16% waren dem Motor zu kalt, um das Öl bei Standgas zu verbrennen. Zwei Zylinder machten erstmal Pause bis zur übernächsten Werkstatt (die nächste machte gerade Ferien). Hier angekom-

men konnte ich dem Mechaniker mit ausgefeilter Hand- und Fußtechnik klar machen, was ich von ihm wollte (Zündkerzenschlüssel und Fühlerlehre). Eine halbe Stunde später lief dann bis auf den Auspuff wieder alles bestens.

Die restliche Strecke bis nach Menton, an der französisch/italienischen Grenze verliefen ohne größere Probleme. Probleme bekamen wir erst bei der Suche nach einem Hotel, was sich angesichts französischer Ferien als nicht allzu leicht herausstellen sollte. Nach 15 Hotels und 15 mal nach

einem Doppelzimmer mit Dusche und Toilette fragen, blieb nur noch ein Hotel übrig.

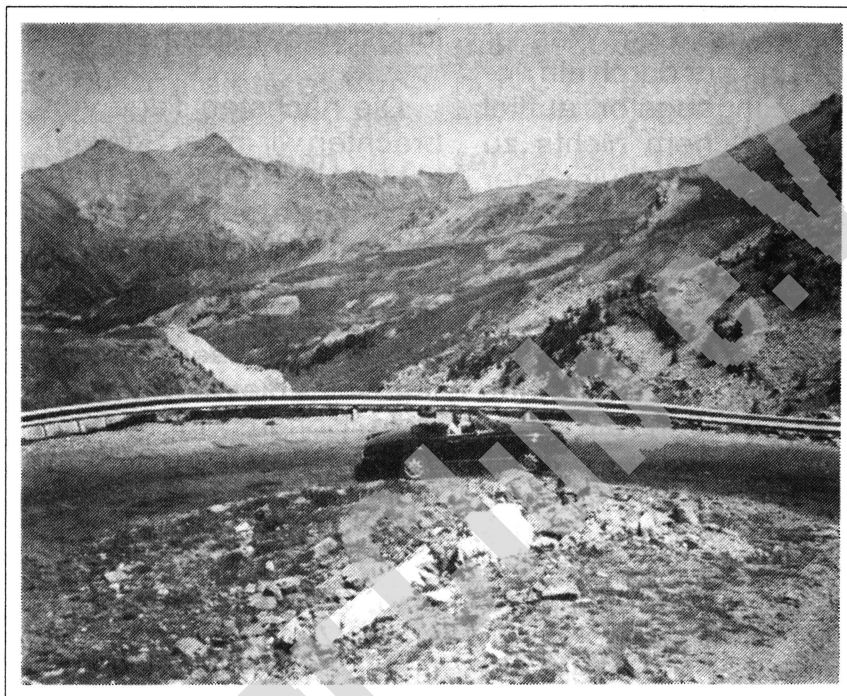
Es war spät geworden, wir waren den ganzen Tag gefahren, wir waren dreckig und hatten den totalen Sonnenbrand. So stiefelten wir todmüde, in unseren abgesehenen, saudreckigen Jeans in das Hotel des Ambassadeurs, ein vier Sterne Hotel mitten in Menton. Uns war alles egal. Alles was wir wollten, war Duschen und Schlafen. Die etwas entsetzten Blicke des Personals und der anderen Gäste igno-





rierten wir und gingen zielstrebig auf die Rezeption zu, wo ich ohne zu denken meinen Spruch nach einem Doppelzimmer mit Dusche und Toilette auf sagte. Als Sabine neben mir im Erdboden versank, bemerkte ich meinen Faux-pas erst. Ich verlangte in einem vier Sterne Hotel nach einem Doppelzimmer, bitte mit Dusche und Toilette. Mit routinierter Langeweile erklärte man mir gleich, daß dieses selbstverständlich sei und daß alle Zimmer diese Annehmlichkeiten bieten würden. Es war ein erhebendes Gefühl mein Auto in der Hotelgarage zwischen Rolls Royce, Porsche, Maserati, Ferrari etc. zu wissen. So schließen wir also frisch geduscht und klimaanlagengekühlt ein.

Die Suche nach einer Werkstatt für den Auspuff am nächsten Tag erwies sich als ähnlich schwer wie die Hotelsuche am Vortag. Inzwischen hatte ich das Hosenrohr ausgebaut, um zu zeigen, was ich wollte. Diverse Telefonate in Südfrankreich und Italien brachten keinen Auspuff für mich zu tage. Aber da war doch ein Stück Papier, welches uns genau in so einer Situation helfen sollte. Ja, der ADAC-Euroschutzbrief. Dieser bezuschußt in den ersten 3 Tagen einer Panne das Hotel mit 110,— DM



für zwei Personen und für bis zu sieben Tage einen Leihwagen mit 100,— DM pro Tag.

Dann gab es den Ersatzteilservice, der nicht besorgbare Teile einfliegen läßt. Nach diversen langen Telefonaten und einem mir lang erscheinenden Wochenende, war das Teil endlich in Nizza, wo ich es vom Flughafen abholen konnte.

Der eigentliche Versand dauerte lediglich 22 Stunden, bis ich das Teil in der Hand hielt. Diesen Brief für 62,— DM im Jahr sollte eigentlich jeder dabei haben, der mit seinem Spider weiter als 50 Kilometer von seiner Werkstatt wegfährt.

Als alles wieder repariert war, beschlossen wir nicht mehr die Rivieraküste bis in die Toskana zu fahren, sondern verweilten am meiner Meinung nach schönsten Ort an der Cote d'Azur, in Menton.

Inzwischen hatten wir eine zum Hotel umgebaute Villa (Louise) entdeckt. Dieses Hotel ist ebenso einfach wie schön. Diverse alte Möbel zeugen noch heute von der einst reichen Herrschaft, die hier gewohnt haben muß. Jetzt war die Villa Zufluchtsort für urlaubsreife Franzosen um die 65. Unser Urlaub wendete sich dem Ende zu und wir meinten uns etwas gönnen zu müssen. Eine Nacht wollten wir noch 'mal im Luxus leben und hatten uns



hierfür das Hotel Le Cap Estel ausgesucht. Ein Hotel, welches kurz vor Monaco direkt am Wasser steht, uns nur durch ein riesiges Eingangstor auffiel hinter welchem nichts zu sehen war. Nach vier oder fünf Serpentinaen vom Eingangstor sollten wir erfahren, daß das günstigste Zimmer immer noch doppelt so teuer war, wie wir ausgeben wollten. Auch das Angebot uns ein klitzekleinwenig mit dem Preis entgegen zu kommen, überzeugte unser Portemonnaie nicht. Wer aber das Geld zur Verfügung hat, sollte hier einmal einkehren und sich nur dieses Anwesen ansehen, welches einst einem russischen Prinzen gehörte.

Also machten wir uns langsam auf den Weg gen Norden, mit einem kurzen Stop in Grasse bei Molinard. Molinard ist eine Parfum-Rohstofffabrik in der Parfumstadt Grasse, welche man besichtigen sollte, wenn man schon mal dort ist. Die ganze Stadt riecht nach den Düften, die uns Männer so betören sollen. Für den Nachhauseweg wählten wir die Route Napoléon (N 85) über Grasse, Digne, Sisteron, Gap und Grenoble. Obwohl diese Straße sehr gut ausgebaut ist und man schnell voran kommt, ist diese historische Straße nicht langweilig. Auch hier wollen diverse Pässe bezwungen werden. Dieser Umstand

und die außerordentlich schöne Landschaft machen diese Strecke so abwechslungsreich und schön.

Die nächsten Tage verbrachten wir in der Schweiz in Montreux. Dieser Ort am Genfer See hatte uns schon auf der Hinfahrt sehr gefallen. Neben dem Chateau de Chillon, einem Chateau auf einem Felsen im Genfer See, bietet Montreux viele Sehenswürdigkeiten und schöne Aussichten über den Genfer See.

Nun waren die 12 Tage also vorbei. Eine viel zu kurze Zeit und wenn wir unser eigentliches Ziel doch um einige hundert Kilometer verfehlt hatten, werden wir nächstes Jahr wieder Richtung Toskana starten.

Dann wird der Reisebericht wirklich heißen: Il cammino è la meta - der Weg ist das Ziel.

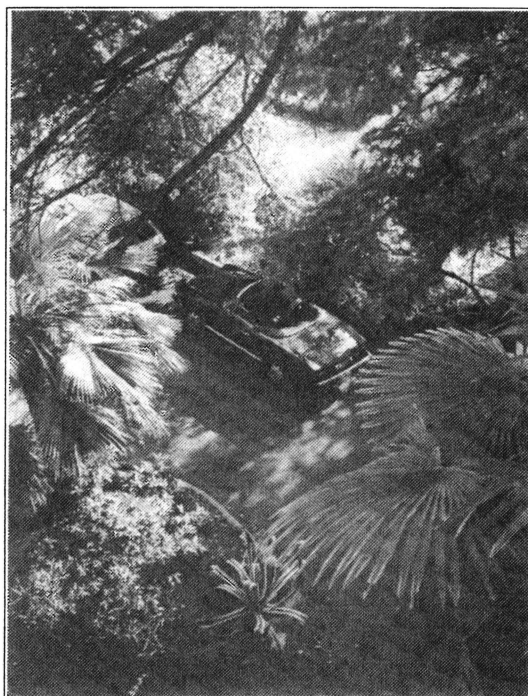
Am Ende noch ein paar kurze Tips: Sehr hilfreich sind die Polyglott Reiseführer, die knapp und kurz Strecken und ihre Sehenswürdigkeiten schildern. Diese Führer gibt es für diverse Länder und Regionen. Angenehm, aber nicht nötig ist auch der Guide Michelin für die Hotelauswahl. Nicht verzichtbar sind Straßenkarten mit einem Maßstab

von höchstens 1:300.000. Laßt bloß den Shell-Atlas zu Hause und nehmt für diesen Platz und das Gewicht dieser sinnlosen "Bibel" diverse gute Karten mit. Hier sind die interessanten Strecken diejenigen, welche in Grau, abseits der Hauptstraßen eingezeichnet sind.

Absolutes Muß für eine solche Reise ist der ADAC-Euroschutzbrief, der immer und überall 24 Stunden am Tag hilft.

Sonst braucht man nur einen Ausweis und die Kreditkarte und mehr paßt sowieso nicht in den Kofferraum des FIAT Spider.

Oliver Meyer





Teamarbeit

Nun ist es also amtlich. Ende August waren wir nun endlich soweit, gemeinsam (Michi, Mö und ich) beim Notar zu erscheinen, um die Amtsübergabe rechtlich zu beglaubigen. Zwar hatten wir Pfingsten den alten Vorstand entlassen, doch sollte sich bald zeigen, daß dies praktisch noch lange nicht so schnell möglich war. Da waren Unterlagen abzuholen, kistenweise Werkstatthandbücher und Prospektmaterial, die in meinem Keller fein säuberlich sortiert und der Aufgabe entsprechend an Ralf, Mö, Jochen und mich verteilt wurden.

Dank Michael Bischoff, der bis zum heutigen Tage immer noch zahlreiche Anrufe und Anschreiben bekommt und diese immer fleißig an uns weiterleitet, hoffen wir, daß trotz des zeitweiligen Chaos nichts verlorengegangen ist.

Der Vorstand hat es sich zur Regel gemacht, je nach Bedarf sich alle 3 bis 4 Wochen Sonntag morgens bei viel Kaffee umschichtig bei den Vorstandsmitgliedern zu treffen.

Dort wird dann konzentriert im kleinen Kreise die geleistete Vorstandsarbeit besprochen und neue Aufgaben verteilt. Das dies nicht nur Theorie, sondern auch Praxis bedeutet, beweist eine Aufgabe an Ralf. Er sollte sich um eine Magnetfolie bemühen, die wir demnächst bei Treffen als Startnummern benutzen möchten. Da war es natürlich nötig, die Haltbarkeit auf der Motorhaube während der Fahrt zu testen. Als bei Ralf's Spider das Magnetschild bei ca. 75 km/h abhob und die Haube verließ, waren wir enttäuscht. Einen Tag später machte Ralf den gleichen Versuch jedoch mit einem "gewöhnlichen Auto" und siehe da, selbst bei 130 km/h klebte die Tafel noch fest auf der Haube. Wir fragten uns hinterher: Besteht Ralfs Motorhaube vielleicht doch mehr aus Spachtelmasse als aus Blech?

Nachdem alle Formulare geändert worden sind und die meisten Mitglieder aus ihrem Sommerurlaub zurückgekehrt sind, steht bei uns das leidige The-

ma "Beitragszahlungsmoral" auf der Tagesordnung. Es ist wirklich erstaunlich, daß **ein Drittel der Mitglieder ihren Beitrag für 1992 noch nicht bezahlt haben** und dies bei einem Betrag, der noch nicht einmal so hoch wie eine Tankfüllung ist.

Also an alle, die noch nicht bezahlt haben: Überweist die 60,- DM schnellstmöglich. Ihr erspart Shorty, unserem Kassenwart, eine Menge Arbeit und Euch Mehrkosten.

Ich hoffe, möglichst viele von Euch auf unserem Jahresabschlußtreffen bei Petrus in Lathen zu treffen.

Bis bald,

Euer Christian



Produktionsdetails

Die nachfolgenden Informationen habe ich aus dem Anhang C des Buches "*FIAT and LANCIA TWIN-CAMS*" entnommen und so gut es geht übersetzt.

Man schätzt, daß insgesamt etwa 198.000 Spider gebaut wurden. Dies ergibt sich aus den fortlaufenden Fahrgestellnummern zumindest bis 1981 (vgl. Spider Magazin 01/92, S. 14 f.). Bis hierhin waren 186.978 Stück produziert worden. Nachdem 1982 Pininfarina die Produktion übernahm, wurde das Nummernsystem jedoch geändert. Die für den US-Markt bestimmten Modelle bekamen zunächst 050 und die Eurospider 055 als Präfix. Dies war jedoch wohl nicht durchgängig der Fall. Die unten aufgeführten Zahlen ergeben sich aus den jährlichen Produktionszahlen und sind lediglich Anhaltswerte (!).

Frank Dillinger vom FIAT 124 Spider Club Deutschland ist aufgrund der Kenntnis eines Briefes von Pininfarina der Auffassung, daß der letzte Eurospider mit der Nummer 05511780 am 30. Juli um 15.00 Uhr vom Band direkt ins Werksmuseum gerollt ist. Die 186 in 1985 gebauten US-Spider wurden mit der Nummer 05511940 abgeschlossen. Hier zeigt sich eine Inkonsistenz.

Fahrgestellnummern:

Jahr	Start	Ende	Hubraum
1966	1	165	1438 cc
1967	166	5478	1438 cc

Bis hierher ausnahmslos europäische Fahrzeuge.
Nachfolgend sowohl Europa als auch USA.

1968	5479	13078	1438 cc
1969	13079	23678	1438 cc
1970	23679	37878	1438 cc
1971	37879	51228	1438 cc
1972	51229	63278	1438 / 1608 cc
1973	63279	75578	1438 / 1608 cc
1974	75579	91078	1608 cc
1975	91079	105178	1592 cc

Wenn das mal stimmt. Da fehlt ja nun wohl der grandiose 1800er Motor mit 118 PS oder wie ??! In diesem Abschnitt sind leichte Ungereimtheiten festzustellen.

Produktion nur für USA:

1976	105179	117178	1756 cc
1977	117179	131278	1756 cc
1978	131279	147478	1756 cc
1979	147479	166478	1995 cc
1980	166479	180978	1995 cc
1981	180979	186978	1995 cc

Buchvorstellung



Produktion für USA und Europa:

1982	186979	5000546	1995 cc	3400 Fahrzeuge
1983	5000547	5508438	1995 cc	2500 Fahrzeuge
1984	5508439	5510739	1995 cc	2300 Fahrzeuge
1985	5510740	5511940	1995 cc	1200 Fahrzeuge

Anmerkung: Es gibt ja immer wieder Leute, die behaupten, Ihr Spider sei Baujahr '86 oder noch frischer. Es kann als belegt gelten, daß das alles Dünnsinn ist. Der Erstzulassungstermin ist nicht mit dem Produktionstermin zu verwechseln !! Am einfachsten ist dies bei US-Modellen zu belegen, da diese ein separates Typenschild in der B-Säule tragen, das eindeutig den Herstellungsmonat / das Herstellungsjahr trägt.

Motorhistorie

Auch diese Informationen sind dem Buch "*FIAT and LANCIA TWIN-CAMS*" (Anhang B) entnommen.

124 Sport Coupé und Spider

Hub- raum	PS/RPM	Seriennummer	Bohrung/ Hub	Verdichtg.	Baujahr
1438 cc	90/6000	124 AC 000	80x71,5	8,9:1	66-73
1592 cc	108/6000	132 AC 000	80x79,2	9,8:1	73-77
1608 cc	110/6400	125 BC 000	80x80	9,8:1	70-73
1756 cc	118/6000	132 AC1 000	84x79,2	9,8:1	73-77
1756 cc	118/5800	132 A1 040	84x79,2	8,9:1	74-78 (USA)
1756 cc	87/6200	131 A1 040	84x79,2	8,1:1	74-78 (USA)

124 Abarth

1756 cc	128/6200	132 AC4 000	84x79,2	9,8:1	73-75
---------	----------	-------------	---------	-------	-------

Spider 2000, Spidereuropa und Volumex

1995 cc	83/5800	132 C2 040	84x90	8,1:1	79-81 (USA)
1995 cc	102*/5500	132 C3 031	84x90	8,2:1	79-85 (ie)
1995 cc	135/6000	132 V3 031	84x90	7,7:1	84-85 (VX)

* Anmerkung: 105 PS bei Spidereuropa

Bemerkung: Auch in dieser Tabelle zeigen sich im Vergleich zu der obenstehenden Produktionstabelle Abweichungen bei den verschiedenen Produktionszahlen und den dazugehörigen Motorvarianten. Weiß Jemand Rat ??

MÖ



Spider als Titelstar

Wie schon angekündigt, ist jetzt das neue Buch über den Spider erschienen: "Autos, die Geschichte machten: FIAT 124 Spider/Coupé" aus dem Motor-buchverlag. Für ca. 40,- DM bekommt man 150 Seiten mit ca. ebensovielen S/W-Abbildungen (10 farbige Fotos). Der Club hat sich dieses Buch bereits angeschafft und wird in der nächsten Ausgabe darüber berichten.

Sammelaktion

Die vom Club organisierte Sammelaktion zum Thema Paletot entwickelt sich zum Renner. Es haben sich bereits 8 Leute fest angemeldet. Das ist ein bis jetzt sehr erfreuliches Ergebnis. Wann bekommt man schon ein individuell angefertigtes Winterkleid zu diesem günstigen Preis von 280,- DM. Wenn sich noch mindestens zwei Leute finden, so reduziert sich der Preis noch einmal um 50,- DM. Also Leute, ran an´s Telefon, Michael Möller anrufen, Gönnst Eurem Wagen auch mal was Gutes!

Ausnahmegenehmigungen

Gerade beim Thema US-Blinkerleuchten haben wir es wieder gemerkt: Alles Notwendige ist schon vorhanden. Deshalb noch einmal die Bitte an Euch: Wenn Ihr ähnliche Fälle mit Ausnahmegenehmigungen durchgemacht habt, schickt uns eine Kopie der Unterlagen, die restlichen Mitglieder werden es Euch danken. Ansprechpartner ist auch hier: Michael Möller (Tel.: 040 / 81 05 90)

Defekte Traggelenke und Spurstangenköpfe

In der letzten Ausgabe befand sich auf den Seiten 5 und 6 eine sehr interessante Darstellung der Technik im Vorderachsbereich unseres Spiders. Ich hatte schon in Freudenstadt auf dem vorletzten Spider-Treffen erfahren, daß man besondere Beachtung der Aufhängung rund um den Achsträger vorne widmen sollte. Es soll schon Fälle gegeben haben, wo das komplette Vorderrad mit Achsträger aus den Traggelenken gesprungen ist.

Nachdem ich damals dieses Horror-Szenario vernommen hatte, spitzte ich besonders die Ohren, um eventuelles Knacken und Klappern meiner Vorderräder zu hören. Ich versichere Euch, daß außer einem leichten Knacken beim Bremsen während des Rückwärtsfahrens nichts dergleichen zu hören war. Zzufällig haben wir dann auf der Hebebühne die Traggelenke und Spurstangenköpfe mit der Hand bewegt und festgestellt, daß diese ein nicht unbeträchtliches Spiel hatten. Als der Spider wieder auf seinen Rädern stand, konnte man diese ohne größere Mühe ca. 1,5cm bewegen, als seien die Radmutter nicht richtig angezogen.

Fazit: Die Investition in Höhe von ca. 500-600 DM (incl. Arbeitsstunden) muß getätigt werden. Ohne jetzt große Panik zu verbreiten, möchte ich jedem Spiderfahrer empfehlen, vielleicht den bereits im Finanzbudget eingeplanten CD-Player oder das neue Holzlenkrad noch einmal zurückzustellen, um dafür etwas für die Sicherheit zu tun.

Uwe Wagner



Verdeckreinigung

Endlich habe ich ihn wieder - den Durchblick durch meine ehemals trübe Plastikheckscheibe! Aber der Rest des (Original-FIAT-)Verdecks erinnerte nur noch ansatzweise an den Beigeton, den es zu Anfang hatte. Alles versucht, Plastikreiniger, spezieller Cabriodach-Reiniger, Scheuermittel mit grober Bürste (dann war es mir egal) - aber nichts brachte den gewünschten Erfolg! Ich kam mir vor, wie die enttäuschte, von Selbstzweifeln geplagte Lenorfrau aus der Werbung. Mit Lenor würde ich es nicht versuchen, aber mit handelsüblichem Waschpulver, warmen Wasser und einer Bürste bekommt man nicht nur Unterhosen sauber, auch mein Dach nahm wieder einen deutlich helleren Farbton an. Anschließend sollte der komplette Wagen abgespritzt werden, um der Waschlauge die Gelegenheit zu nehmen, den Lack eventuell anzugreifen.

Uwe Wagner

Ersatzteilnews

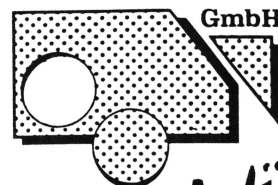
An dieser Stelle hätten die Ersatzteilnews der Fa. Holtmann & Niedrigerke veröffentlicht werden sollen. Doch hat der Thomas dem Vorstand nur die amerikanische "Bravo", nicht zu verwechseln mit der deutschen "Bravo", eine Zeitschrift rund um den US-Spider und die Ersatzteilversorgung auf dem amerikanischen Markt sowie eine zu schaltende Annonce geschickt.

Deshalb gibt es an dieser Stelle leider keine Neuigkeiten zu berichten.

DIE SACHE MIT DEM GUMMI.

Es geht eben nicht ohne, ganz gleich ob Dicht-, Pedal- oder Haltegummi. Darum finden Sie unter unseren über 13.000 Teilen auch Klein-, Kleiner- und Kleinstteile - fordern Sie unsere kostenlose Liste unter Angabe Ihres Fahrzeugtyps an.

HOLTMANN &
NIEDERGERKE



Ersatzteile für
Liehaber Fiat

Holtmann & Niedrigerke GmbH, Meiersfelder Straße 43, D-4930 Detmold,
Telefon: 0 52 31 / 5 02 48, Telefax: 0 52 31 / 5 09 85. Vertretungen: NL 0 59 95 / 23 36 · CH 01 / 2 42 78 18 · A
02 22 / 3 10 78 65 · F 0 71 08 / 74 20 · S 03 40 / 7 11 81 · SF (Fax) 08 14 / 3 39 75 · DK 031866253 · GB 03 32 / 38 38 39



Verkaufe:

124 CS1, Bj.77,
Wurzelholz, Nardi,
LM, Stoffverdeck,
dunkelgrün,schwarz
VB 12.900,- DM
(siehe Titelfoto)

außerdem:
diverse Spiderteile wie
- Kardanwelle
- 4x Blinker AS/BS
- Motor 1600er
- LiMa
- Anlasser
und sonstige Kleinteile

Oliver Meyer
Tel.: 040 / 5503996

2 US-Stoßstangen, vorn u.
hinten
4 Orig. Stahlfelgen für
CS2 mit Bereifung

Horst Kloppmann
Tel.: 040 / 6452775 Mo-Fr
Tel.: 04561 / 6350 Sa-So



44er Weber mit Kopf

Stefan Löwe
Schlahdekamp 4
3160 Lehrte 4
Tel.: 05132 / 6143

Persenning, beige für DS
5x Orig. Alufelgen (CD 5?)

Marko Kollmeier
Tel.: 05251 / 23704



Argenta Motor, 122 PS,
2,0l, 80.000 km,
1.000,- DM

Andreas Kliemer
030 / 7960237



Hotline für den
Teilemarkt:

040 / 51 59 15

Suche:

Motorhaube BS1/CS1

Werner Lontke
Tel.: 05561/81530



Luftansaugbrücke für
Turbo 2.0

Ingo Meyer
Tel.: 040 / 522976
oder 040 / 5222425



Radiokonsole f. CS2,
rot oder schwarz
(mögl. mit Holz ?)

Jens Ludwig
Tel.: 040 / 2279189



Volumex-Felgen,
Sonnenblendenhalterung

Helge Hinrichs
Tel.: 040 / 293344



Hotline für den
Teilemarkt:

040 / 51 59 15

Ein Hinweis: Leider kommt es immer wieder vor, daß Mitglieder(innen) nach
einem Umzug vergessen, ihre neue Adresse mitzuteilen. Und wenn die Zeitung
mit dem Vermerk "Unbekannt verzogen" zurückkommt, ist es meistens auch für
uns zu spät, nach dem Verbleib zu forschen. Bevor das Mitglied dann wegen
fehlendem Mitgliedsbeitrag und mangelnder Ermahnung zum Jahresende
ausgeschlossen wird, versuchen wir auf diesem Wege (siehe rechts) nach dem
Verbleib zu forschen. Wenn ihr also in diesem Falle etwas über den Verbleib
von Susanne Hirtenfelder wißt, meldet Euch beim Vorstand!
Danke.

Termine



26.-27. Sept. 1992

Technorama Kassel, Veteranen-Teilemarkt & Sammlerfahrzeugverkauf

Info's bei: H. Leicht
Griesbadgasse 26
7900 Ulm

Tel.: 0731 / 24452
nach 19 Uhr

25. Okt. 1992

3. Classic Club Race (Fiat Club Belgio, Abarth I.G. und andere)

Internationales Renn-Meeting diverser Markenclubs mit Trainingsläufen, Rennen in unterschiedlichen Hubraumklassen, Concours d'Elegance etc.

Info's bei: Klaus Kleber
Hochbendweg 40
4150 Krefeld

Tel.: 02151 / 316792

Mitgliederbewegungen

Änderungen:

Martin Boels	Goldbekufer 38 2000 Hamburg 60	
Michael Möller	Rissener Dorfstr. 13a 2000 Hamburg 56	Tel.: 040/810590
Axel Quilliane	Rissener Landstr. 48 2000 Hamburg 55	Tel.: 040/8663885
Lutz Radusch	Bartschiner Str. 11 1000 Berlin 47	Tel.: 030/6644746
Adam Sosna	Bohlens Allee 55 2000 Hamburg 70	Tel.: 040/6534183

Neue Mitglieder:

Fritz-Otto Bunzendahl	Danziger Str. 28 3418 Uslar 1	Tel.: 05571/3261
Frank Meis	Franziska-Str. 24 5207 Troisdorf 14	Tel.: 02241/41586

Unbekannt verzogen:

Susanne Hirtenfelder	Auwiese 19 2080 Pinneberg	Tel.: 04101/200430
----------------------	------------------------------	--------------------



Low Budget's better than No Budget

Wie im letzten Spider Magazin angekündigt, wurden aufgrund der Anmeldungen die Unterlagen für den Oldtimer-Grand-Prix 1992 (Informationsblatt, Zeitplan, Zufahrtsschein, Eintrittskarten) verschickt.

Wir Nordlichter trafen uns am Freitag nachmittag um vier auf dem weltbekannten, idyllischen Rastplatz "Hollenstedt" an der A1 zwischen Hamburg und Bremen.

Nachdem wir nach 2 Stunden rasanter Fahrt die 75 Kilometer bis Bremen zurückgelegt hatten, ging es zügig im Schrittempo auf der A1 weiter. Vorteilhaft bei dieser Geschwindigkeit war die angelegte Kommunikation und problemlose Versorgung mit Lebensmitteln (Gummibärchen-Weitwurf) unter den inzwischen wieder voll-

ständig vertretenen 5 Autos.

Auch das Schließen der Dächer bereitete aufgrund des Winddrucks keine weiteren Schwierigkeiten. Der Regen besann sich jedoch glücklicherweise nach wenigen Minuten eines besseren und verzog sich.

Als so gegen 22 Uhr der letzte Stau aufgelöst war, stellten wir fest, daß wir sowieso nicht viel schneller hätten fahren können, weil Rallis Spider bei 120 KM/H verweigerte.

Da der 1. Vorsitzende Christoph Schlumpf (Name von der Redaktion geändert) es sich nicht verkneifen konnte, seine Fähigkeiten als Gourmet-Führer praktisch unter Beweis zu stellen, verließen wir gegen 23 Uhr in der Gastronomie-Hochburg Burscheid die Autobahn und führten erstmal die Autos an die Tränke. Dann folgten wir unserem "Führer" zu einem bereits vor Monatengeschlossenen fiesen Griechen: "Akropolis Adieu ...". Nix mit fettigem Gyros!





Aber nebenan lauerte die Rettung: Ein schmieriges Bistro mit Dart-Scheibe, 17 Sternen und ganzen 2 Pizzen für 8 hungrige Mägen.

Das war auch der Grund, warum um 1 Uhr nachts, bevor die Zelte auf dem Campingplatz am Ring standen, der Grill dort gezündet wurde.

Als der Morgen dämmerte, schlüpfen wir gesättigt und halberfrenen in die Schlafsäcke, während Ingo immer noch dabei war, die letzten Heringe seines Festzeltes (inklusive Car-Port) in den felsigen Boden zu treiben.

Nach zwei Stunden erholsamen Schlafes wurde am Morgen um 8.30 Uhr in der Müllenbachschleife der Clubstand aufgebaut, der, nachdem Horst und Beate einen Würstchenstand überfallen hatten und mit 10 Brötchen auftauchten, als Frühstückstisch unter freiem Himmel diente.

Außerhalb der Müllenbachschleife waren diverse Spider zu sehen, die wir - egal, ob Mitglied oder nicht - kurzerhand

mit auf unseren Stellplatz einluden. Insgesamt waren Samstag und Sonntag ca. 50 Fahrzeuge auf unserem Areal.

Zu den angegebenen Zeiten gab es am hochfrequentierten Clubstand Informationen für alle und eine Erfrischung für unsere Mitglieder.

Da die Italienflagge unseres Clubs inzwischen von dem Ehrenmitglied Michael Bauch (Name von der Redaktion geändert) vermutlicherweise häuslicheren Verwendungen (z.B. Bettlaken) zugeführt wurde, konnte sie leider nicht geißt werden.

Auf dem Ring gab es, wie in den letzten Jahren, viele interessante Rennen verschiedener Klassen: Oldies aus den Dreißigern, mittelalte Einbäume, GT's und Super Sports aus den frühen Siebzigern. Rennfahreridole wie Niki Lauda, Adam Sosna, Stefan Benda und Fritz Ramsaier erhielten nach Prüfung ihres polizeilichen Führungszeugnisses auch in diesem Jahr keine Startberechtigung.

Fahrzeuge einzelner Mitglieder von Vorständen, die es nicht bis zum Ring geschafft haben, wurden Gerüchten folgend vor dem Sauna-Club "Harmonie" gesichtet.

Da am Sonntag nachmittag zur Vervollständigung der Truppe kurzfristig eine Suchmeldung an das Fahrerlager gegeben werden mußte, fuhren wir erst um 16 Uhr - pünktlich zum Staubeginn - Richtung Norden. Um Mitternacht hatten uns die heimlichen Gefilde endlich wieder.

Der Oldtimer Grand Prix bietet wenig Erholung, doch aufgrund des regen Interesses, der hervorragenden Organisation des AvD und trotz der Entgleisungen einzelner Mitglieder (Namen der Redaktion bekannt), wird unser Club auch im nächsten Jahr wieder am Nürburgring vertreten sein.

**Jochen Buck
Christian Schlamp**



Singing in the rain

oder: Ein spontanes Wochenende an der Ostsee

Die Idee zu dieser Fahrt entstand bei uns am Hamburger Stammtisch irgendwann während des Winters als das Clubleben daniederlag und alle vom Offenfahren nur träumen konnten.

Wir wollten etwas zusammen unternehmen, ohne große Planung, Orientierungsfahrt und so weiter sondern einfach nur unkomplizierten Spaß haben. Da Horst Kloppmann als aktiver Stammtischbesucher auch noch an der Ostsee lebt, wardas Ziel schnell gefunden, ein Wochenende am Strand sollte es sein.

Das Wetter wurde mit dem Start in die Spidersaison immer besser und am 04.07. war es dann soweit, das langersehnte freie Wochenende und die Telefonkette lief an. Es schien nur für die meisten vom Stammtisch doch überraschend zu sein, das alles Träumen plötzlich in die Tat umgesetzt wurde, denn so recht anbeißen wollten die wenigsten.

Wie es sich für eine

geplante Spiderfahrt gehört, (siehe Bielefeld 92) versuchte das Wetter natürlich wieder einmal alles zu boykottieren. Der Himmel war bewölkt, als ich am Samstag zum Treffpunkt aufbrach und dort angekommen, überkam mich doch etwas Enttäuschung. Nur ein Spider mit Besatzung wartete schon und das, obwohl ich fast eine halbe Stunde zu spät war. Zum Schluß brachen wir mit vier Fahrzeugen gen Timmendorf auf, wo wir am zweiten Treffpunkt nochmal zwei Fahrzeuge einsammelten.

Am Strand angekommen, versprach der Himmel immer noch nichts besseres, doch einen Spiderfahrer kannjanichts erschrecken und so taten wir halt so, als hätten wir 30°C im Schatten.

Beim Beachball und nebeneinander dösen lernte man sich besser kennen. Was ein echter Hamburger ist, der braucht ja nicht nur Flüssigkeit um sich herum sondern auch im Magen mit dazugehörigem Klönschnack. Das aufgesuchte Café "Wichtig" bot ideale Voraussetzungen zum sehen und gesehen werden. Wir mußten wohl zu laut gelästert haben, denn plötzlich fiel uns ohne An-

kündigung "der Himmel aufden Kopf". Nun tauchte auch wild fluchend der Rest der Truppe auf, die lieber am Strand geblieben waren. Nun sah es endgültig so aus, als ob das Wochenende ins Wasser fallen würde aber Horst bot uns glücklicherweise einen trockenen Grillplatz bei sich zu Hause an. Der feuchtfrohliche Grillabend tröstete dann alle über das Wetter hinweg und da Beate, Horsts Freundin, uns ihre Wohnung zum Schlafen zur Verfügung stellte, stand einem lustigen Discoabend nichts mehr im Wege.

Am nächsten Morgen beim gemeinsamen Frühstück (Einen schönen Dank nochmal an Frau Kloppmann, das Frühstück war Spitze) waren wir uns wohl alle einig, solche Spontantouren sollten noch viel häufiger stattfinden, denn so lernt man sich doch viel besser kennen als bei den großen Treffen.

Ingo Meyer



Silenzio mit SELENIA

Beim Winterauto, in dem auch ein kleines FIAT-Herz schlägt, stand der Ölwechsel an. Da in der FIAT-Werkstatt der normale OLIOFIAT-Schmierstoff gerade ausgegangen war, bot man mir ein synthetisches Öl an.

Schon beim Anlassen taten sich neue akustische Horizonte auf, jedoch das wahre Wunder erlebte ich erst in voller Fahrt.

Konnte man sich früher ab Tempo 120 km/h nur mit lautstarker Musik berieseln lassen, so waren jetzt sogar normale Unterhaltungen mit dem, bis dahin gestressten Beifahrer möglich.

SELENIA!!! das Wundermittel???

In der Tat. Ich konnte kaum den nächsten Ölwechsel beim Spider erwarten. An einem schönen Maivormittag war es dann soweit. Wunsch-

gemäß hatte man mir bei der Inspektion auch den Spider Motor mit **SELENIA** befüllt.

Das Ergebnis übertraf meine Erwartungen. Lief der leicht langhubige 2000er vorher jenseits von 5000 U/min wie ein seitengesteuerter Kleinwagenmotor, so war nun nur noch ein sanftes Brummen zu vernehmen.

Dieses Phänomen wird mich zwar nicht dazu verleiten den Wagen über längere Zeit mit Höchstdrehzahl zu fahren, aber so lassen sich die Gänge wenigstens zum Überholen ein wenig weiter ausfahren, ohne daß man Angst haben muß, daß einem alles um die Ohren fliegt.

Inwieweit ein merklich gesunkener Benzinverbrauch mit **SELENIA** in Zusammenhang zu bringen ist, bleibt noch zu prüfen, aber

verschleißmindernd wirkt synthetisches Öl in jedem Fall, gerade wenn ein Auto nur wenig gefahren wird.

Desweiteren kann man beruhigt auf den Ölwechsel zwischen den Inspektionen verzichten, denn Laufleistungen von 10000 km und mehr sind mit diesem ÖL immer zu verantworten, so daß die Mehrkosten für diese bessere Qualität nicht ins Gewicht fallen.

Aufgrund der geringeren Viskosität liegt zwar die Öltemperatur geringfügig über der sonst üblichen, dafür erreicht der Motor aber auch schneller seine Betriebstemperatur.

Bravo FIAT!!!. Vielleicht gibt's demnächst ja auch noch ein Öl für die sägenden Getriebe und Hinterachsen.

Michael Keunecke

Daß **FIAT** auf deutsch "**Fehler In Allen Teilen**" heißt, weiß wohl jeder.

Die Amerikaner haben dafür ihren eigenen Spruch:

"Fix It Again Tony"



Wunschliste

Aus dem gelungenen Artikel des Oldtimer Magazins Ausgabe 8/92 über den Fiat 124 Spider veröffentlichen wir hier die Bücherliste, zu der eigentlich keine (bis auf die erwähnte Neuerscheinung) Ergänzung mehr nötig ist.

- **Automobili Fiat** v. A. Tito Anselmi, 644 S., ca. 1000 Abb., ital., DM 306,-, Libreria dell Automobili Milano.
ISBN 88-7672-025-1
- **Alle Fiat Automobile - 1899-1986** v. W. Schmarbeck, 246 S., 356 Abb., DM 58,-, Motorbuch Verlag.
ISBN 3-87943-459-X
- **Fiat Sportwagen, Coupés und Spider 1948-86** v. Walter Zeichner, 96 S., ca. 120 z.T. farbige Abb., DM 39,-, Schrader Motor Chronik Bd. 28
ISBN 3-922617-39-5
- **Fiat Automobile - Die dynamische Entwicklung eines Weltkonzerns** v. Jürgen Lewandowski, 176 S., ca. 60 s/w u. 90 farbige Abb., DM 78,-, Südwest Verlag
ISBN 3-517-01157-6
- **Fiat Pininfarina 124 & 2000 Spider 1968-85**, ca. 100 S., zahlreiche Abb., engl., Dm 36,-, Reihe "Brooklands" (Zusammenfassung von Fahr-, Test- und Technikberichten).
ISBN 1-870642-24-4
- **Fiat 124 Sport Coupé-Spider 1600 BC.1/BS.1 - Hauptmerkmale und Daten** (Technik), 46 S., DM 35,-, Reprint, WK-Spezial-Verlag, Nr. 2029.
- **Fiat 124 Sport Spider AC** (Betriebsanleitung), 62 S., DM 38,-, Reprint, WK-Spezial-Verlag, Nr. 2030.
- **Clymer Fiat 124 Coupé/Spider & 2000 Spider 1971-84 - Shop manual, includes Turbo Spider** (Reparaturanleitung), 284 S., 500 Abb., engl., DM 45,- Clymer publications
ISBN 0-89287-156-3
- **Fiat 124 Sport 1967-77 - Fiat 124 Coupé, 1438, 1592, 1608 & 1756 cc** (Reparaturanleitung), engl., DM 58,-, Reihe "Hayes Owners Workshop Manual"



- **Fiat 124 Sport Spider u. Coupé, 1400 ccm, 90 PS - 1967/68** (Werkstatthandbuch), 96 S., zahlreiche Abb., DM 56,-, Reprint, WK-Verlag, Nr.1588.
- **Fiat 124 Sport Spider und Coupé 1600 u. 1800 ccm ab 1973** (Werkstatthandbuch), 62 S., zahlreiche Abb., DM 38,-, Reprint, WK-Verlag, Nr. 1789.
- **Fiat 124 Coupé/Spider & 2000 Spider 1971-84 - includes Turbo Spider** (Werkstatthandbuch), 292 S., 500 Abb., engl., DM 67,-, Reihe "Brooklands Owners Workshop Manual"
- **Fiat Modellautos 1899-1985** v. E. Massucci, 224 S., 300 s/w u. 60 farbige Abb., mehrsprachig, DM 120,- (vergriffen)
- **Veröffentlichungen aus deutschsprachigen Fachzeitschriften, Fiat 124 Spider**, Kopien, komplett zu einem Heft gebunden oder einzeln, DM 17,-, Classic Data GmbH, Behringhauser Str 23a, 4620 Castrop-Rauxel, Tel. 02305 / 29011.

Harmonie Sauna-Club

Wir bereiten Ihnen Entspannung und Vergnügen
in privater und diskreter Atmosphäre

Unser Angebot ist besonders auf die Bedürfnisse
der Fahrer älterer Automobile abgestimmt.

Von 18 Uhr abends bis 10 Uhr morgens sind wir
für Sie da.

Sie können gerne zum Frühstück bleiben.

5318 Müllenbach, Freudengasse 6, Telefon 6666



Wanted: Eure Fotos!

So, jetzt die versprochenen weiteren Infos zu unserem Fotowettbewerb. Um Euch die Teilnahme ein bißchen schmackhaft zu machen, haben wir diesmal in unseren Augen attraktive Preise ausgesetzt. Bei der Auswahl kam es uns verstärkt auf den praktischen Wert an, und deshalb wird es diesmal keinen Tieferlegungssatz oder ähnliches geben, sondern als Hauptpreise Wertgutscheine von der Firma Holtmann & Niedegerke, mit denen ja wohl jeder etwas anfangen kann.

Es müssen nicht immer nur die Standardaufnahmen von vorne links sein, es können ebenso auch Motive sein, die den Spider nur am Rande betreffen, oder eben in völlig ungewöhnlichen Situationen zeigen, wie die Fotosequenz unten von mir.

Und dies sind unsere Preise:

- 1. Preis: Ein 300,- DM Wertgutschein der Firma Holtmann & Niedegerke
- 2. Preis: Ein 100,- DM Wertgutschein der Firma Holtmann & Niedegerke
- 3. Preis: Eine Spider-Clubplakette im Wert von 60,- DM.

sowie Trostpreise.

Allerdings war die Resonanz auf den Aufruf der letzten Ausgabe gleich Null. Deshalb hier noch einmal die Bitte der Redaktion: Nehmt am Fotowettbewerb teil, jedes eingesandte Foto wird veröffentlicht, und Ihr bekommt die Bilder dann auch zurück!

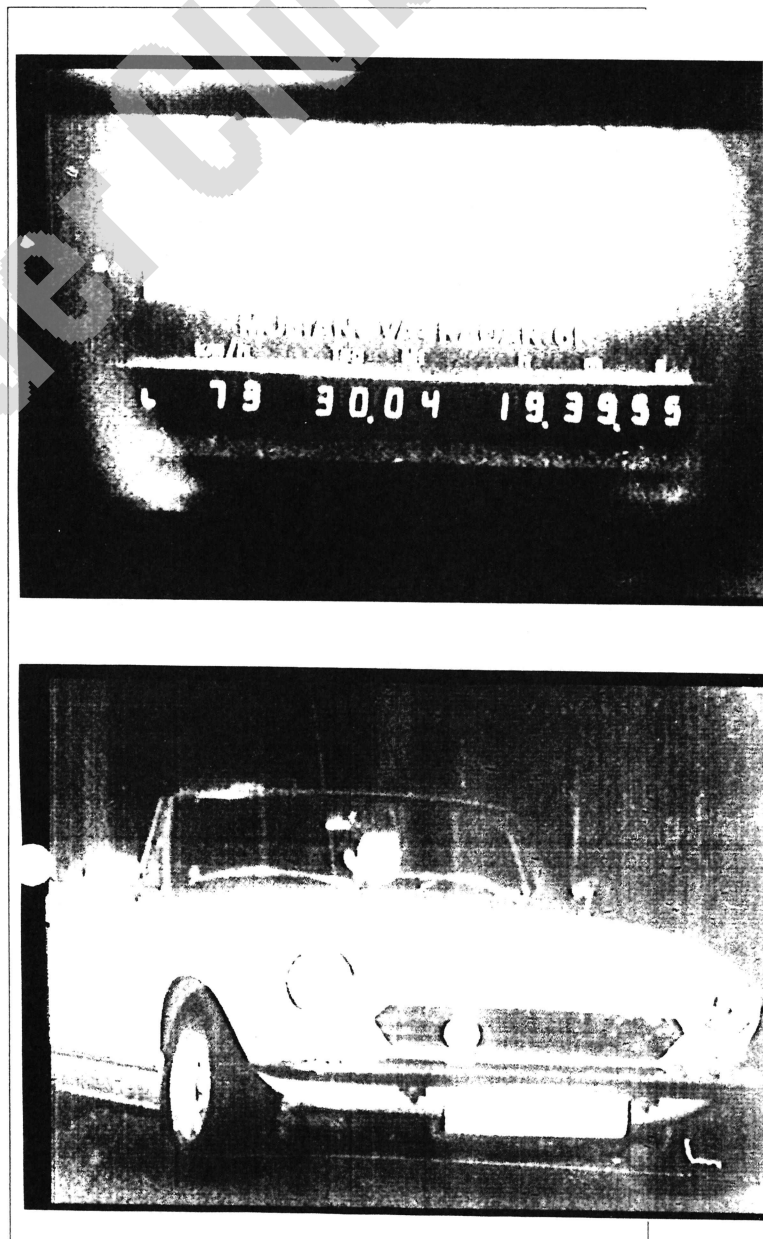
Einsendeschluß ist der 1. Dezember 1992. Es werden Dias wie auch Bilder im beliebigen Format akzeptiert. Schickt Eure Fotos an folgende Adresse:

Ralf de Vrée
Krochmannstr. 4
2000 Hamburg 60

Also, viel Glück wünscht Euch

Ralf

PS: Die fünf nicht ausgewerteten Fotos des letzten Aufrufes haben derzeit beste Chancen, das Rennen unter sich auszumachen.





Griechischer Wein ?

Anstatt 3 Wochen mit dem Spider nach Südfrankreich zu fahren, brachte mich ein Spontan-Urlaub nach Griechenland. Ohne Auto. Endstation war die Insel Hydra. Ein Tagesausflug auf die Insel Paros sollte eine Überraschung mit sich bringen:

Auf der Suche nach einer schönen Badestelle an der felsigen Küste verließ ich die Straße und kletterte zum Meer hinab. Etwa 20m unterhalb der Straße entdeckte ich unter einem Baum versteckt, ein total verrostetes Autowrack, das irgendwann einmal von der kurvenreichen Strecke abgekommen sein muß.

"OK, das ist nichts besonderes", dachte ich mir. Aber es war ein Cabriolet, ein zweitüriges und der Kofferraumdeckel mit seiner abgerundeten Kante kam mir sehr bekannt vor. "Nein, bitte nicht!". Es war tatsächlich ein 124er Spider. Ein BS. Keine schöne Überraschung und die nächste sollte nicht lange auf sich

warten lassen.

Nachdem ich die Fahrgestell-Nr. **BS0025914** sichtbar gemacht hatte, turnte ich weiter um das Wrack. "Er" machte einen schlechten Eindruck. Die Motorhaube fehlte und der Motor

nichts mehr erkennen können. Aber so entzifferte ich: **B - P 2222**. Auch ein Berliner! War es vielleicht der griechische Wein oder vielleicht auch ein Steinbock, der den Spider von der Straße brachte? Keine drei Meter entfernt fand ich näm-



war zerschlagen. Vom Bodenblech war so gut wie nichts mehr vorhanden, ebenso von der Innenausstattung. Ich wollte mich gerade von "ihm" verabschieden, als ich etwas Helles unter der verbeulten Stoßstange sah.

Ein Nummernschild und auch noch ein deutsches. Wären die Buchstaben nicht eingestanz, hätte man

lich den Schädel eines Steinbocks.

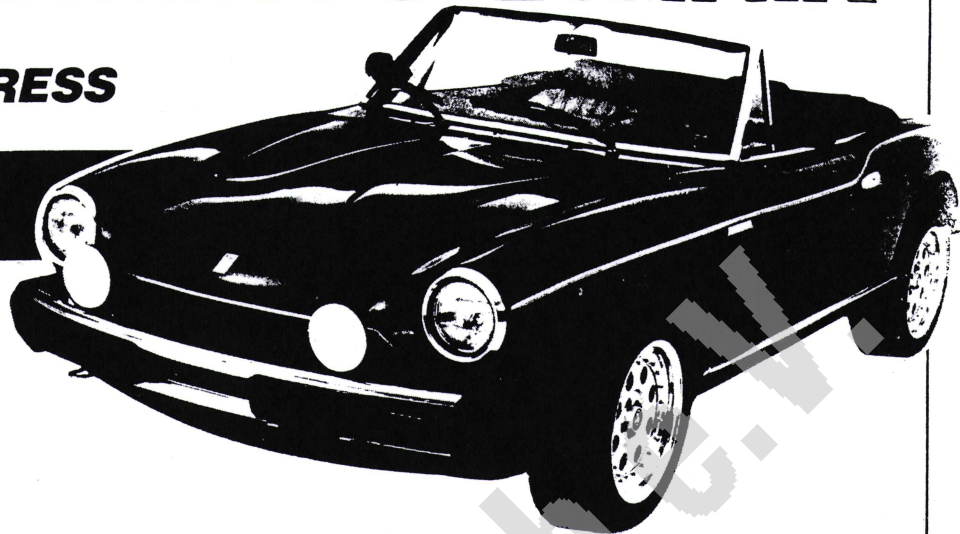
Bei dem Gedanken, wie es wohl dem Fahrer ergangen sein mochte, suchte ich erst mal eine Abkühlung im Meer.

Eric Daniel Hanebutt

KLAUS HERMANN MAYER KRAFTFAHRZEUGTECHNIK

SPIDERTEILE-EXPRESS

Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik



WIR BIETEN AN:

- **Blechteile/Karosserieteile**
z.B. Kotflügel vorn, alle Spider DM 365.-
- **Chromteile**
z.B. Schwellerzierleiste, alle Spider DM 96.-
- **Fahrwerksteile**
z.B. Vorderachsgummis alle Spider, Satz zu 4 Stück DM 39.-
- **Kupplungsteile**
z.B. Komplette Kupplung mit Scheibe, Druckplatte, Ausrücklager, alle Spider DM 148.-
- **Bremsteile**
z.B. vordere Bremszange, neu (kein AT), alle Spider DM 85.-
- **Beleuchtungsteile**
z.B. Scheinwerfereinsatz H4, mit/ohne Standlicht, alle Spider DM 46.-

NEU IM PROGRAMM:

Teppichsatz, Originalmaterial, alle Spider DM 355.-

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

	Kunstleder	Echtleder
Vordersitz- und Lehnenbezug	315.-	680.-
Türtafelbezug, mit geschweißten Nähten	85.-	160.-
Kopfstützenbezug	40.-	80.-
Rückbanksitz- und Lehnenbezug	380.-	695.-
Seitenteilbezug hinten	15.-	60.-
Schalthebeltülle	30.-	45.-
Sonnenblenden (im Tausch)	100.-	140.-
oder Komplettsatz	1190.-	2850.-

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