



SPIDER



+++ Getriebe +++ Vorstandswechsel +++ Côte d'Azur +++

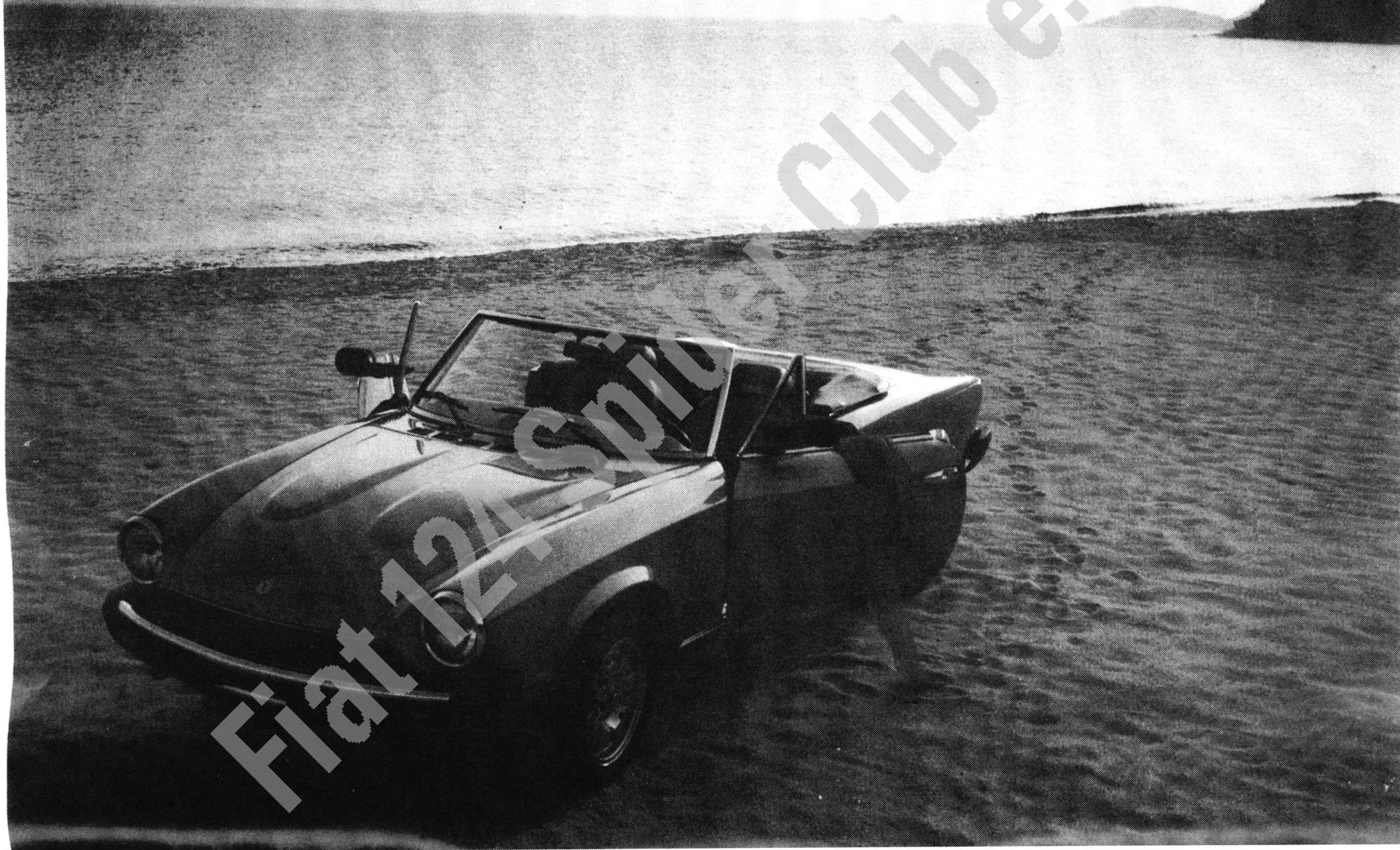
M A G A Z I N

Ausgabe 2/95

11. Jahrgang

5,- DM

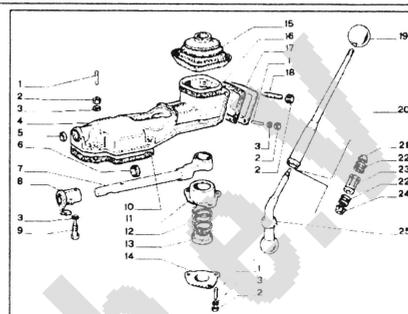
pininfarina 



Inhaltsverzeichnis



Technik	Editorial	4
	Technikblatt	5
Meinungen, Reportagen	Getriebe	7
	Wahre Spidergeschichte	9
Der neue Vorstand	Kommentar	11
	Vorstellung	12
Rubriken	Kommentar	14
	Regionales	15
	Kurz & bündig	16
	Teilemarkt	18
	Termine	19
	Mitgliederbewegungen	20
	Ersatzteilnews	20
Umfeld	Berliner Treffen	21
	Pfingsten 1995	24
	Sicherheitstraining	29
	Reisebericht	30
	Reimporte	32
	Oldtimer-Grand-Prix	34



Redaktionsschluß:

1. September 1995

Titelfoto

"Unser neuer Vorstand"
Pfingsten 1995

Themenvorschläge

- Reiseberichte
- Wahre Spidergeschichte
- Fotos (auch ohne Text)
- Erfahrungsberichte mit Reparaturkits



Abschied

Das war's. Dies werden meine letzten offiziellen Zeilen für das Spider-Magazin. Seit 1992 war ich für das Spider-Magazin verantwortlich, und es hat Spaß gebracht. Andererseits war es aber auch immer wieder Streß, die Zeitung einigermaßen rechtzeitig neben den sonstigen privaten Aktivitäten fertigzustellen. Ohne die Hilfe und das Wohlwollen meiner Frau Claudia hätte ich sicher jeweils länger für die Ausgaben benötigt (und Rechtschreibfehler wären auch mehr enthalten gewesen). Ich hoffe, mein Nachfolger Joachim Häring findet zuhause die nötige Unterstützung seiner Freundin Andrea.

Bei dieser Ausgabe war Joachim nur gedanklich mit dabei. Ich habe ihn über alle Artikel und Tätigkeiten auf dem Laufenden gehalten, so daß er die nächste Ausgabe bereits selbst machen wird. Ich werde dann nur unterstützend tätig sein und dann und wann einige Artikel für die Zeitung schreiben. Ich hoffe, Ihr unterstützt ihn genauso mit Artikeln, wie Ihr es in der letzten Zeit auch schon gemacht habt. Es gibt genügend Rubriken, zu denen Ihr etwas schreiben könnt!

In dieser Ausgabe findet Ihr wieder gutes Bildmaterial. Es war schwer, sich für ein Titelfoto zu entscheiden. Beide Treffen boten genügend tolle Fotomotive, und auch Martin schickte ein Superfoto mit, doch haben wir uns trotzdem für das Gruppenfoto des Vorstandes entschieden: Sie haben es verdient! (Ich hoffe, die Qualität ist gut genug, weil die Druckvorlagen dieses Mal wohl nicht ganz in Ordnung waren).

Also, tschüss Leute und laßt Euch auf den Treffen sehen!

+++ +++ **Neue Spider-Magazin Hotline: +++ +++**
0 6 1 3 1 / 8 8 1 8 8 6

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Robert-Stolz-Str. 52, 65812 Bad Soden. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5,-DM je Heft, im Jahresabonnement DM 40,- frei Haus. Auflage 250 Stück.

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/94

Satz&Layout: Ralf de Vrée
Krochmannstr. 4
22299 Hamburg
Tel.: 040/515915

Druck: Druckdienst Abendroth
Mundsburger Damm 45
22087 Hamburg

Anzeigenleitung: Ralf de Vrée, s.o.

Mitglieder d. Redaktion:

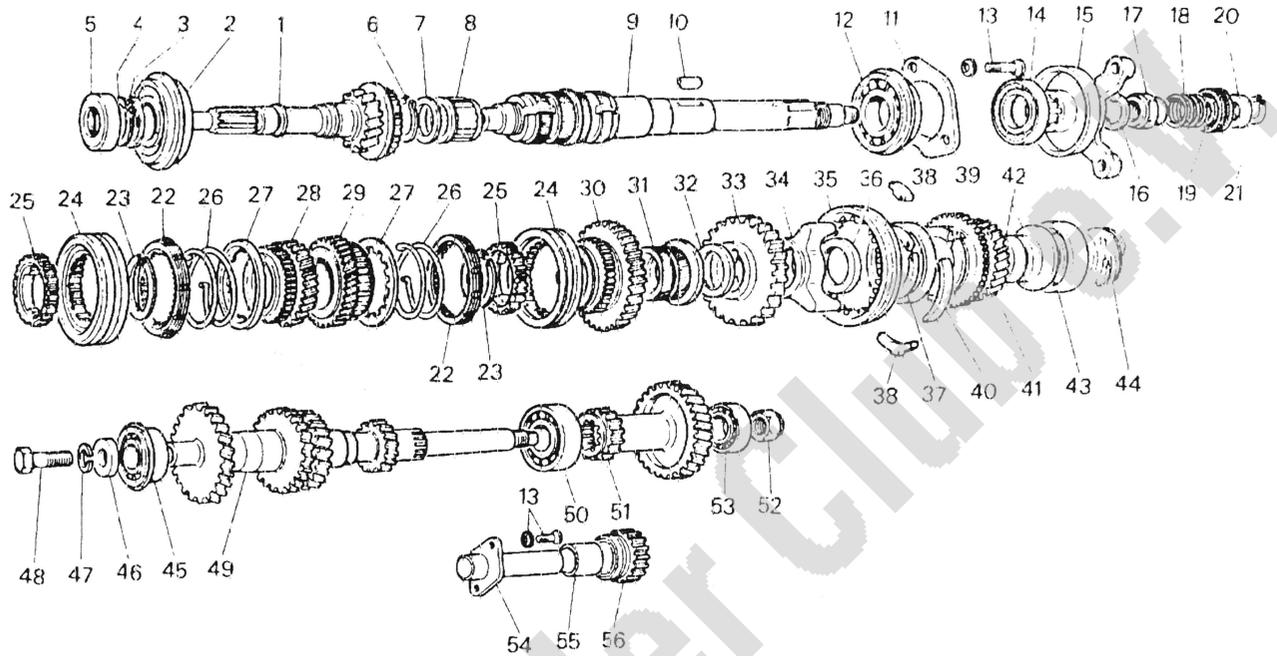
Ralf de Vrée (rdv)
Ulrich Kronenberg
Joachim Häring
Uwe Wagner

Bankverbindung:

Commerzbank Hamburg
BLZ 200 400 00
Kto.-Nr. 16 69 126



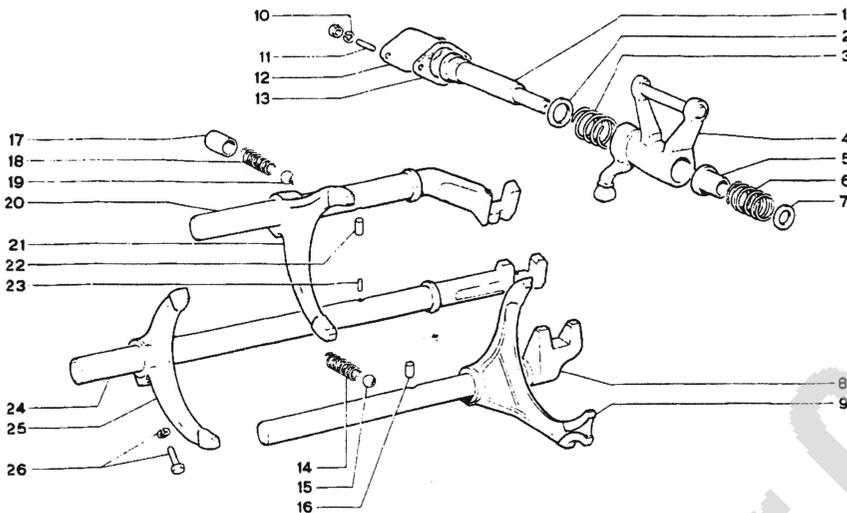
Zahnräder und Wellen des 5-Gang-Getriebes



Nr.	Bezeichnung	Nr.	Bezeichnung
1.	Kupplungs-welle	29.	Zahnrad des II.Ganges
2.	Vorderes Kugellager	30.	Zahnrad des I.Ganges
3.	Federscheibe	31.	Buchse
4.	Sicherungsring	32.	Sicherungs-scheibe
5.	Dichtring	33.	Rückwärtsgang-Zahnrad
6.	Sicherungsring	34.	Nabe
7.	Federscheibe	35.	Schiebemuffe für II.Gang
8.	Rollenlager	36.	Flachscheibe
9.	Hauptwelle	37.	Sicherungsring
10.	Passfeder	38.	Arretier- und Druckstein
11.	Lagerstützplatte	39.	Synchronvorrichtung für II.Gang
12.	Mittleres Kugellager der Hauptwelle	40.	Feder
13.	Schraube mit Sicherungs-scheibe	41.	Zahnrad des II.Ganges
14.	Dichtring	42.	Buchse
15.	Mitnehmermuffe	43.	Hinteres Rollenlager
16.	Sicherungs-scheibe	44.	Tachoantriebsritzel
17.	Mutter	45.	Vorderes Rollenlager
18.	Feder	46.	Flachscheibe
19.	Dichtring	47.	Sicherungs-scheibe
20.	Ring	48.	Schraube
21.	Sicherungsring	49.	Vorgelegewelle
22.	Synchronring für I-II-III-IV.Gang	50.	Rollenlager
23.	Sicherungsring	51.	Zahnrad für II. und Rückwärtsgang
24.	Schiebemuffe für I-II-III-IV.Gang	52.	Mutter
25.	Nabe	53.	Hinteres Kugellager
26.	Feder	54.	Rückwärtsgangwelle
27.	Scheibe	55.	Buchse
28.	Zahnrad des III.Ganges	56.	Rückwärtsgang-Zahnrad

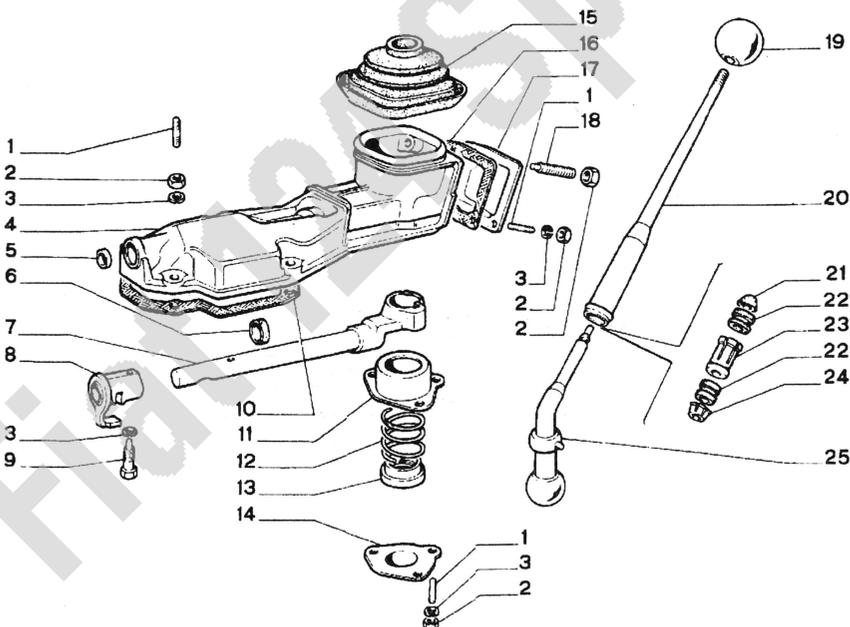


Innere Schaltorgane des 5-Gang-Getriebes



Nr.	Bezeichnung
1.	Wählhebelschalter
2.	Schalterscheibe für I-II.Gang
3.	Feder für I-II.Gang
4.	Wählhebel
5.	Buchse
6.	Feder für U. und Rückwärtsgang
7.	Schalterscheibe für U. und Rückwärtsgang
8.	Schaltstange für U. und Rückwärtsgang
9.	Schaltgabel für U. und Rückwärtsgang
10.	Mutter mit Sicherungsscheibe
11.	Stiftschraube
12.	Deckel
13.	Dichtung
14.	Feder
15.	Kugel
16.	Rolle für U. und Rückwärtsgang
17.	Buchse
18.	Feder
19.	Kugel
20.	Schaltstange für I-II.Gang
21.	Schaltgabel für I-II.Gang
22.	Rolle für I-II.Gang
23.	Rolle für III-IV.Gang
24.	Schaltstange für III-IV.Gang
25.	Schaltgabel für III-IV.Gang
26.	Schraube mit Sicherungsscheibe

Einzelteile der Getriebebetätigung



Nr.	Bezeichnung
1.	Stiftschrauben
2.	Mütern
3.	Federscheiben
4.	Lager
5.	Stopfen
6.	Dichtung
7.	Gangwähl- bzw. Umschaltstange
8.	Mitnehmer
9.	Schraube
10.	Dichtung
11.	Feder-Stützdeckel
12.	Rückwärtsgang-Druckfeder
13.	Oberer Kugelsitz des Schalthebels mit Gelenk
14.	Unterer Kugelsitz des Schalthebels mit Gelenk
15.	Kappe
16.	Dichtung
17.	Deckel
18.	Bolzen
19.	Handgriff
20.	Hebelstange
21.	Stein
22.	Elastische Buchsen
23.	Abstandsstück
24.	Sicherungsring für Hebelstange
25.	Hebel mit Gelenk

Aus: Nachtrag für "Merkmale und Daten", Druckschrift SAT Nr. 2213 - Norm. 502.175 - 3000 - IV - 1968



Schäden an Getrieben und deren Überholung

- **Getriebegehäuse**

Das Getriebegehäuse besteht in unserem Spider aus Leichtmetall. Gehäuseschäden, wie Undichtheiten und Risse, lassen sich am besten bei warmem Getriebe feststellen. Das Öl ist in diesem Zustand dünnflüssiger und tritt somit leichter aus. Risse kann man auch durch Abklopfen des Gehäuses am veränderten Klang erkennen. Risse können durch Reparatur-schweißen mit entsprechenden Schweißzusätzen instandgesetzt werden.

- **Antriebswelle und Antriebszahnrad**

Im Antriebszahnrad ist die Hauptwelle (9) gelagert. Bei stärkerem Verschleiß der Lagerung, welcher sich durch einen geräuschvollen Lauf bemerkbar macht, sollten die Lager (2, 8, 12, 45, 50, je nach Verschleiß) ausgewechselt werden. Beim Zusammenbau ist zu überprüfen, ob das vordere Hauptlager (2) im Antriebszahnrad mit dem mittleren Hauptwellenlager (12) im Gehäuse fluchtet. Bei einer fehlerhaften Lagerung machen sich Schaltschwierigkeiten und ein geräuschvoller Lauf bemerkbar.

- **Vorgelegewelle und Hauptwelle**

In unserem Spider-Getriebe bestehen die Vorgelegeräder und -welle (49) aus einem Stück, man spricht hierbei von einem Zahnradblock. Das bedeutet, wenn Beschädigungen am Zahnradblock des Vorgeleges vorliegen, muß der ganze Zahnradblock ausgewechselt werden. Beim Auswechseln von Rädern wechselt man auch die Gegenräder aus, mit denen sie im eingerückten Zustand arbeiten. Hauptwelle und Vorgelegewelle müssen voneinander den richtigen Abstand haben und zueinander parallel sein. Schon kleine Abweichungen führen zu Getriebegeräuschen. Auch können Schaltschwierigkeiten auftreten. Bei der Überholung des Getriebes sind alle abgenutzten Teile auszuwechseln. Die Wellen müssen zwischen den Spitzen einer Drehbank mit der Meßuhr auf Schlag geprüft werden. Einseitig abgenutzte Zähne rufen einen Axial Schub hervor und können den Gang zum Herausspringen bringen. Ein mahlendendes Geräusch im Getriebe zeigt Fehler in den Wälzlagern an, während ein starkes Singen oder gar Heulen auf Fehler in der Lagerung oder der Parallelität der Wellen hinweist. Beim Zusammenbau müssen die Abstandsringe wieder richtig eingebaut werden, damit das notwendige Axialspiel der Räder gewährleistet ist.

- **Wellenabdichtung**

Die Wellenbohrungen sind durch Radial-Wellendichtringe (Simmeringe, Teile 5 und 14) abgedichtet. Die Abdichtung muß beim Überholen des Getriebes überprüft werden, sollte jedoch in jedem Fall ersetzt werden, um Ölverluste zu vermeiden. Außerdem muß verhindert werden, daß Öl in die Kupplung gelangt.



- Schmierung des Getriebes

Wichtig ist, daß das vorgeschriebene Öl (SAE90EP) verwendet wird. Der Ölwechsel sollte alle 30.000 km durchgeführt werden. Dadurch wird die Lebensdauer der Getriebeteile erhöht. Während der Einfahrzeit ist ein öfterer Ölwechsel zu empfehlen, damit der stärker anfallende Abrieb aus dem Getriebe herauskommt. Nach einer Getriebeinstandsetzung muß das Getriebe mit Spülöl ausgewaschen werden. Wichtig ist der richtige Ölstand (1,65 ltr.). Die richtige Ölmenge ist auch dann erreicht, wenn das Öl an der Unterkante der Einfüllöffnung ansteht.

Bei Ölmenge wird das Getriebe schlecht geschmiert und gekühlt. Es läuft heiß, was sich an einem heulenden Geräusch bemerkbar macht. Zuviel Öl führt durch seine erhöhte Innenreibung ebenfalls zu einer starken Erwärmung.

- Schaltung

Der Schaltweg der Schiebemuffe (24) ist genau festgelegt und wird durch Sperrriegel begrenzt. Die federbelasteten Riegelkugeln (15) greifen dabei in die Sperrasten der Schaltstangen ein. Beim Ausbau muß man verhindern, daß diese Riegelkugeln herauspringen und in das Gehäuse fallen. Die Schaltstangen müssen später entsprechend ihrer Rastenanordnung in gleicher Lage wieder eingebaut werden. Erlahmte Riegelfedern (14) und abgenutzte Kugeln (15) erneuert man, da sie Schaltfehler verursachen und dadurch Getriebeschäden hervorrufen. Außer einer schlechten Verriegelung können auch verbogene Schaltgabeln (9, 21, 25) das Herauspringen der Gänge verursachen, da sie in diesem Zustand einen seitlichen Druck auf die Schaltteile ausüben. Die Schaltgabeln müssen in diesem Falle gerichtet oder ausgetauscht werden. Es ist auch zu prüfen, ob die Schaltgabeln in den Ringnuten nicht zu stark reiben. Dadurch kann eine starke Erwärmung auftreten, welche zu Zerstörungen, vorwiegend an der Synchronisierereinrichtung führen kann. Nach dem Einbau der Schaltteile führt man eine Probeschaltung mit aufgelegtem Schaltdeckel durch. Bei vorsichtiger Abnahme des Deckels zeigt es sich, ob die Schaltung richtig durchgeführt ist und die Räder bzw. Schalmuffen vollständig zum Eingriff kommen.

Anmerkung:

Das Zerlegen eines Getriebes bedarf einiger Erfahrung und sollte nur von einer geübten Person durchgeführt werden. Man sollte es sich also lieber zweimal überlegen, ob man den Schritt wagen soll, bevor einem unliebsame Überraschungen das Spiderschrauben vermiesen.

Euer

Joachim Häring



Wahre Spidergeschichte

4. Teil



Name: Martin Boels
 Beitrittsdatum: Januar 1991
 Typ: CS0
 Erstzulassung: 01.08.1980
 Fahrgest.Nr.: 124CS000168648
 Kfz-Kennzeichen: SE-VV 4
 Farbe: rot

Vor gut fünf Jahren war mir von Fiat nur das Vorurteil ("Fehler...") bekannt. Das hatte ich allerdings vergessen, als ich mit meinem Freund Roderich gut fünf Monate in Phoenix/Arizona zubrachte und wir zufällig einen Spider "FOR SALE" am Straßenrand beguckten. Roderich wußte den Namen des Wagens, daß die Autos in den Staaten günstig zu haben waren, daß dieser Wagen vor uns in einem sehr gepflegten Zustand war. Hätte ich damals doch gleich... Ich wußte jedoch nur, daß der Wagen irgendwie geil aussah. (Sorry, wenn man über 25 ist, klingt das Wort lächerlich, aber kennt jemand ein treffenderes Wort?)

Mit dem zweiten Arizona-Aufenthalt ein Jahr danach stand mein Entschluß fest: Du nimmst dir einen kleinen Spider mit nach Hause! Doch wo war bloß das gepflegte Auto aus dem letzten Jahr geblieben? Die Fülle an Angeboten im bebilderten "European Auto Trader" war erschlagend - der Zustand der Fahrzeuge bei näherer Betrachtung allerdings auch... Schließlich sagte dann doch ein porscherot lackierter 124er "nimm mich", und ich nahm ihn für 3300,- US\$, fuhr ihn zur

Probe ein bißchen durch die Kakteenwüste (siehe Bild, noch mit Speichenradkappen vom Vorbesitzer) zur Zulassungsstelle, zur Versicherung und weiter bis zum Containerterminal nach Los Angeles. Auf einem Zollparkplatz im Bremer Hafen trafen wir uns unversehrt nach sechs Wochen wieder. (Für Zoll und Einfuhrumsatzsteuer gingen DM 1200,- drauf; Fracht, Zollpapiere, Container-Service-Charge, Versicherung und Bleistifte beliefen sich auf DM 1430,-).



Red spider in desert



Wer gedacht hat, daß ,nun das schwierigste geschafft wäre, hat sich getäuscht, denn er kennt den deutschen Baurat nicht.

Ab jetzt werden sich viele Spider-Stories ähneln. Darum will ich den Rest nur in Kürze schreiben. Wer seinen Spider selber in Deutschland "durchgebracht" hat, mag sich an dem einen oder anderen Punkt in meiner Baurats-Problem-Liste erfreuen, sofern er ihm/ihr erspart geblieben ist:

- Bereifung (In den USA rollte er auf 205/60 Reifen und der Standard Fiat-Stahlfelge 5.00 * 13...)
- Abgasverhalten (trotz KAT haben sie gemessen)
- **Lötstelle** an Vorderachsaufhängung unzulässig
- Fabrik Schild fehlt
- Tachometer ohne km/h-Angabe
- Beleuchtungsanlage umbauen
- rote Seitenreflektoren nicht erlaubt
- Sonnenblende fehlt (mind. Fahrerseite)
- Reflektor hinten ohne DIN-Norm
- Spurstangenköpfe porös
- Lenkrad nicht original
- Ölverlust
- Bremswirkung einseitig



Ein sauberer Bruch

Ohne Sigi hätte ich damals einige Monate länger auf die Plakette sparen und warten müssen. Was der mir alles geliehen hat.. Inzwischen ist alles regulär erneuert und Sigi tot.

Vielleicht interessiert noch jemanden, was man in vier Jahren während 15000 km an diesem Auto so alles reparieren kann/muß. Gedacht zur Beruhigung der eigenen Nerven oder denen des Lebenspartners, als Bastelhilfe, zur Anregung für Freizeitüberschüßler oder als Anlageberatung:

-Bremskraftverstärker, Gummiteile in der Vorderachsaufhängung, Kugelköpfe, Tragarme, Zylinderkopf, Zahnriemen, KAT und Lambdasonde, Radlager hinten, Auspuff komplett, Hardyscheibe, Bremszangen vorn, Unterdruckdose, Luftmengenmesser, Heizungsregler, Hinterachsdifferential, Schaltgestänge, Fensterkurbel, Lenkungsspiel, Einspritzschlauch, Zündkabel, Tachowelle, Stoßdämpfer, Batterie, Schubstreben (siehe Foto), Gebläseschalter und natürlich die üblichen Verschleißteile.

Natürlich sind die Schönheitsreparaturen und Innenraumdekos oben nicht erwähnt. Die sind ja eh Geschmacksache. Bei den US-Fahrzeugen Originalität anzustreben, halte ich für vergebliche Mühe. Hauptsache, er sieht g... aus!

Ach ja: Vor drei Jahren hatte ich den Kleinen in der Tageszeitung inseriert. War aber wohl viel zu teuer. Oder nur die mit dem Vorurteil haben die Anzeige gelesen...

Ein (Spider-) Glück!!

Martin Boels



Nur die Roten kommen durch!

Dieser Spruch bewahrheitete sich nun schon auf zwei Treffen in diesem Jahr. Auf der Hinfahrt ist Shorty auf der A24 mit einem Motorschaden liegengeblieben. Er fuhr den einzigen "nicht-roten" Spider von fünf Fahrzeugen. Nachdem im Schleichtempo die nächste Abfahrt gefunden wurde, ist der Wagen bei einer nahen Tankstelle abgestellt worden, die sich im nachhinein als bekannter Wagenauschlachtplatz mit Exportziel "nahe" Osten herausstellte.

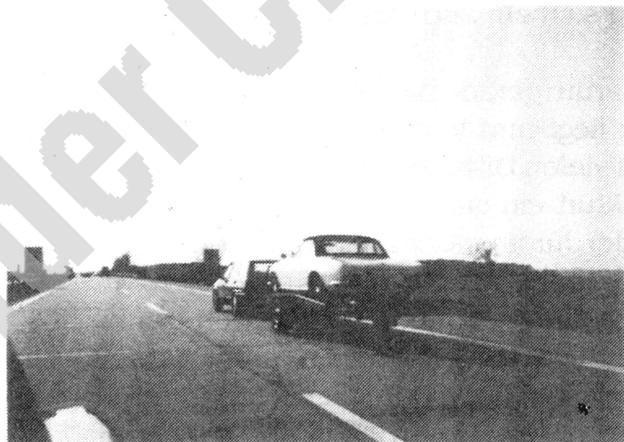
Auf der Rückfahrt war der Wagen noch vollständig, es klebte sogar ein Zettel unter dem Scheibenwischer, daß jemand Teile für einen AS verkaufen wollte. Der Wagen wurde vom Seniorchef Loch per Anhänger abgeholt und war zu Pfingsten gerade rechtzeitig wieder fit gemacht worden. Auf der Rückfahrt war als Ersatz-"Nicht-Roter" Oliver Grahmann mit in der Kolonne, der nach Verabschiedung auf der B404 nach Hause fahren wollte. Nach kurzem Halt auf einem Rastplatz sahen sie einen schlimmen Unfall, in den ihr vorheriger Hintermann verwickelt war.

Und zuguterletzt mußte bei der gemeinsamen Pfingst-Rückfahrt aus Rendsburg der grüne Spider zwischen fünf roten Fahrzeugen zwischenzeitlich einen Boxenstop einlegen.

Und was lernt man daraus? Wenn Ihr Euren Spider neu lackieren wollt, denkt immer dran:

Nur die Roten kommen durch!

rdv



Shorty's AS auf dem Weg in die Werkstatt

Spidermagazin-Werbung

Mit Annoncen im Spider-Magazin erreicht man eine fachkundige Zielgruppe - und das zu äußerst günstigen Tarifen. Es gelten folgende Preise (Stand 7/94):

	Rasteranzeigen	Strichanzeigen
1/1 Seite 4-farbig		390,- DM
1/1 Seite s/w	330,- DM	290,- DM
1/2 Seite s/w	220,- DM	180,- DM
1/4 Seite s/w	140,- DM	100,- DM
NEU: Beileger		400,- DM

Bei Mehrfachplatzierungen wird bis zu 10% Rabatt gewährt.
Spidermagazin-Werbung lohnt sich!



Vorstellung

Liebe Freunde des Clubs!

Alle von Euch, die auf unserem diesjährigen Pfingsttreffen in Rendsburg dabei waren, haben es mitentschieden: Unser Club hat einen neuen Vorstand, und somit wechselt ebenfalls die Clubadresse nach 11 Jahren von Hamburg nach Bad Soden/Taunus.

Christian Schlamp, Michael Möller, Stefan Benda, Ralf de Vrée und Jochen Buck treten von der Bühne ab. Die neuen Namen sind Uli Kronenberg, Joachim Häring, Uwe Wagner, Friedel Jürging und Alexander Zaras.

Für viele vielleicht eine Überraschung, die sich aber bereits im Spider-Magazin 1/95 andeutete. Hier wurde der indirekte Wunsch geäußert, sich nach langjähriger aktiver Clubarbeit - teils aus privaten, teils aus geschäftlichen Gründen - zurückziehen zu wollen, wenn sich ein anderes Team finden sollte.

Warum gerade Bad Soden? Bestimmt nicht, weil Bad Soden vor den Toren von Frankfurt/Main liegt und Veranstaltungsort unseres letzten Pfingsttreffens war. Ausschlaggebend, nach vielen Diskussionen und langem Überlegen, war schließlich, daß die Regionalgruppe Frankfurt ein gut eingespieltes und nah beieinander wohnendes Team ist. Dazu kommt Friedel Jürging, der unserem Kreis seit gut einem Jahr eng verbunden ist.

Wir fünf zusammen schließlich trauen uns zu, die Vorstandsarbeit gewissenhaft und ideenreich weiterzuführen, wohl wissend, welches Niveau uns die fünf Scheidenden vorgegeben haben. An dieser Stelle ein großes Lob an die gesamte Hamburger Mannschaft für die großartige Arbeit der vergangenen Jahre.

In Rendsburg haben wir Eure Unterstützung bekommen, die uns die Verantwortung für die Sache unseres Clubs leichter macht. Darüber freuen wir uns und versprechen Euch allen eine lebendige Clubarbeit.

Für den Vorstand

Uli Kronenberg

PS.: Mit frischem Elan können wir hier auch gleich verkünden, daß alle Treffen bis Pfingsten 1996 vergeben sind: Saisonausklang in Bodenheim am Rhein, Saisonöffnung 1996 in der Eifel und Pfingsten 1996 in Bad Oeynhausen. Weiter so!

Der neue Vorstand



1. Vorsitzender

Alter:
Beruf:
Hobbies:
Aufgabe:

Ulrich Kronenberg

Robert-Stolz-Str. 52
65812 Bad Soden am Taunus
38 Jahre
Bankkaufmann
Sport, Lesen, Musik
Ansprechpartner für Mitglieder (telefonische Kontaktperson), Sponsoren, Öffentlichkeitsarbeit, Repräsentation, Clubarchiv.



2. Vorsitzender

Alter:
Beruf:
Hobbies:
Aufgabe:

Joachim Häring

Groß Gerauer Str. 82
55130 Mainz
29 Jahre
Dipl.Ing. (Feinwerktechnik)
Automobile, Gleitschirmfliegen, Reisen, Handball
Verantwortlich für das Spider-Magazin, technische Beratung für AS/BS, Händlerkontakte (telefonische Kontaktperson)



Kassenwart

Alter:
Beruf:
Hobbies:
Aufgabe:

Uwe Wagner

Robert-Stolz-Str. 13
65812 Bad Soden am Taunus
31 Jahre
Dipl. Kaufmann
Politik (Stadtverordneter), Joggen
Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV



Beisitzer

Alter:
Beruf:
Hobbies:
Aufgabe:

Friedel Jürging

Am Pastorenholz 32
32584 Löhne
50 Jahre
selbständig (Industrievertretung)
Motorradfahren, Tennis, Reisen
Technische Beratung CS/DS, Sponsorenkontakte, Händlerkontakte



Beisitzer

Alter:
Beruf:
Hobbies:
Aufgabe:

Alexander Zaras

Fischbacher Weg 9
65812 Bad Soden am Taunus
28 Jahre
Automobil-Kaufmann
Squash
Händlerkontakte, Sammelbestellungen, Sponsoren



Der Kommentar

Fast 200 Mitglieder zählt der FIAT 124 Spider Club - das sind auch 200 verschiedene Meinungen zum Thema "Wie soll das Jahreshaupttreffen organisiert sein", womit das Problem auch schon beim Namen genannt ist.

Ich erinnere mich noch gut an das von uns letztes Jahr organisierte Treffen: Zuerst war manch einem/-er das Hotelzimmer zu teuer, dann fragte man sich, was wohl eine kleine Fußgängerrallye mit einem Cabrioclub zu tun habe und wieso man keine richtig lange Tagesausfahrt geplant habe, anstelle einer Orientierungsfahrt mit diesen "albernen" Fragen. Und wo bleibt der Concours d'Elegance und warum können wir nach der Ausfahrt nicht schön alleine unter uns bleiben, anstatt mitten in Wiesbaden dem Publikum Rede und Antwort zu stehen; und der zweimalige Sektempfang ist überhaupt viel zu förmlich und nobel.

Ein Jahr später dann jene Stimmen, denen die Unterkunft nicht gediegen genug war und die nicht verstanden, wieso man sein Frühstücksgeschirr auch noch selbst wegräumen sollte. Dann diese endlose Fahrerei ohne Unterbrechung, keine nette Verpflegung unterwegs und niemand vor Ort, der meinen Spider bestaunt.

Und überhaupt,

Sicher habe ich auch meine Vorstellung, wie mir ein Treffen am besten gefällt;

das soll aber nicht Thema meines Kommentares werde. Ist es denn so schwer, sich vorzustellen, welcher Aufwand hinter einem Jahreshaupttreffen mit fast 100 Leuten und bis zu 50 Fahrzeugen steckt? Ein Jahr (!) ist man am Planen und Organisieren und dann kommen sie wieder: die ewigen Nörgler, die alles besser wissen wollen.

Kritik ist notwendig für ein interessantes Club-Angebot, aber sie muß konstruktiv vorgetragen werden. Konstruktiv heißt aber, aktiv zu werden; d.h. mindestens rechtzeitig vor den Treffen die Organisatoren mit Anregungen zu unterstützen oder auch einmal den Mut zu haben, selbst ein Treffen zu organisieren.

Doch weit gefehlt! Jahr für Jahr sucht man nach neuen Organisatoren für das nächste Treffen, wobei die "Besserwisser" bei diesem Thema bereits das Weite gesucht haben.

Unser Club lebt von neuen Ideen und fasziniert uns durch deren Realisierung. Kritik alleine aber schadet dem Club,

weil er den vielen freiwilligen Organisatoren und Helfern den so wichtigen und notwendigen Spaß an dieser Arbeit nimmt.

Wer die Meinung vertritt, daß unser Club auch mit 300 oder 400 Mitgliedern die Clubtreffen auf gleichem Niveau anbieten und dieses hervorragende Club-Magazin ohne Qualitätsverlust offerieren kann, den fordere ich auf, doch einmal mit-zuhelfen.

Zeigen wir den ewigen Nörglern die rote Karte und heißen als Ersatz neue, kreative und aktive Mitglieder im Fiat 124 Spider Club willkommen, vielleicht wird dann auch die Diskussion über die Beschränkung der Clubmitgliederanzahl hin-fällig.

Ganz besonderer Dank für das Pfingsttreffen in Rendsburg gilt an dieser Stelle noch einmal Christian, Olli und der unermüdlich im Einsatz befindlichen Andrea.

Bis zum nächsten gemeinsamen Treffen, worauf ich mich jetzt schon freue.

Euer

Uwe Wagner



Der Club beim Oldtimer-Grand-Prix

Am Wochenende des 12./13. August findet der alljährliche Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring statt. Dieses Mal werden wir neben unserem eigenen Zelt zusammen mit dem Fiat X1/9-Club und einem gemeinsamen Sponsor mit einem zweiten Stand anwesend sein.

Nähere Informationen über die Anmeldung und Eintrittskarten erhaltet Ihr von Joachim Meier (Tel. 040/6066899 oder 0172/4055166). Über den Stand weiß Friedel Jürging (Tel. 05732/81333) Bescheid.

Neuer Regionalleiter im Norden

Auf dem Pfingsttreffen in Rendsburg kam es neben dem Vorstandswechsel auch zu einem Wechsel des nördlichsten Regionalleiters. Thorsten Scheele, einer der alten Hasen im Club, hat diese Funktion aufgrund privater Umstände an Olli Grahmann abgegeben. Olli, der sich bei der Organisation des diesjährigen Pfingsttreffens profiliert hat, wird diese Aufgabe mit frischem Elan angehen. So soll der Kontakt zum Hamburger Kreis intensiviert werden. Ein eventueller gemeinsamer Stammtisch wird angedacht. Toi, toi, toi und viel Erfolg!

Frank-Oliver Grahmann, Rutkamp 67, 24111 Kiel, Tel. 0431/698061

Rétrotec 1995

Nachdem einige Hamburger vergeblich am 30. April zur historischen Automeile am Nedderfeld in Hamburg gefahren sind (ein Regionalsender verstreute diese Ente über Videotext), erklärten sich Christian Schlamp und Jürgen Loch spontan bereit, den Club auf der Rétrotec in Hamburg zu repräsentieren.

Dieser vom TÜV Nord veranstaltete Oldtimer- & Teilemarkt sollte u.a. den örtlichen Clubs Gelegenheit bieten, sich in der Öffentlichkeit darzustellen. Mit je einem BS und DS wurde der Clubstand aufgebaut. Allerdings wurde aufgrund der Wetter- und Platzverhältnisse auf weiteren Schnickschnack, wie Zelt oder Tapeziertisch, verzichtet.

Das Interesse war leider gering, so daß weitere Aktivitäten in dieser Richtung zu überdenken sind. Jedenfalls einen herzlichen Dank an Ines, Jürgen und Christian, die bei zeitweiser moralischer und alkoholischer Unterstützung durch den Hamburger Stammtisch einen kompletten Samstag geopfert haben.

rdv



Ein lustloser Haufen!



Kurz & bündig

Werkstatthandbücher

In der letzten Motor Klassik war vom Buchversand Elly Gieseler ein Prospekt beigelegt. Es werden u.a. Werkstatthandbücher für den FIAT 124 Spider als Reprints angeboten:

- FIAT 124 Spider / Coupé (67-75); 3 Bände; Nr. 9043; 168,- DM
- FIAT 124 Spider 2000 i.e. (ab 81); Nr. 9045; 98,- DM

Buchversand E. Gieseler
Au in den Buchen 94
76646 Bruchsal 5

Ölablaßschraube

Bei Conrad electronic wurde diese TÜV-geprüfte Neuheit der Firma RUKO Autotechnik entdeckt. Um einen Ölwechsel einfach und vor allem kleckerfrei zu gestalten, wird einmalig die Original-Ölablaßschraube des Motors durch die neue Ölwechsel-Ventilschraube ersetzt. Bei zukünftigen Ölwechseln wird nur die Abblaßkupplung mit dem Abblaßschlauch aufgeschraubt, wodurch sich das Ventil öffnet und das Altöl sauber durch den Schlauch in den Auffangbehälter fließt. Beim Abschrauben verschließt sich das Ventil wieder. Im Set-2 werden Adapter für M18, M20 und M22 Gewinde (z.B. Alfa, FIAT, Lancia..) mitgeliefert. Unter der Bestellnummer 846511-88 erhält man dieses Set für DM 29,90.

Ölbindemitteltuch

Dieses Spezialtuch kann bis zu 1,68 Liter Öl (auch verschüttet) aufnehmen. Wasser wird vom Tuch abgestossen, wodurch verschmutztes Wasser nachträglich gereinigt werden kann. Nach der Benutzung das Öl auspressen, um das Tuch mehrfach benutzen zu können. Gesehen bei Conrad electronic für DM 9,90 (Best.Nr.: 841676-88)

Auto-Center - **FIAT**
FIAT - Südstadt
Bad Segeberg

Reparaturen aller Art
Mechanik & Elektrik
Karosserieinstandsetzung mit Richtbank
Restauration
Lakierarbeiten aller Art
Achsvermessung
Autoverglasung
Werkstatt TÜV mit Eintragungen im Hause

Jürgen und Manfred Loch, Neuland 5
23795 Bad Segeberg

Tel.: 04551/2800



Nachwuchs

Wieder kann der Club einen kleinen neuen Spiderfahrer vermelden: Am 12.4.95 (wie es sich gehört) kam in Köln Sandra Pascale Brüning zur Welt. Herzliche Glückwünsche an Guido und seine Frau!!! Ein kurzes Interview mit dem stolzen Vater ergab, daß der Spider auch weiterhin in der Familie verbleibt und auch schon möglichst bald der erste offene Ausflug mit der kleinen Tochter unternommen werden soll.

Feinstfilter II

Werner Meltzer hat uns aus dem ADAC-Archiv einen Testbericht zugeschickt, der zeigt, daß schon 1991 Nebenstromfilter im Handel waren. Hier noch einmal die Funktionsweise: Beim Nebenstromfilter passieren ihn "pro Durchgang" nur 10% der Fördermenge (normal: 100%), dafür werden aus dieser Menge aber Schwebestoffe in einer Größe von bis zu zwei Mikron (normal: 20-25 Mikron) ausgefiltert.

Einen 60.000km Test ohne Ölwechsel haben dabei alle Testfahrzeuge ohne Probleme überstanden. Das Urteil: Alle Verschleißteile sind in einem guten Zustand, liegen in ihren Maßen sogar noch im Toleranzbereich von Neuteilen. Aber das Öl ist "am Ende", die Additive sind restlos verbraucht! Fazit: Ohne neue Additive hält kein Öl 100.000km den Chemiestreß im Benzinmotor aus. Außerdem verfallen die meisten Garantieansprüche, wenn die Ölwechselintervalle nicht eingehalten werden. Also dann doch lieber beim Altbewährten bleiben!

Barchetta Handel

Nachdem der Barchetta nun endlich zu kaufen ist, scheint die erste Euphorie vielleicht schon verblaßt?! Obwohl bei der Hamburger Premiere diverse Fahrzeuge zur Verfügung standen (allerdings ist in Hamburg immer noch kein oranger Barchetta gesichtet worden), scheint es in anderen Orten echte Engpässe zu geben (z.B. ein kleiner Luftkurort im hohen Norden), so daß bereits Neufahrzeuge ohne Erstzulassung in Zeitschriften gehandelt werden. Andererseits wurden in der gleichen Zeitschrift (ams Anfang Juni '95) genauso viele Fahrzeuge gebraucht angeboten. Sind das nun die typischen Grauiimporte oder haben sie schon die Nase voll vom italienischen Roadster-Feeling?

FIAT hingegen puscht die Werbekampagne mit Give-Aways wie Labello mit Barchetta-Verhüterli oder einem Italienisch-Buch mit Insider-Tips. Schlägt man das Buch auf, findet man Vokabeln wie: "La macchina perde olio", "La batteria è scarica", "carro attrezzi", "officina" oder "rotto". Ich hoffe, die Barchetta-Besitzer werden nicht allzu früh diese Vokabeln lernen müssen.



Werner Meltzers DS neben dem neuen Barchetta..



Suche:

Außenspiegel CS1
Thomas Grundmann
040 / 590106



Spoiler CS0
Marco Kollmeier
05251/ 23704



Volumex (viele km/Unfall
etc.) unter DM 20.000,--
Petrus Meyer
05933/8294



Batteriehalteblech BS original
Dr. Thorsten Machner
0711/756446



Hotline für den
Teilemarkt:
040/515915

Verkaufe:

- Mittleres Stoßstangengummi
- Stoßstangenecken, links und rechts hinten
- Stoßstangen-Stoßdämpfer, hinten
- Beifahrertür
- Kurbelmechanismus und Scharniere für Beifahrertür,
- Frontscheibe, grün getönt
- Frontscheibenrahmen
- Komplette Auspuffanlage "Abarth"
- Hintere Stoßstange, US-Ausführung, neuwertig
- Hintere und vordere Stoßstange, US-Ausführung, mäßiger Zustand



Für 124 Spider CS2:
Motor und Zusatzaggregate komplett neu
Preis: VHS
Weber 4-fach Vergaser
DM 800,--
Horst Kloppmann
04561/6350

Orig. Holz v. Euro,
Zylinderkopf für Vergaser,
Zylinderkopf komplett für Einspritzer,
Zündung komplett,
Klimakompressor,
Außenspiegel US,
Dämmatte für Haube 2 ltr.,
Tragarmköpfe neu,
Lenkungsköpfe neu,
orig. Seitenleuchte bis Baujahr 78,
Kurbelwelle 2 ltr.,
Nummernschildplatte Euro,
Nummernschildleuchte verchromt US,
Frontspoiler orig.,
Scheibenwischerarme silber,
Sonnenblenden,
Thermostat poliert,
Persenninghaken US,
Persenningsschlaufen US,
alte Persenning reparabel,
Gummiriemen Verdeck,
Haubengummis neu,
Zahnriemenabdeckung gelb und grau,
1 Scheinwerfer
Petrus Meyer
05933/8294

Olaf Tessarzyk
040 / 4905123 od.
0171 / 3135083



Alfa Romeo Giulietta Spider,
rot, Bj. 1956, California Import, verzollt, Preis 18.500,- DM
Triumph TR4 A IRS,
dunkelgrün, Bj. 1965,
California Import,
Speichenfelgen, verzollt,
Preis 12.900,- DM
Christoph Schmidt
040/8905380 od.
02853/1234





15.-16. Juli 1995

7. Britisch-Italienisches Klassiker Festival auf dem Kurparkgelände in Bad König für Fahrzeuge bis Baujahr 1975. Veranstalter: Odenwälder Oldtimerfreunde e.V. Michelstadt (06061/12467)

16. Juli 1995

109 Jahre Automobil, Orientierungsfahrt für Classic & Sportscars in Oberursel (Taunus) für Fahrzeuge bis Baujahr 1972 (nach Bj. 72 auf Einladung).
Veranstalter: Automania Racing Team, Manfred Hahn, Tel.: 06172/456767

21.-23. Juli 1995

Das 1. Internationale Cabrio-Treffen in Speyer bietet eine Air-Brush-Vorführung, Musik, Tombola, Fahrzeugschau und eine Ausfahrt. Teilnehmen können Fahrzeuge aller Marken und Baujahre - Hauptsache das Dach ist offen. Kostenloses Campen und Motelreservierung sind möglich. Näheres erfahrt Ihr beim Technik Museum Speyer (06232/67080)

4.-6. August 1995

Das 4. Internationale Fiat 500-Ostsee-Treffen veranstaltet der Fiat 500 Exklusiv Club Kiel zur Feier seines 10-jährigen Bestehens in Schönbergerstrand. Weitere Infos gibt es bei: Carlos Pardo (04347/8442) und Ute Sasse-Schulz (04330/522).

9.-13. August 1995

AvD-"Oldtimer-Grand-Prix" auf dem Nürburgring. Wir sind dabei! Lest bitte die Seiten 15 und 34 dazu..

11.-13. August 1995

FIAT 124 Spider-Treffen des Deutschlandclubs in Miltenberg. Infos: Manfred Lindner, Tel. 08158/7070

8.-10. September 1995

VIII. "Eifel-Klassik" auf dem Nürburgring.

23.-24. September 1995

Technorama in Hannover. Oldtimer-Teilemarkt und Sammlerfahrzeugeverkauf auf dem Messegelände. Information: H.Leicht, Tel.: 0731/24452

30. September -1. Oktober 1995

Herbsttreffen in Bodenheim am Rhein. Anmeldebogen liegt bei. Aber Achtung: Aufgrund der begrenzten Bettenzahl müßt Ihr Euch kurzfristig bis zum 15. Juli 1995 entscheiden.

14.-15. Oktober 1995

GTM '95 auf dem Nürburgring. GT-Fahrzeuge der 50er und 60er Jahre in der Meisterschaft für Historische Grand Tourisme. Infos: Ronny G. Bredheuer, Tel. 06129/1592



Neue Mitglieder

Chris Bauer	Weißener Str. 15 04916 Schönewalde	035362/6372
Gerold Freiberg	Knausstr. 12 12157 Berlin	030/8559099
Matthias Portugall	Spiegelthaler Str. 21 38678 Clausthal-Zellerfeld	05323/83389
Dr. Stefan L. Reinsdorf	Wolfgangstr. 29 60322 Frankfurt	069/559464

Änderungen

Klaus Schmidt	Broicher Str. 6a 51429 Bergisch-Gladbach	02204/55012
---------------	---	-------------

Unbekannt verzogen

Wilfried Schulte	Gustav-Heinemann-Ring 102 81739 München	089/6374456
------------------	--	-------------

Spider-Point

Die Firma Spider-Point hat jetzt ebenfalls zugeschlagen: Sie hat das Restlager von Pininfarina aufgekauft! Dafür brauchen sie aber auch noch einen Monat, um den Inhalt der angelieferten Container zu sortieren und datenmäßig zu erfassen.

H&N

Nur aus der Motor-Klassik haben wir dieses Mal Neuigkeiten aus dem Hause H&N erhalten. So fanden sich in den Containerladungen aus Amerika zum Beispiel:

- Innenausstattungen für US-Spider Bj. 74-82
- über 100 Kotflügelsätze für den US-Spider
- diverse Fronthauben für Spider 2000
- CD-30 (aus Übernahme O&S)

SPIDERTEILE-EXPRESS

Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik · Katalog

Postfach 571 F · 73706 Esslingen · ☎ 0711/353066 · Fax 357914



Erstklassige Verdecke

- Innenausstattungen
- Zubehör
- Sattlerei
- Katalog



KFZ-Technik, 73706 Esslingen, Pf. 571, ☎ 0711/353064, Fax 357914



Berliner Spidertreffen

Das ließ alle (Spider-) Herzen höher schlagen. Gerade zum richtigen Zeitpunkt war sie da. DIE SONNE. Wer hätte das gedacht, nachdem man zwei Tage zuvor noch eiskratzen mußte.

Froh gelaunt machten wir uns also von Hamburg aus auf den Weg in Richtung Berlin. Auf der Hälfte der Strecke brauchte unsere "Alte Dame" etwas zu trinken. Also runter zum Tanken und dann gleich wieder weiter. Und was hat sie nun? Fuß aufs Gas will sie nicht! Fuß vom Gas will sie nicht! Was will dieses Auto bloß? Aus der alten Dame war ein störrischer Esel geworden.

Es nützte nichts, wir mußten rechts ran. Aber hallo! Wir befanden uns auf einem Baustellenabschnitt ohne Standspur und die Rastplätze waren eigenartiger Weise alle gesperrt. Mein Adrenalin-Spiegel stieg ins Unermeßliche. Wenn wir jetzt hier mitten auf der Fahrbahn liegen bleiben, dachte ich. Zum Glück kam bald eine Ausfahrt. Wir hielten in der Nähe eines Kieswerkes. Um uns herum absolut nichts. Mittlerweile wehte ein verdammt kalter Wind. Tilmann zog einen alten Kittel an und tauchte im Motorraum ab. Er konnte nichts feststellen und so setzten wir unsere Fahrt fort. Schon nach ein paar Minuten begann der Hüpfgang wieder. Wir zögerten nicht lange und

fuhren auf einen gesperrten Rastplatz. Den Kittel hatte Til, in weiser Voraussicht noch an. Motorhaube also wieder auf und an allen möglichen Kabeln gerüttelt, aber es schien alles in Ordnung zu sein. Ein Ersatzmotor hatte leider nicht mehr in den Kofferraum gepaßt. Dafür aber ein zweites Steuergerät, und das tauschte Til dann auch kurzerhand aus. Ein neuer Fahrversuch, aber keine Besserung der Lage.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von unglaublichen 50km/h erreichten wir Berlin in nur 6 Stunden. Das soll uns mal einer nachmachen! Von den anderen Spideranern war nichts zu sehen. Wie auch? Die hatten sich bereits Stunden vorher auf den Weg in die Pizzeria Marinella gemacht. Für uns gab es nur noch Schlafen.

Am nächsten Morgen kamen nach und nach alle zum

Frühstücksbüffet. Der eine wacher als der andere. Gerstensaft- oder Traubensaftgeschädigte waren nicht zu verzeichnen. Vor der Abfahrt zu den Filmstudios Babelsberg dann wieder die typische Spiderbeschauung. Der Parkplatz vor dem Hotel gleicht einem kleinen Rummel. Viele haben was zu prüffschern. Andere tauschen die neuesten Erfahrungen aus. Hier und da steht eine Motorhaube oder ein Kofferraum auf. Bei unserer alten Dame stand gleich alles auf. Nacheinander durchgrübelten Nacht ist Tilmann die Idee mit dem Pflaster gekommen. Ein kleiner Riß im Luftschlauch könnte den Luftmengenmesser irritiert haben. Liebevoll wurde die Wunde also verarztet. Und dann konnten wir nur hoffen.

Zu unserer Überraschung, erfuhren wir, daß noch jemand Schwierigkeiten mit seinem Fiat gehabt hat. Shorty mußte



Endzeitstimmung ohne Benzin und Spider!



seinen Spider irgendwo auf der Strecke zurück lassen. Glücklicherweise konnte er woanders mit dazusteigen.

Endlich ging es los. Das Wetter hätte besser nicht sein können. Zehn Spider fuhren offen in allen möglichen Farben hintereinander durch wunderschöne Alleen und Landschaften. Und siehe da, unser Auto fuhr, als wäre nie etwas gewesen.

Nach einer Weile erreichten wir die Filmstudios. Dort ließen wir zunächst das Frühstück im Bauch kräftig durcheinander schütteln. Der Schaker hieß Multimedia und bestand aus beweglichen Sitzplätzen und einer großen Leinwand. Als Kugel (Auto) wurde man durch einen riesigen Flipperautomaten gejagt. Nachdem die Herzschriftmacher wieder eingeschaltet worden waren, ging es weiter durch alt bekannte Kulissen der Filmgeschichte. Gegen Mauern sollte man sich dort lieber nicht lehnen. Es war meistens Pappmache. Der Höhepunkt war schließlich die Stuntshow. Als Kulisse dienten alte Wellblechhütten, zerbeulte Autos und Busse sowie allerlei Gedöns. Zwischen einigen Autowracks steckte sogar ein nur noch wenige Zentimeter hohes Fiat 124-Coupé. Ein trauriger Anblick.

Die Gladiatoren zogen, in "Mad Max" - Kutte gekleidet, zunächst mit Autos und Motor-

rädern in die Arena ein. Als letztes erschienen noch ein LKW und Attrappen-Hubschrauber auf der Bildfläche. Ein Sprung aus 20m Höhe beendete mit viel Applaus die Vorstellung.

Um nicht vom Fleisch zu fallen, setzten wir unsere Fahrt als bald in Richtung Pizzeria "Il Centro" fort. Vorbei an einer Russischen Siedlung mit hübschen Holzhäusern und dem Wannsee erreichten wir schließlich das Restaurant. Dort warteten bereits andere Spideraner, die einen Tag später gekommen waren.

Frischgestärkt ging es weiter zum Kurfürstendamm. Es war gar nicht so einfach alle Autos zusammenzuhalten. Ampeln zerschnitten die Spiderschlange. Und ein hartnäckiger Bus bestand auf seiner Busspur, die wir mitbenutzten. Für alle Nichtberliner war der Kurfürstendamm wirklich beeindruckend. Auf der Zielgeraden zum Brandenburger Tor ging es dann kurz vorher scharf links ab.

In der Nähe des Reichstagsgebäude "erfrischen" wir uns mit kofferraumwarmen Sekt. Als Abschluß Spider-Gruppenfoto vor dem Reichstagsgebäude, daß vielleicht mal in die Geschichte eingeht!

Anschließend fuhren wir ins Hotel zurück, zum Frischmachen, Ausruhen, Dösen usw. Wieder mal vom Hunger

gepackt, ging es weiter in die "Alte Schmiede", wo die Bäuche mit Hufnägeln, Amboß, Schmiedefeuer und weiteren deftigen Speisen gefüllt wurden. Im nahe gelegenen Biergarten klang der Tag, bei Bier, Wein, Cola und Kaffee in gemütlicher Runde aus.

Ausgeschlafen und gestärkt ging es am letzten Tag in Richtung Spreewaldring zur Kartbahn. Die Spider fuhren, natürlich bei super Wetter, eineinhalb Stunden übers Land. Schlagloch-Slalomfahrten blieben zum Glück aus. Schon in 1 km Entfernung hörte man die bissigen "Rasenmäher-Motoren". Die Karts waren zwar klein, aber dafür eben um so lauter.

Zunächst beobachteten wir das Geschehen auf der Piste in sicherer Entfernung von Holzbänken aus. Nach kurzer Zeit konnte unsere Jungs nichts mehr halten. Erstmal hieß es



Ein erhebender Anblick!



Erinnerungsfoto für jeden Teilnehmer

jedoch eine ganze Weile anstehen. Kartfahren wollte an diesem Tag anscheinend jeder. Endlich war es soweit. Mit Motorradhelmen auf dem Kopf ging es los. Anfangs wurde in den Kurven noch etwas gebremst. Später verzichteten die Fahrer auf das Bremspedal.

Mit Quietschen und Überholmanövern fegten die Karts über den Parcours. Ohne größere Karambolagen war das Rennen nach 8 Minuten beendet. Und wenn man nun schon mal da ist, dann können wir auch ein zweites Mal mitfahren. Also erstmal wieder anstehen.

Diesmal ließ auch ich mich zum Mitfahren überreden. Der Schweiß vom Vorbesitzer war im Helm noch zu riechen und zu spüren. Aber das schreckte mich natürlich nicht ab. Etwas mulmig war mir allerdings schon. Ich setzte mich auf den Sitz und mein Hinterteil war

gerade mal 10 cm vom Boden entfernt. Linker Fuß auf linkes Pedal (Bremse), rechter Fuß auf rechtes Pedal (Gas). Etwas ungewohnt gegenüber einem Auto. Bereits beim Start wurde ich mit einem kräftigen Anschub auf die Bahn befördert.

Kurz darauf stellte ich fest, das die Straßenlage dieser kleinen Flitzerphänomenal ist. Das machte mich mutiger, so daß ich auch mit Vollgas fuhr und nur in den "gemeinen" Kurven auf die Bremse stieg. Das Lenken war allerdings Schwerstarbeit. In diesem Moment verstand ich auch Shorties Bedenken bezüglich eines Muskelkaters in den Armen (den hatte ich übrigens wirklich am nächsten Tag). Die Temperatur unter dem Helm stieg an. Meine Hände waren feucht und ich mußte Obacht geben, daß mir nicht das Lenkrad aus den Händen

rutscht. Trotz alledem hat es höllisch Spaß gemacht.

Mittlerweile war es früher Nachmittag und das bedeutete auch langsam Abschied nehmen. Als Trost hatten wir herrliches Spiderwetter für die Rückfahrt.

Zuletzt noch ein großes Lob an die Organisatoren Bianca und Markus. Ihr habt das Treffen abwechslungsreich gestaltet, ein tolles Hotel und gute Restaurants ausgesucht; und eure Stadt den Nichtberlinern sehr schmackhaft gemacht, einmal wieder zu kommen. Berlin ist ein Spidertreffen wert!

Liane & Tilmann



Jetzt geht's los..



Es war einmal..

..ein kleiner grüner Spider, und der war meistens ganz allein. Irgendwann traf er einen kleinen schwarzen Spider und klagte ihm sein Leid. Der kleine schwarze Spider hatte Mitleid mit seinem grünen Kumpel und fragte ihn, ob er nicht mitkommen wollte - er wußte von einer großen Versammlung im hohen Norden des Landes, wo sich aus allen vier Himmelsrichtungen viele andere Spider treffen wollten. Der kleine grüne Spider war ganz aufgeregt und freute sich wochenlang auf dieses Treffen.

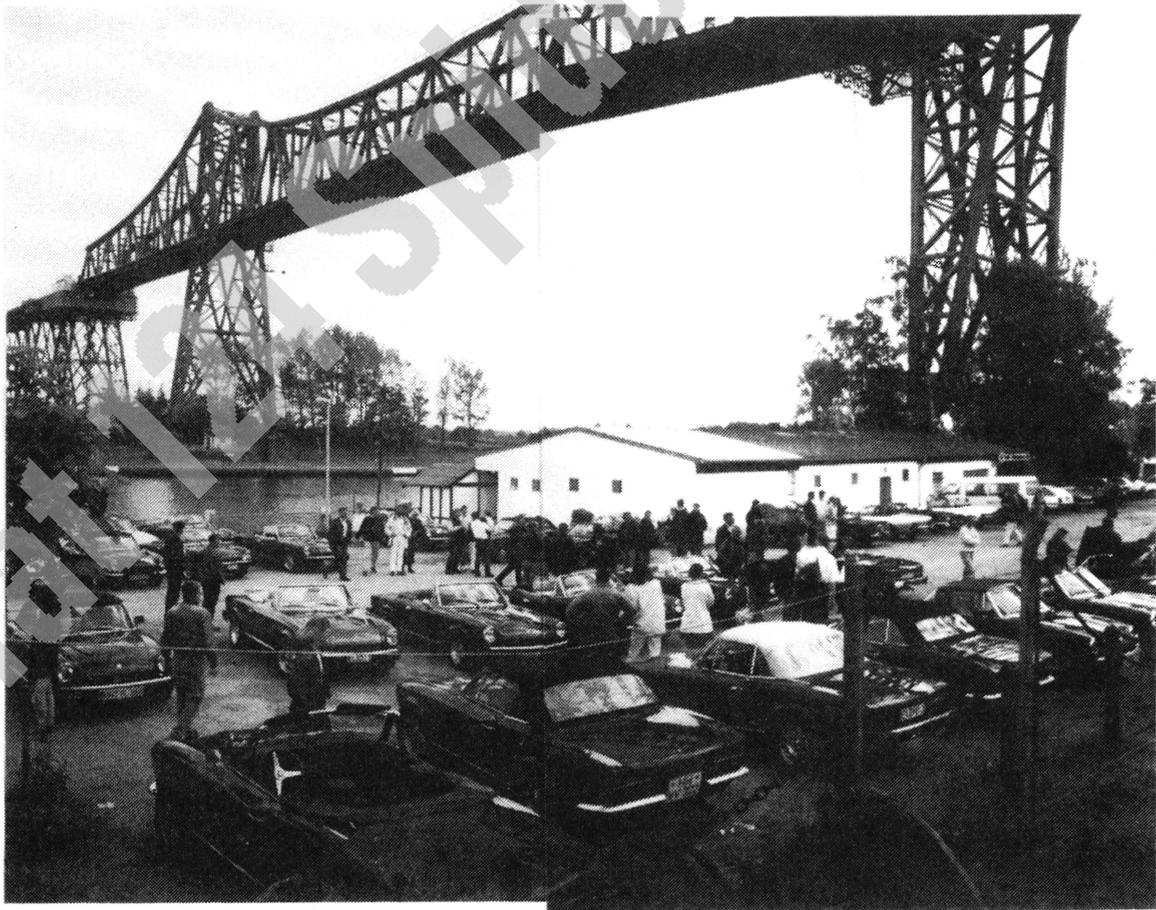
Je näher dieses nun rückte, desto aufgeregter wurde er.

Sein Mensch wunderte sich nur und konnte sich gar nicht so recht erklären, was mit seinem kleinen Freund los war. Aber es war eigentlich ganz offensichtlich: der Temperatur nach zu schließen hatte der kleine grüne Spider richtig heftig Fieber. Deshalb brachte ihn sein Mensch zum Arzt, der aber trotz eines langen Untersuchungstages rein gar nichts feststellen konnte.

Endlich! Es sollte losgehen! Der kleine grüne Spider hatte sich richtig rausgeputzt und glänzte in der Sonne. Schließlich wollte er sich von seiner besten Seite präsentieren.

Außerdem sollte er sich auch mit seinem neuen Kumpel, dem kleinen schwarzen Spider, treffen, um gemeinsam den Weg gen Norden anzutreten.

Auf dem Weg zu seinem Kumpel wurde ihm dann richtig schlecht - die ganze Aufregung war wohl zuviel für ihn. Wild qualmend und Wasser spuckend stand er dann bei seinem Gefährten vor der Tür und war furchtbar unglücklich, denn der Mensch seines Kollegen diagnostizierte ein schweres Kühlleiden. Oh Graus, und nun? Am Freitag nachmittag war bestimmt kein Arzt mehr aufzutreiben, wo er sich doch so gefreut hatte. Aber Grün



Rendsburgs Wahrzeichen: Die Hochbrücke!

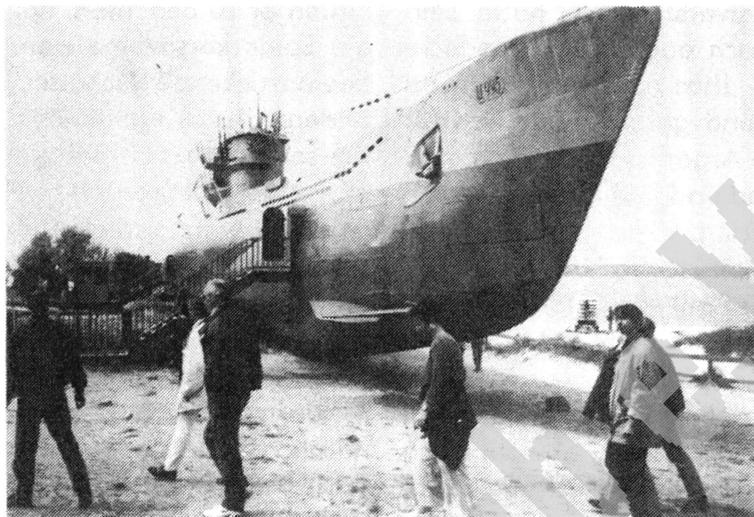


ist ja bekanntermaßen die Farbe der Hoffnung und siehe da: der Arzt war da, hatte Zeit und konnte helfen. Glückes Geschick - auf nach Rendsburg!!

Schon bei der Anreise war der kleine grüne Spider schwer beeindruckt - so viele Freunde auf einem Haufen hatte er noch nie gesehen. Und wie gut die anderen aussahen - die wahre Pracht. Schnell stellte er fest, daß er der einzige seiner Art war, denn kein anderer war wie er sooo grün. Auf seinem Schlafplatz abgestellt, winkte er nochmal seinem Menschen, der ihm sicherlich alles berichten würde, was so außerhalb seiner Reichweite passieren würde. Wie er später erfuhr, bezog sein Mensch erstmal sein Quartier. Ein sehr schönes, nach Aussage seines Menschen. Auch die anderen Menschen, die ihn in Empfang genommen hatten, waren sehr, sehr nett.

Etwas später zog eine Horde Menschen an dem kleinen grünen Spider vorbei. Die spinnen, die Menschen, dachte er so bei sich, die gehen zu Fuß! Heimlich fragte er sich, ob er sich wohl schlecht aufgeführt hatte und deshalb nicht mit durfte. Ziemlich heiter kam die gleiche Horde Menschen Stunden später von einem köstlichen Abendmahl im Schützenheim in Westerröfeld zurück.

So richtig zum Schlafen kam der kleine grüne Spider aber trotzdem nicht, da sich die Horde Menschen zum allgemeinen Beschnuppern in der Klöndeel



Das Marineehrenmal in Laboe

versammelte und dabei ziemlich viel Krach machte.

Am nächsten Morgen sah sein Mensch auch dementsprechend verschlafen aus, als er sich zum Frühstück in die benachbarte Heimvolksschule aufmachte. Der kleine grüne Spider fragte sich ernsthaft, woran das nun schon wieder liegen könnte, wußte aber keine Antwort. Schon bald war er schlauer, denn nach dem Frühstück sollte es das erste Mal so richtig losgehen. Ein Kiel-Törn stand auf dem Programm. Der kleine grüne Spider ächzte und stöhnte, denn sein Mensch war nicht allein. Einen zweiten Menschen sollte er mitnehmen - und dann auch noch einen mit so einer komischen grünen Jacke, die farblich so gar nicht recht passen wollte. In Gedanken legte sich der kleine grüne Spider schon eine Moralpredigt für seinen Menschen zurecht, da er zusätzlich auch noch in völlig unbekannter Art und Weise geführt wurde, aber er hatte Spaß am schnellen

Fahren. Auf der Fahrt sah er dann lauter interessante Dinge, die er noch nie gesehen hatte. In Laboe konnte er unter anderem ein U-Boot und ein Marineehrenmal bestaunen.

Auf der Fahrt zurück über ganz furchtbar viel Dörfer (Gaarden, Düstenbrook, Wik, Holtenmoor, Gettorf, Revensdorf, usw.) Richtung Akademie bekam er mit, daß inzwischen noch viel, viel mehr Spider eingetroffen sein sollten. Und es stimmte. Was für ein Bild dachte der kleine grüne Spider: Fast 50 Stück seiner Art waren hier nun versammelt - er war entzückt. Auch sein Mensch schien Spaß zu haben, denn die ganzen Spider hatten selbstverständlich ihre Menschen mitgebracht, und die waren alle ziemlich nett.

Kaum hatte sich der kleine grüne Spider erholt, ging es auch schon wieder los. Diesmal in Richtung einer Schwebefähre, wo sich die Menschen bei Kaffee und Kuchen stärken wollten.



Selbstverständlich hatte sein Mensch auch an ihn gedacht und ihm seinen gierigen Schlund gefüllt. Aber was für eine Ärger: Sein Mensch ging fremd und ließ ihn schmachvoll zurück. Und das alles für einen so komischen kleinen roten Spider mit einer ganz "wildem" Kennzeichnung. Der kleine grüne Spider dachte so bei sich, daß der rote Kollege eigentlich viel zu alt war, obwohl auch ziemlich gut in Schuß. Leicht beleidigt und schmollend stand er nun an der Akademie, aber zum Glück nicht ganz allein. Auch andere Menschen hatten offensichtlich so komische Ideen wie sein Mensch.

Stunden später war sein Mensch dann wieder da und verschwand in seinem Quartier. Bedienungsanleitungen, wie er zu pflegen sei u.a., sollten betrachtet werden - ihm war's recht, denn sein Mensch sollte sich ruhig mal schlau machen, wie er denn so richtig zu behandeln sei.

Der kleine grüne Spider war im übrigen ziemlich traurig, weil sich alle über ihn lustig gemacht hatten. Er sei ein Försterauto, wurde behauptet, und irgendwie tat ihm das richtig weh. Er beruhigte sich damit, daß die anderen Menschen schlichtweg neidisch auf sein einzigartiges Farbleid waren, denn schließlich war er der einzige seiner Art - jawohl!!!

Gen später Stunde ging es zum Abendessen ins Restaurant "Fördeblick". Sein Mensch wußte

hinterher zu berichten, daß so ein Spiderkorso eine ziemlich beeindruckende Sache sei. Die anderen Autos, mit denen man sich sonst so die Fahrbahnteile muß, haben meistens brav Platz gemacht, wenn sich zwei Spider quer stellten. Das Abendessen hatte seinem Menschen ziemlich gut gefallen, und auf der Rückfahrt war sein Mensch rundum zufrieden. Er hatte nämlich sehr nette Vertreter seiner Art aus dem Euskirchener Raum kennengelernt.

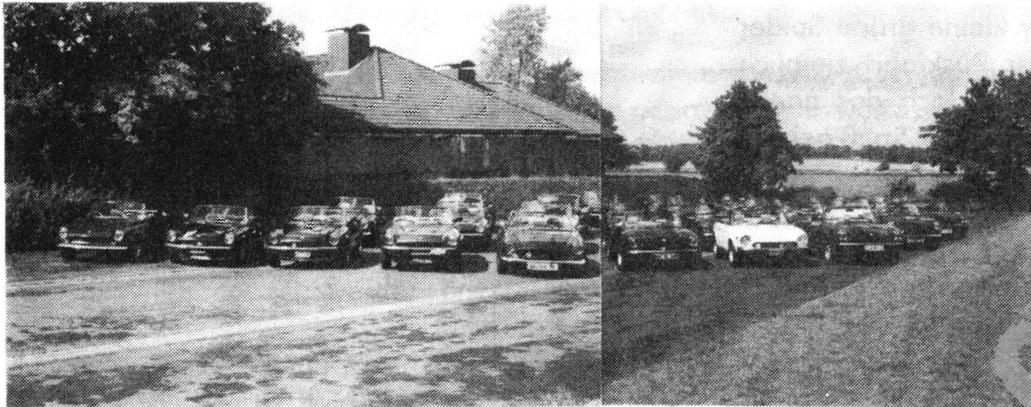
Als sein Mensch sich dann, wieder in der Akademie getroffen, in die Klöndel aufmachte, schwante dem kleinen grünen Spider Böses. Der Mensch vom roten Kollegen war von der Seite seines Menschen einfach nicht weg zu kriegen. Der kleine grüne Spider stellte sich heimlich die Frage, ob der Oberspidermensch die Art der aktiven Freundschaftswerbung nicht doch etwas übertrieb. Aber er wollte das Ganze lieber abwarten, denn sein Mensch ist ja schließlich groß genug.

Am nächsten Tag ging es erneut auf Tour. Sein Mensch machte auf den kleinen grünen Spider einen etwas übertankten Eindruck, aber das würde sich bestimmt bald geben. Auf jeden Fall wollte er sich darum nicht mehr kümmern, denn er sollte bei einem Menschen namens Axel Augustin neue Kleiderteile bekommen, und darauf freute er sich, weil die anderen Spiderkollegen ihm berichtet hatten, was für zusätzliches Equipment ihm so alles fehlen würde. Und so wollte er dann auch nicht mehr sein, so ohne Gummistopfen, und vor allen Dingen sein Dachversteck war besonders wichtig.

Seine Aufregung wurde immer größer, denn sein Mensch hatte ihm Versprochen, daß er nun auch das dänische Ausland kennenlernen sollte. Der ganze Tag gefiel dem kleinen grünen Spider so gut, daß er gar nicht mehr zurück wollte. Er hatte so viele schöne Dinge gesehen, daß er der Meinung war, an der Grenze nochmal kurz streiken zu



Wer hat seinen Paß vergessen?



Abschließendes Gruppenbild

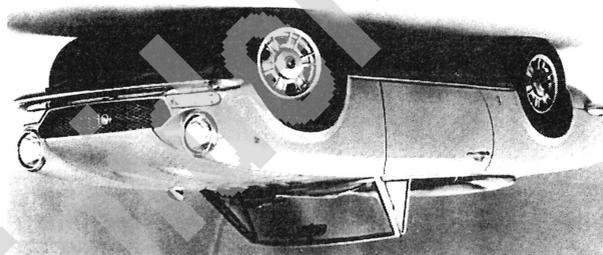
müssen; zum Glück aber wie gesagt nur kurz. Zurück in der Akademie wurde die Hauptversammlung ausgerufen.

Reges Gemurmel war sogar auf dem Schlafplatz des kleinen grünen Spiders zu hören. Was da wohl wieder los war? Ach ja, sein Mensch hatte berichtet, daß der Oberspidermensch und sein Gefolge keinen Bock mehr hatten, das Rudel anzuführen - sie hatten das auch schon ziemlich lange gemacht. Per Nord-Süd-Gefälle sollten diese Jobs nun weitergegeben werden.

Und so war es dann auch: Die Rudelführung wurde nach Bad Soden verlegt. Anschließend stärkten sich die Menschen bei einem genialen Büffet, welches die Organisatoren des Treffens bestellt hatten.

Abschließend klönten die Menschen der Spider bis tief in die Nacht und rüsteten sich zu später Stunde für eine Mütze voll Schlaf, denn am nächsten Tag sollte es schon sehr früh in

Sie und Ihr Fiat Spider 124 brauchen nicht Kopf zu stehen.



HOLTMANN & NIEDERGERKE
GmbH

Ersatzteile für Liebhaber Fiat

Holtmann & Niedegerke halten ständig von A wie Anstecknadel oder Auspuffanlage bis Z wie Zylinderkopfdichtungen über 13.000 Teile für FIAT Klassiker für Sie am Lager.

SERVICE wird bei uns großgeschrieben.

Fordern Sie unsere kostenlose Preisliste an und überzeugen sich selbst.

Holtmann & Niedegerke GmbH • Meiersfelder Straße 43 • D-32760 Detmold
Telefon 0 52 31 / 5 02 48 und 5 90 04 • 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 071 59 / 68 44
SF (Fax) 08 14 / 3 39 75 • DK 0 38 36 / 65 67 • GB 08 69 / 34 02 89



Richtung der heimatischen Gefilde gehen. Der kleine grüne Spider war auf der Rückfahrt ziemlich traurig, da er doch das ganze Wochenende soviel Spaß gehabt hat. Er konnte sich aber damit trösten, daß er spätestens im Herbst die ganze Meute wiedersehen und man dann sicherlich auch viel Spaß haben würde.

An dieser Stelle meinen ganz speziellen Dank an die Organisatoren Andrea, Olli und Christian. Meine erste Teilnahme an einem Clubtreffen war wirklich klasse. Meinen Dank auch für die nette Aufnahme in Euren Kreis.

Christiane Büll

URKUNDE

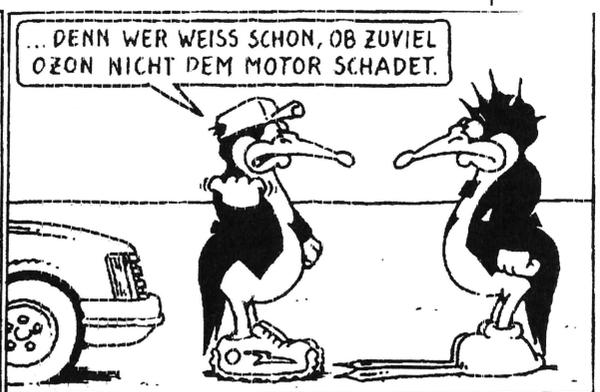
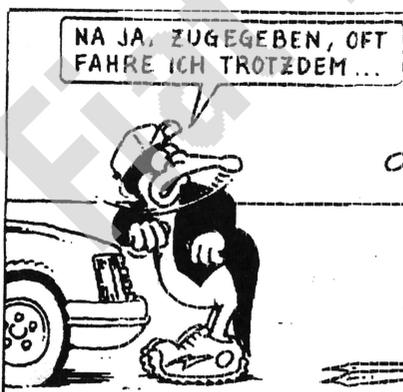
Hiermit verleihen wir

Herrn Christian Schlamp

für besonders intensive und erfolgreiche Grabarbeiten die silberne Baggerschaufel am Geschenkband.

Hamburg, den 7. Juni 1995
Das Preiskomitee

Cartoon





Sicherheitstraining beim ADAC

Im Frühjahr hatte ich das Glück, an einem Sicherheitstraining des ADAC teilnehmen zu können. Nach diesem Tag habe ich meine übliche - eher sportlich geprägte - Fahrweise unerwartetermaßen meinem neuen Sicherheitsbedürfnis entsprechend angepaßt. Ich kann diesen Kursus jedermann nur dringend empfehlen. Besonders denen, die meinen, sie könnten ja so supertoll Autofahren, respektive hätten ihren Spider jederzeit voll im Griff. Pustekuchen, auch nach 10 Jahren Fahrpraxis auf allen möglichen mitteleuropäischen Pisten, davon 4 Jahre mit meinem 85er Spider! Gerade ein so labiles Gefährt will beherrscht werden! Erst recht, wenn es mal feucht oder gar naß werden sollte!

Aber der Reihe nach: Es begann mit gut 1 Stunde theoretischem Unterricht, in dessen Verlauf jedem halbwegsgebildeten Mitteleuropäer sowie auch jedem "Schwachmathematikus" klar wurde, daß er eigentlich immer "hintendrauf" landen wird, wenn jemand hinter einem LKW ausschert und in seine linke Spur einfährt. Es sei denn, er hätte richtig bremsen gelernt. Und genau das sollten wir also lernen.

Denn: **Bremsen heißt immer Vollbremsung!
Sonst hat man fast nie eine Chance.**

Und das lernten wir dann alle, egal ob weiblich oder männlich, jung oder alt, ängstlich oder weniger ängstlich, kraftlos oder kraftvoll.

Denn: **Vollbremsung heißt, auf das Bremspedal treten, mit dem
gesetzten Ziel, es abzubrechen oder wenigstens zu verbiegen.**

Unser Fahrlehrer hat das allerdings auch nur einmal geschafft - bei einem Mercedes-Benz wohlgemerkt. Ihr könnt es Euch schon denken: Alle haben gelernt, richtig zu bremsen und dabei auch ihr Auto im Griff zu behalten. Will heißen, es dorthin zu lenken, wohin sie und nicht ihr Auto wollen, um das Gefährt aus einer Gefahrenzone zu bringen. Für alle, die jetzt glauben, dies sei ein Schleuderkursus gewesen: Fehlanzeige! Es wurde nie schneller als 50 km/h gefahren. Geschleudert wurde trotzdem, aber nur solange, bis man es vermeiden konnte. Es hat genau so viel Angst wie Spaß gemacht. Mancher brachte hinterher erst einmal sein Auto in die Werkstatt, um die Bremsen richtig einstellen zu lassen, aber alle wollen im nächsten Jahr wieder dabei sein, um es noch einmal zu üben. Einziges Problem: Man muß sich rechtzeitig anmelden, denn die Kurse sind mindestens ein 1/2 Jahr im voraus ausgebucht. Aus gutem Grund, wie ich meine. Denn Ihr werdet noch erheblich mehr lernen ..., und der Spider wird es überleben.

Informationen und Anmeldung beim ADAC

Preis für Mitglieder 100,- DM, sonst 150,- DM

Viel Spaß, Sönke

PS.: Um die entscheidende Frage nicht unbeantwortet zu lassen, darf ich noch erwähnen, daß der Spider bei Vollbremsung auch voll bis zum Anschlag in die Knie geht, sich entsprechend aufschauelt, wenn die Bremse gelöst wird, daß er auf ungleichem Untergrund natürlich hinten ausbricht, wie man es von einem Heckantriebler erwartet, höhere Kurvengeschwindigkeiten somit auch gar nicht meistert und beim Ausweichen reichlich Kurbelarbeit vom Fahrzeuglenker verlangt. Rallyefahren fällt also mit Serienausstattung flach!



Spider-Urlaub an der Côte d'Azur

Endlich waressoweit - unser erster großer Spider-Urlaub stand bevor. Etwas aufgeregt waren wir schon, ob unser Mister die lange Tour auch wirklich schaffen würde, doch wir beschlossen, optimistisch zu sein. Außerdem war die Vorfreudeschongroß, schließlich hatte uns Joachim Häring eine wundervolle Paßroute durch die französischen Alpen empfohlen.

Nachdem der Spider bis in die kleinste Ecke beladen war - Küchenrollen und Toilettenpapier passen wirklich wunderbar in die Freiräume hinter den Radläufen! - ging es los, allerdings vorerst nur bis zum Nürburgring. Dort nahmen wir das Wochenende an unserem Clubtreffen zum Oldtimer-Grand-Prix teil, leider aber bei sehr schlechtem Wetter und mit dem Ergebnis, daß Claudi anschließend absolut keine Meinung mehr auf Zelten hatte.

Glücklicherweise hatten wir aber eine feste Anlaufstelle bei Cannes - Freunde hatten uns in ihr Ferienhaus eingeladen. Also ließen wir uns unsere Urlaubs-laune nicht trüben und machten uns auf den weiteren Weg zur Côte d'Azur. Auf die Strecke (route des Grandes Alpes) wollen wir hier nicht näher eingehen, denn sie wurde in einem früheren Spider-Magazin bereits von Oliver Meyer beschrieben. Nur soviel sei gesagt: Die Paßroute

(z.B. Col d'Iseran, 2770m) war absolut herrlich, die Aussicht teilweise wirklich gigantisch und der Spider benahm sich tadellos. Für die Grenzübergangung hatten wir uns übrigens ein magnetisches D-Schild gebastelt, das seinen Zweck auch vollkommen erfüllte.

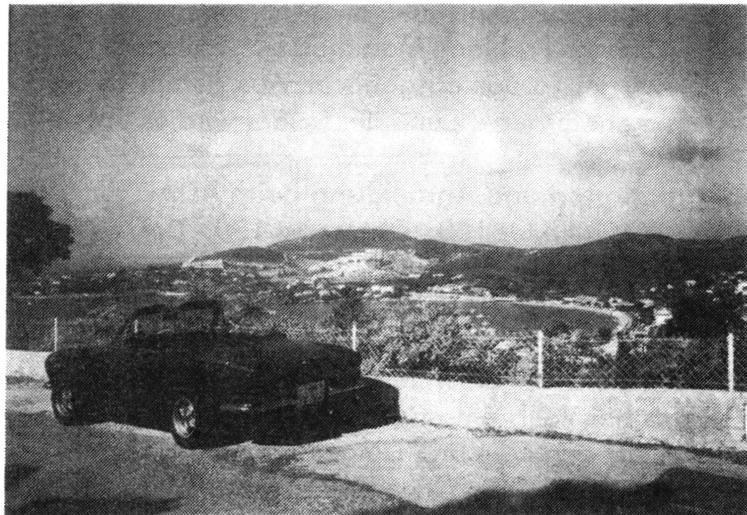
An der Côte d'Azur angekommen, erlebten wir unsere erste Überraschung: So leer es vorher auf den Pässen gewesen war, so voll war es nun hier auf der Küstenstraße. Leider hatten wir uns genau die Urlaubszeit der Franzosen ausgesucht und standen nun prompt im Stau. Die Sonne brannte uns ziemlich gnadenlos aufs Haupt, und wir wurden des öfteren ungläubig bestaunt.

Französische Cabrios sah man selten, und wenn, dann

nur mit geschlossenem Dach. Nur die dummen Deutschen fuhren offen und holten sich beinahe einen Sonnenstich...

Als wir endlich in Agay angekommen waren, waren wir völlig fertig. Leider ging es unserem Spider nicht anders - unser Mister hustete etwas und gab leicht bläulichen Qualm von sich. Also gönnten wir ihm und uns eine kleine Pause und genossen die nächsten Tage bei herrlichem Sonnenschein und purem Faulenzen am Strand und im Garten.

Eines Tages jedoch beschlossen wir, mit unserem Mister einen Ausflug nach St. Tropez zu machen, was sich allerdings als fataler Fehler erwies: Für die knapp 50 km benötigten wir geschlagene zwei Stunden, die wir bei sengender Sonne im Stau verbrachten. Unserem Mister



Das offizielle Urlaubsfoto!

Bucht von Agay, August 1994

Reisebericht

bekam dieser Trip gar nicht gut. Er verschluckte sich zunehmend, drehte entweder zu niedrig oder viel zu hoch und ging öfter auch mal einfach aus. Auch die ausgestossenen Qualmwolken wurden ständig größer, so daß unsere Hintermänner immer mehr Abstand hielten. Nach Beendigung dieses Ausfluges trauten wir uns - trotz auseinandergenommenen und wieder zusammenbekommenem Vergaser - nicht mehr, weitere Touren zu unternehmen.

Wir verbrachten also den Rest des Urlaubs am Strand und waren später nach einer zügigen Heimfahrt in nur zwei Etappen froh, wieder heil in Hamburg gelandet zu sein. Das Fazit, das wir aus dieser Reise gezogen haben und Euch als Tip mitgeben wollen:

Eine Fahrt zur Côte d'Azur lohnt sich auf alle Fälle (besonders die Paßtour), aber man sollte die Urlaubszeit der Franzosen vermeiden, da der Fahrgenuß sonst von allzu vielen Staus getrübt wird.

rdv

PS.: Als wir den Vergaser bei Axel reklamieren wollten, lief der Wagen in Flensburg auf einmal wieder superrund. Ausgetauscht wurde der Vergaser dann aber trotzdem.



Der edding 8050 Reifenmarker hat die Tusche für die Beschriftung von Reifen, Gummi und verwandten Materialien. Der Marker hat eine Strichbreite von 2 - 4 mm, die Tusche ist weiß und nach dem Auftrocknen wisch- und wasserfest. Unsere Empfehlung: ausprobieren! Interessiert? Muster und Sammelprospekt kommen sofort.

Name _____

Straße _____

Ort _____

edding

Der Spezialist für Filz- und Faserschreiber.

edding Aktiengesellschaft, 22923 Ahrensburg
Tel. 04102/808-0, Fax 04102/808-169



Tips bei US-Spidern

Der Motorklassik unterlief in der Ausgabe 7/95 ein ziemlicher Fehler: Einige Tips von Gerhard Mühr aus dem Deutschland Club zum Kauf von US-Import-Spidern veröffentlichte man unter "Gerhard Mühr vom Fiat 124 Deutschland Club e.V., Leinpfad 91, 22299 Hamburg", also unter der Adresse unseres ehemaligen Vorsitzenden Christian Schlamp. Peinlich, peinlich! Und einen Zusammenschluß der beiden Clubs wollen wir nun wirklich nicht!

Die Tips selber allerdings sind für einige von Euch sicher nützlich, weshalb wir sie hier nochmal abdrucken.

Zulassung:

Nahezu kein CS0- und CS2-Modell hat in Deutschland eine Typprüfung. Da der TÜV gelegentlich Probleme bereitet, sollten Käufer allem Ärger aus dem Weg gehen und nur ein Auto mit deutschem Brief kaufen.

Motorträger:

Der Vorderachskörper, auf dem der Motor mit seinen Gummilagern angebracht ist und an dem auch die Achsschwinge befestigt sind, ist manchmal angerissen. An der Vorderachse selbst darf auf keinen Fall geschweißt worden sein: Achskörper dürfen nur ausgetauscht werden.

Achsschwinge:

Die Kugelköpfe sind fast immer defekt, weil sie trocken sind. Die alten Köpfe neigen wegen ihrer Konstruktion zum Ausreißen, was zum Verlust des Rades führt. Deshalb sollten die kompletten Achsschwinge ausgetauscht werden, neue Gummilager gehören ebenfalls dazu.

Silentgummis:

Die Scharnierpunkte der Streben und Schwinge bestehen aus einem Gummiblock mit Metallkern. Die Gummis sind oft spröde und zugleich ausgeschlagen. Die Streben können nur komplett gewechselt werden, bei den Schwinge sollte man es genauso halten.

Lenkgetriebe/Lenkungsdämpfer:

Beide Teile müssen ölfüllt sein, was meistens nicht der Fall ist. Die Spider-Lenkung muß leichtgängig und geräuschlos funktionieren.

Bremsanlage:

Die Bremsschläuche sind häufig bis auf die Karkasse gerissen oder aufgequollen. Die Abdichtkappen der Rad-Bremszylinder sind ebenso oft defekt. Dadurch können die Bremszylinder anrosten, ein häufiger Grund für schiefe Bremsen.

Wichtig sind auch die Entlüftungsnippel. Man sollte sie einmal im Jahr lösen und wieder anschrauben. Die Abdeckkappe darf nicht fehlen. Das Handbremsseil neigt besonders unter dem Auspufftopf zum Festrosten. Merke: Beim Montieren immer Bremspaste verwenden.

Der über der Hinterachse sitzende Bremskraftregler muß auf seine Funktion getestet werden.

Reimporte



Innenraum:

Die Rückenlehnen der Sitze sind manchmal gebrochen, neue Sitze teuer. Bei den Sicherheitsgurten fehlt gelegentlich ein Prüfzeichen, weshalb die Gurte aber nicht gleich ausgetauscht werden müssen. Wenn die oberen Türscharniere aus der Türbefestigung herausgerissen sind, muß die Tür zwecks Reparatur zerlegt werden.

Karosserie:

Auch US-Spider rosten, häufig sind diese Autos sogar stärker korrodiert als entsprechende deutsche Modelle. Teilweise werden Wagen zum Verkaufen erst nach Kalifornien gebracht. Der Lack ist häufig von schlechter Qualität. Besonders wenn die neue Farbe nur über die alte gespritzt wurde, gibt es schnell Risse. In diesem Fall muß die ganze Karosserie abgeschliffen werden.

Die Auspuffanlage ist vielfach zusammengestückelt oder durch die Verladung mit Gabelstaplern zerdrückt.

Da der 124 Spider in den USA eher zu den billigen Autos gehört, sind Unfallschäden in der Regel schlecht repariert.

Elektrik:

Zusätzlich zu den üblichen Elektrik-Problemen sind beim Fiat Spider oft schlampige Zusatzverdrahtungen und schlechte Masseverbindungen festzustellen. Die gelben Seitenleuchten vorne müssen als Blinker geschaltet werden.

Sollten die roten Seitenleuchten hinten betrieben werden, ist eine Ausnahmegenehmigung nötig. Wird die Leuchte abgeklemmt, handelt es sich um ein normales Katzenauge. Der TÜV kann in der Regel nicht auf einem Ausbau bestehen.

Die Scheinwerfer müssen in jedem Fall ausgetauscht werden. Ersatz ist aber einfach und preiswert.

Aus: Motor Klassik 7/95, S.62

Bitte teilt uns auf diesem Abschnitt Adreß-, Bankverbindungs- oder sonstige Datenänderungen mit. Einfach ausgefüllt in einen Fensterbriefumschlag stecken und abschicken! ✂

Name, Vorname des Mitglieds

Neue Adresse

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Telefon

FIAT 124 Spider Club e.V.

Ulrich Kronenberg
Robert-Stolz-Str. 52

65812 Bad Soden

Adressen



Vorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon
1. Vorsitzender	Ulrich Kronenberg	Robert-Stolz-Str. 52 65812 Bad Soden	06196/61067
2. Vorsitzender	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/881886
Kassenwart	Uwe Wagner	Robert-Stolz-Str. 13 65812 Bad Soden	06196/61385
Beisitzer	Friedel Jürging	Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	05732/81333
Beisitzer	Alexander Zaras	Fischbacherweg 9 65812 Bad Soden	06196/63558

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Adresse	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Rutkamp 67 24111 Kiel	0431/698061
2 /Hamburg	Christian Schlamp	Leinpfad 91 22299 Hamburg	040/4604922
3 /Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
4 /Friesland	Petrus Meyer	Tran 5a 49762 Lathen-Ems	05933/8294
5 /Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33611 Bielefeld	0521/86577
6 /Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37574 Einbeck	05561/81530
7 /Köln	Guido Brüning	Alte Bonnstr. 105 50321 Brühl	02232/34188
8 /Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/881886
9 /Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441/87301
10/München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82256 Fürstenfeldbruck	08141/24714

MILDE SORTE

Geschmack, der Freude macht



Mit MILDE SORTE
stimmt die Richtung.
MILDE SORTE, die
zeitgemäß-leichte Cigarette
mit dem vollen Tabakgeschmack.

11 Stück DM 1,-
21 Stück DM 1,90
24 Stück DM 2,20
in Österreich 20 Stück ÖS 12,-

