



SPIDER



+++ Vergaser +++ Preisrätsel +++ Limited Edition +++

M A G A Z I N

Ausgabe 4/95

11. Jahrgang

5,- DM

Auch diese beiden neuen Sportwagen heißen FIAT 124.



124 Sport Coupé DM 9.980.- 124 Sport Spider DM 10.980.- 1438 ccm, 90 PS (DIN), Spitze ca. 170 km/h.

Sie kennen die Limousine FIAT 124, das "Auto des Jahres". Hier sind die beiden sportlichen Versionen dieser hochmodernen Konstruktion:

124 Sport Coupé

Wie bei FIAT üblich, kein kostensparender Abklatsch der Limousine, sondern völlig individuell gestaltet. Mit jener Eleganz und Raffinesse, wie sie die Italiener souverän beherrschen. Ein 4-sitziges Coupé mit viel Innenraum und einem großen Kofferraum, luxuriöser Ausstattung – serienmäßig natürlich.

124 Sport Spider

Eine neue Meisterleistung von Pininfarina: jung, dynamisch – wie nur ein Wagen des Jahres 1967 sein kann. Besonders erwähnenswert das Vollsicht-Klappverdeck mit hinteren Seitenscheiben (die vollversenkbar sind!)

Großartige Fahrleistungen.

Beide Modelle mit modernster Technik: Sportmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, 90 PS für temperamentvolles Beschleunigen und hohe Dauergeschwindigkeiten – und die sprichwörtliche FIAT-Straßenlage

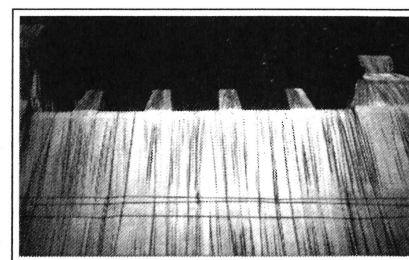
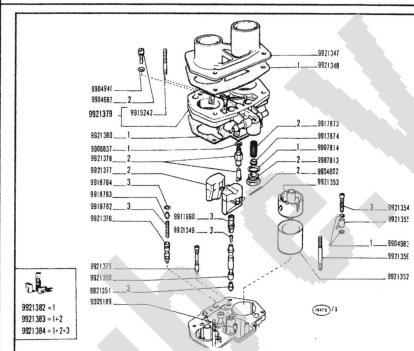
Es gibt noch soviel mehr über beide Modelle zu sagen. Wenden Sie sich daher bitte an Ihren FIAT-Händler. Oder schreiben Sie direkt an: DEUTSCHE FIAT AG, 71 Heilbronn

FIAT - ein guter Name





	Editorial	4
Technik		
	Technikblatt	5
	Weber Vergaser 40 IDF 10/11	6
Bastecke		
	Einstellung der Vergaseranlage -Weber 40 IDF 10/11_	7
	Aus Omas Trickkiste	10
	Überprüfung des Zusatzluft- schiebers am 2000 i.e.	10
	Störungen am Temperatur- fühler II	13
	Klare Sicht nach hinten	15
	Batterie -Wartung und Pflege-	16
Der Vorstand		
	Rückblick über 1995	17
Rubriken		
	Regionales	18
	Ersatzteilnews	19
	Kurz & bündig	20
	Mitgliederbewegungen	22
	Termine	23
	Wahre Spidergeschichte	24
Umfeld		
	Spider Weihnachts-Preisrätsel	26
	"Limited Edition"	28
	Der dicke Hund	30
	Teamwork -Synchronisieren von Mehrfachvergaseranlagen-	32
Redaktionsschluß:		
	Fahrt zur Mille Miglia	36
	Klimaanlage im AS Spider	37
Titelfoto		
	FIAT Werbeslogan vergangener Tage / Teil 2	38
	Adressen	39



Themenvorschläge

- Reiseberichte
- Wahre Spidergeschichte
- Fotos (auch ohne Text)
- Technikberichte



Winterschlaf

Das Jahr 1995 neigt sich dem Ende und der Spider ist wohl in den meisten Fällen schon in einen tiefen Winterschlaf gefallen. Wem es noch nicht aufgefallen ist, dem wird die „Erleuchtung“ spätestens beim Lesen des letzten Spider Magazin 1995 kommen. Von den, bei der Jahreshauptversammlung angekündigten Vorhaben, wurden bereits einige umgesetzt, wie z.B., Kontaktaufnahme mit der FIAT AG in Heilbronn, mit diversen Versicherungen zum Thema Oldtimerversicherung, mit dem italienischen Spider Club, und und und. Wie Ihr seht, sind wir recht aktiv und würden uns natürlich über jegliche Unterstützung durch Euch sehr freuen.

Leider muß ich sagen, daß sich momentan nur etwa 10 Mitglieder aktiv an der Clubarbeit beteiligen. Prozentual ausgedrückt sind dies gerade einmal 5% bei 200 Mitgliedern. Die meisten unter uns hatten doch sicherlich schon etliche Erlebnisse mit ihrem Spider, über die man ganze Bände schreiben könnte. Wem das Schreiben vielleicht schwerfallen sollte, kann mir auch gerne seine Story am Telefon erzählen, das nur zur Anregung. Vielleicht findet ja der ein oder andere etwas Muse zwischen den Jahren oder unter dem Tannenbaum.

So, nun aber genug gebettelt. Im vorliegenden Spider Magazin haben wir es trotz allem auf 40 Seiten gebracht. Eine stolze Zahl, trotz der vorgenannten 5%-Hürde! Aus dem Archiv konnte ein Artikel über das Synchronisieren der Weber Doppelvergaseranlage „ausgegraben“ werden, der wie ich meine, diese Arbeit sehr gut beschreibt. Weiter konnte durch ein Clubmitglied (Mrs./Mr. XXX) als Hausaufgabe ein Spider Weihnachts-Preisrätsel gestaltet werden. Mitmachen lohnt sich auf jeden Fall!

Wußtet Ihr übrigens, daß es in einem AS-Spider, Baujahr 68 eine Klimaanlage gab? Das alles und noch vielmehr könnt Ihr in dieser Ausgabe lesen!

So, nun können Andrea und ich Euch nur noch ein frohes Fest und einen guten Rutsch sowie ein gesundes Jahr 1996 wünschen.

jh & am

++ Neue Spider-Magazin Hotline mit Fax-Anschluß ++
06131/882181

+++ Neue Spider-Club Hotline +++
06196/644097

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: Joachim Häring
Groß Gerauer Str. 82
55130 Mainz
Tel./Fax: 06131/882181
Druckerei Kindermann
Holzhofstr. 10
55116 Mainz

Druck:

Anzeigenleitung: Joachim Häring

Mitglieder der Redaktion:

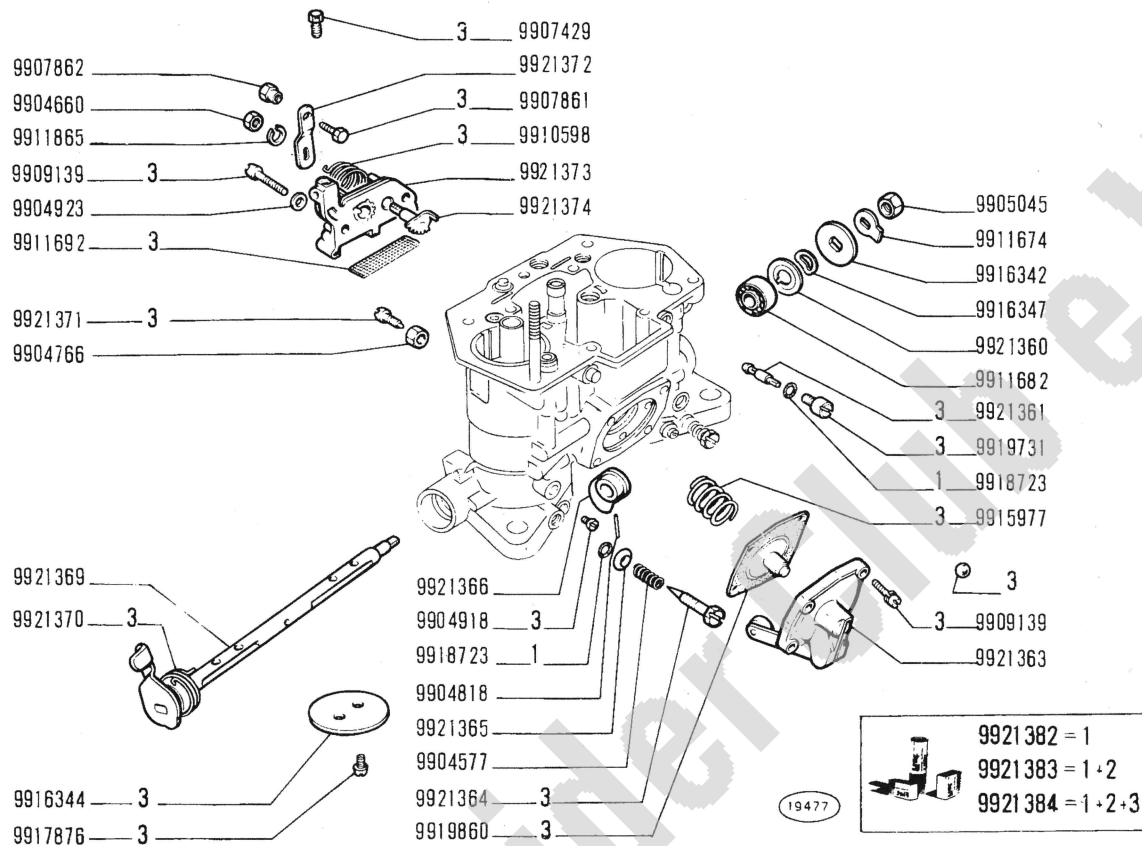
Joachim Häring (jh)
Ulrich Kronenberg (uk)
Uwe Wagner (uw)

Bankverbindung

Volksbank Bad Soden-Kelkheim eG
BLZ 500 922 00
Kto.-Nr.: 85 58 04

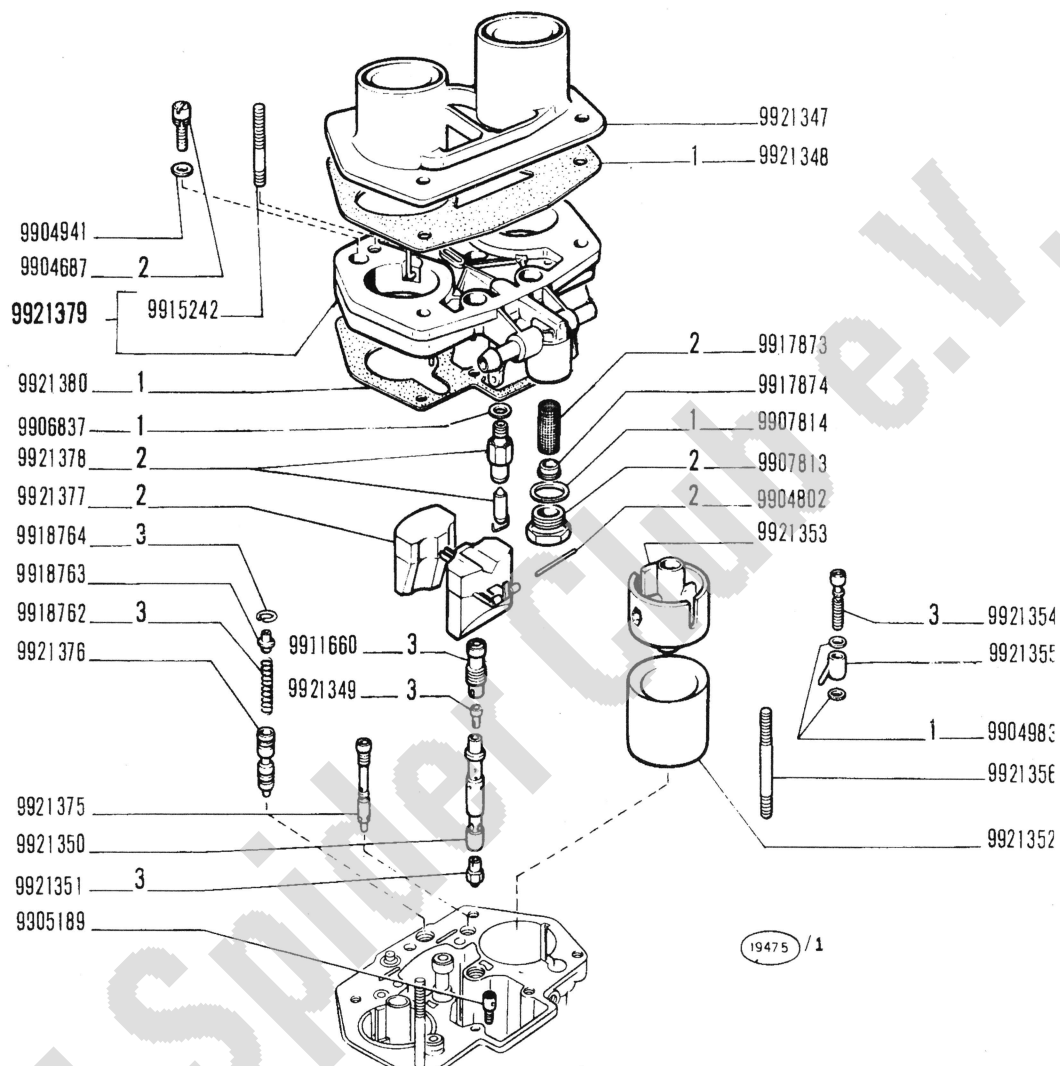


Vergaser Weber 40 IDF 10/11



FIAT-Teile-Nr.	Anzahl	Bezeichnung
9904577	2	Feder
9904660	1	Mutter
9904687	5	Schraube
9904766	2	Mutter
9904802	1	Bolzen
9904818	1	Stift
9904918	2	Stopfen
9904923	2	Scheibe
9904941	5	Scheibe
9904983	4	Dichtring
9905045	1	Mutter
9905189	1	Ventil
9906837	1	Dichtring
9907429	1	Schraube
9907813	1	Stopfen
9907814	1	Dichtring
9907861	1	Schraube
9907862	1	Mutter
9909139	6	Schraube
9910598	1	Feder
9911660	2	Etui
9911674	1	Sicherungsring
9911682	1	Lager
9911692	1	Sieb

FIAT-Teile-Nr.	Anzahl	Bezeichnung
9911865	1	Sicherungsring
9915242	2	Schraube
9915977	1	Feder
9916342	1	Scheibe
9916344	2	Drosselklappe
9916347	1	Scheibe
9917873	1	Filter
9917874	1	Stopfen
9917876	4	Schraube
9918723	4	Dichtring
9918762	2	Feder
9918763	2	Buchse
9918764	2	Haltering
9919731	2	Düsenhalter
9919860	1	Membran
9921347	1	Deckel
9921348	1	Dichtung
9921349	2	Düse
9921350	2	Mischrohr
9921351	2	Düse
9921352	2	Lufttrichter
9921353	2	Nebentrichter
9921354	2	Ventil



FIAT-Teile-Nr.	Anzahl	Bezeichnung
9921355	2	Düse
9921356	2	Schraube
9921360	1	Tellerscheibe
9921361	2	Düse
9921363	1	Beschl.pumpe
9921364	2	Schraube
9921365	2	Tellerscheibe
9921366	1	Nocken
9921369	1	Welle
9921370	1	Feder
9921371	2	Schraube
9921372	1	Hebel
9921373	1	Deckel
9921374	1	Welle
9921375	2	Düse

FIAT-Teile-Nr.	Anzahl	Bezeichnung
9921376	2	Ventil
9921377	1	Schwimmer
9921378	1	Ventil
9921379	1	Gehäuse
9921380	1	Dichtung
9921382	S	Ausrüstung bestehend aus 1
9921383	S	Ausrüstung bestehend aus 1 und 2
9921384	S	Ausrüstung bestehend aus 1,2 und 3



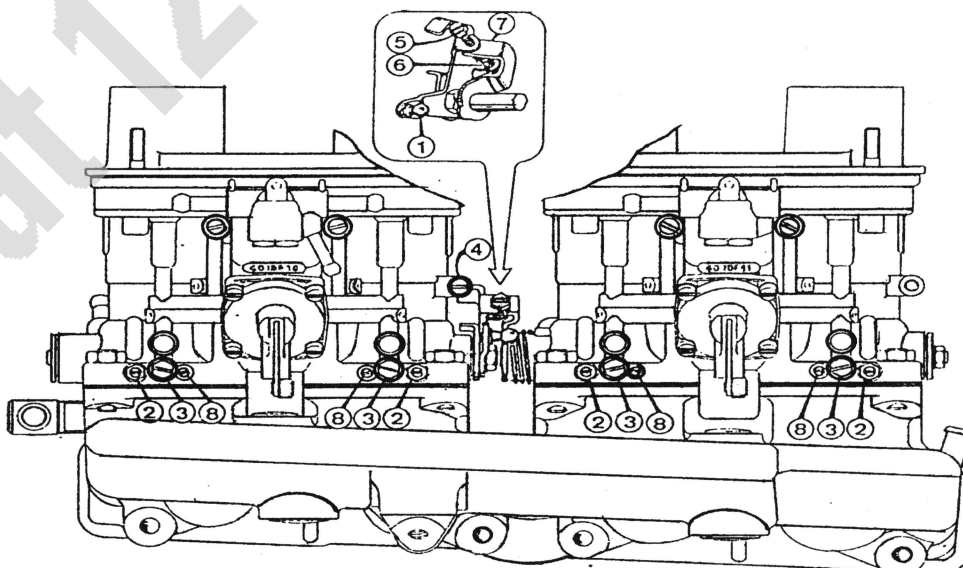
Einstellung der Vergaseranlage -Weber 40 IDF 10/11-

Entnommen aus der FIAT Kundendienst-Information Nr. 36 von 1970

FIAT 124 Sport 1600 (110 PS), Leerlaufeinregulierung der Mehrfachvergaseranlage

Die Grundeinstellung ist in den Punkten 1 bis 12 aufgeführt:

- 1.) Luftfilter abnehmen
- 2.) Meßinstrumente anschließen
- 3.) Motor warmlaufen lassen, Kühlwassertemperatur mindestens 70 Grad C, Motorzustand, Zündung, Zündkerzen in Ordnung
- 4.) Gasgestänge am Drosselklappenhebel 1 aushängen und Drosselklappenwellen auf Leichtgängigkeit kontrollieren, alle Drosselklappen müssen exakt in Leerlaufstellung zurückfallen.
- 5.) Lösen der vier Kontermuttern an den 4 Umluftregulierschrauben 2 und vorsichtiges Festziehen der Schrauben. Umluft wird abgesperrt, anschließend Kontermuttern festziehen.
- 6.) Die vier Leerlaufgemischregulierschrauben 3 vorsichtig festziehen, bis sie sich nicht mehr weiterdrehen lassen, dann um eine Umdrehung zurückdrehen.
- 7.) Leerlaufeinstellschrauben 4 und Vergaserverbindungsschraube 5 lösen.
- 8.) Drosselklappenwellenhebel 1 nach unten drücken, bis Feder 6 leicht zusammengedrückt.
- 9.) Vergaserverbindungsschraube 5 einschrauben, bis sie die Anlagefläche des Hebels 7 berührt.
- 10.) Leerlaufeinstellschraube 4 einschrauben, bis sie Drosselklappenhebel 1 berührt, dann eine Umdrehung weiter zudrehen.





- 11.) Unterdruckmeßgerät anschließen (siehe Bild 2). Vorher Verschlußschraube 8 entfernen und Anschlußnippel 9 einschrauben.

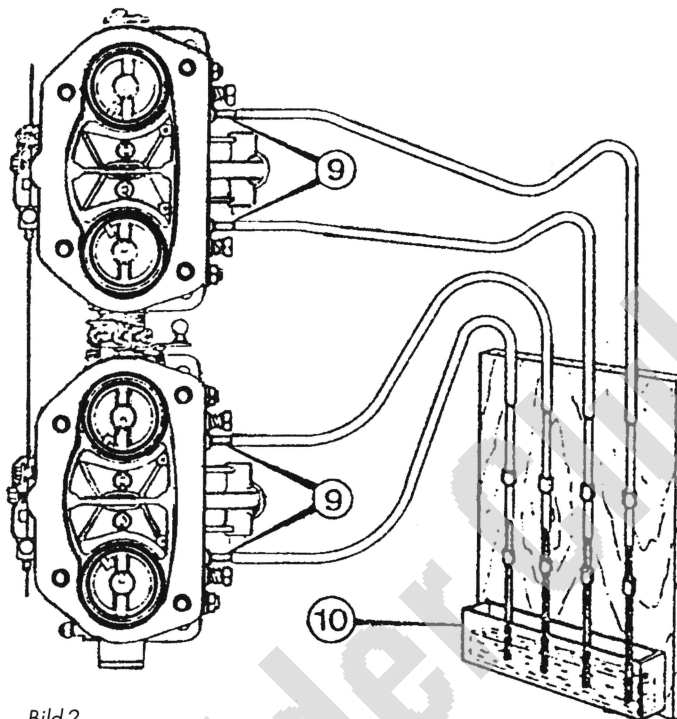


Bild 2

Um eine genaue Messung (ohne Pulsbewegung) zu erreichen, ist die Durchgangsbohrung auf 0,5 mm Durchmesser begrenzt.

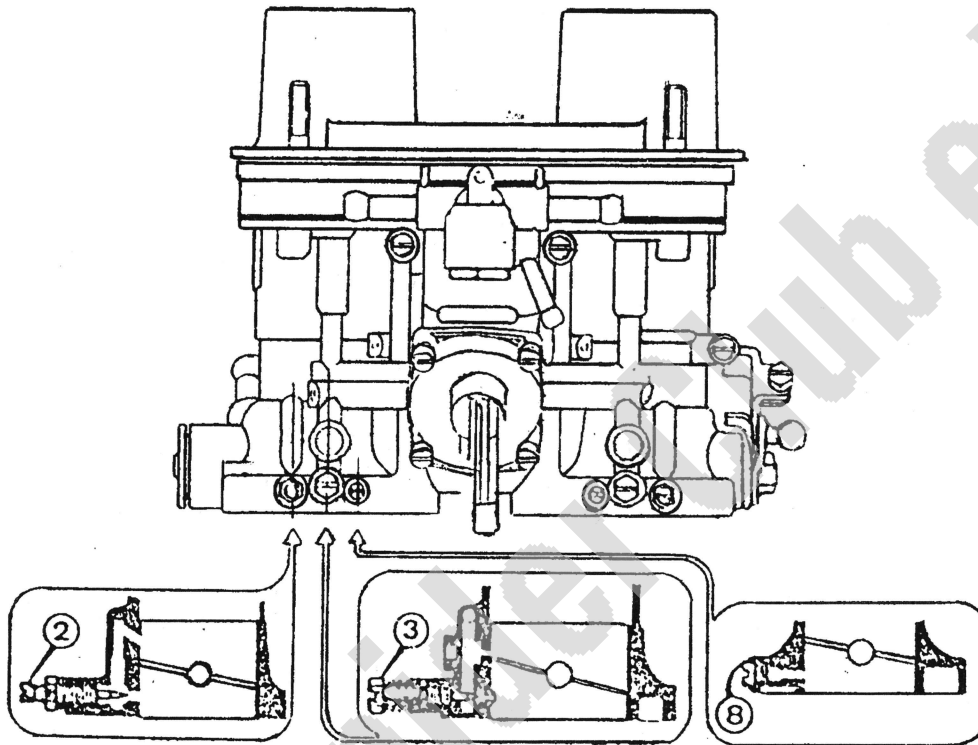
- 12.) Bei laufendem Motor kontrollieren, ob der Unterdruck an allen Vergasern und Zylindern gleich ist. Diese Kontrolle kann auch mit einem Synchrontester vorgenommen werden, jedoch zu Lasten der Anzeigegenauigkeit.
- 13.) Eine Angleichung innerhalb des Vergasers kann an den Umluftregulierschrauben 2 erfolgen.
- Wenn z.B. am Vergaser für Zylinder 1 und 2 am Zylinder 1 ein höherer Wert gemessen wird als am Zylinder 2, so muß die Kontermutter der Umluftregulierschraube 2 am Zylinder 1 gelöst und die Schraube entsprechend herausgedreht werden. Bei Verwendung des Synchron-testers muß diejenige Umluftregulierschraube völlig geschlossen bleiben, wo der höchste Stand erreicht wird.
- 14.) Falls nötig, ist auch am Vergaser für Zylinder 3 und 4 die gleiche Abstimmung vorzunehmen.

ACHTUNG: Eine der Umluftregulierschrauben 2 muß an einem Vergaser immer völlig geschlossen bleiben!!!

- 15.) Wenn die Werte zwischen Vergaser 1 und 2 unterschiedlich sind, so können sie an den Vergaserverbindungsschrauben 5 auf den gleichen Wert abgestimmt werden.
- 16.) Leerlaufeinstellschrauben 4 verstellen, bis eine Leerlaufdrehzahl von 900 bis 800 min^{-1} erreicht wird.



- 17.) Mit den vier Leerlaufgemischregulierschrauben 3 ist nun jeder Zylinder einzeln einzustellen. Die günstigste Gemischzusammensetzung wird erreicht, wenn der Drehzahlmesser die höchste Drehzahl anzeigt. Deshalb beim Verdrehen der Schrauben Drehzahlmesser genau beobachten. Zum Schluß kann der gesamte Abgaswert gemessen werden; er sollte 4,5 Vol% CO betragen.



Sollte sich nach Durchführung dieser Arbeiten laut Punkt 16 und 17 die Drehzahl und damit der Unterdruck verändern, so sind die entsprechenden Arbeiten zu wiederholen

- 18.) Verschlussschraube 8 einsetzen.
 19.) Gasgestänge am Hebel 1 einhängen.
 20.) Luftfilter montieren.

Durch die Einwirkung der Durchblasegase (blow-by) besteht nun die Möglichkeit, daß die Leerlaufdrehzahl abfällt. An der Leerlaufeinstellschraube 4 und evtl. an den 4 Leerlaufgemischregulierschrauben 3 kann eine Nachregulierung erfolgen.

jh



Aus Omas Trickkiste - Reinigen von hellen Kunstleder und Kunststoffteilen -

Die einfachste aber nicht gerade angenehmste Weise ist es, helle Kunstleder und Kunststoffe mit Ammoniak zu reinigen. Ammoniak ist ein Mittel, daß man in jeder guten Apotheke erhalten kann. Die Anwendung ist relativ einfach. Empfindliche Naturen nehmen zuerst eine Nasenklammer, um dem üblen Geruch aus dem Weg zu gehen.

Für Teile, die sich nicht oder nur sehr schlecht ausbauen lassen, empfiehlt sich die unverdünnte Anwendung. Man reibt das zu reinigende Teil mit einem ammoniakgetränkten Tuch ab, hinterher mit einem feuchten Tuch gut abwischen.

Für Teile, die sich gut ausbauen lassen, nimmt man einen Eimer Wasser mit einem kräftigen Schuß Ammoniak, Essigessenz und Spiritus. Damit bürstet man die Teile ab. (Die Bürste sollte nicht zu hart sein), hinterher mit klarem Wasser nachspülen.

Die letzte Methode eignet sich auch wunderbar zum Reinigen von Teppichen.

Trotz Tränen und Gestank werdet Ihr von dem super Ergebnis erstaunt sein. Viel Spaß beim Putzen.

Oliver Matthes

Überprüfung des Zusatzluft- schiebers am 2000 i.e.

Seit geraumer Zeit sprang mein Spider im kalten Zustand sehr schlecht an. Erster Verdacht, die Kaltstart-Düse und der Temperaturfühler II sind nicht in Ordnung. Der Monteur vom Bosch-Dienst erklärte mir jedoch, daß bei den meisten älteren Einspritzanlagen außerdem der Zusatzluftschieber nicht mehr regelt.

Alle drei Geräte waren bei meinem Wagen defekt.

Man kann dieses sehr leicht selbst überprüfen.

Beide Schläuche des Zusatzluftschiebers und die Elektro-Steckverbindung demontieren und den Schieber vom Zylinderkopf abbauen (2 Stück M6 Schrauben).

Bei kaltem Motor ist der innere Schieber voll geöffnet und man kann frei durchschauen. Bei warmem Motor muß der Schieber geschlossen sein. In vielen Fällen ist im kalten Zustand der Schieber nur zu einem kleinen Eck geöffnet (siehe Skizzen).

Kosten: Temperaturfühler II # 280130023 DM 33,--
 Zusatzluftschieber # 280140120 DM 83,--
 plus Arbeitslohn u. MwSt.

Der Motor springt seitdem sofort an und zieht insgesamt besser durch.

Die Originalbeschreibung des Prüfablaufs könnt Ihr den nachfolgenden Seiten entnehmen.

Friedel Jürging



ZUSATZLUFTSCHIEBER

PRÜFUNG :

a) Funktionsprüfung des Zusatzluftschiebers :

Bei kaltem Motor Schlauch zum Zusatzluftschieber abklemmen, Motordrehzahl muß abfallen.

Bei warmem Motor Schlauch zum Zusatzluftschieber abklemmen, Motordrehzahl darf nicht abfallen.

b) Sichtprüfung des Zusatzluftschiebers

Bei kaltem Motor muß der Schieber offen sein, bei warmem Motor geschlossen.

c) Spannungsversorgung :

Zündung ein, Stauklappe auslenken, Pumpe muß laufen.

Stecker vom Zusatzluftschieber abziehen

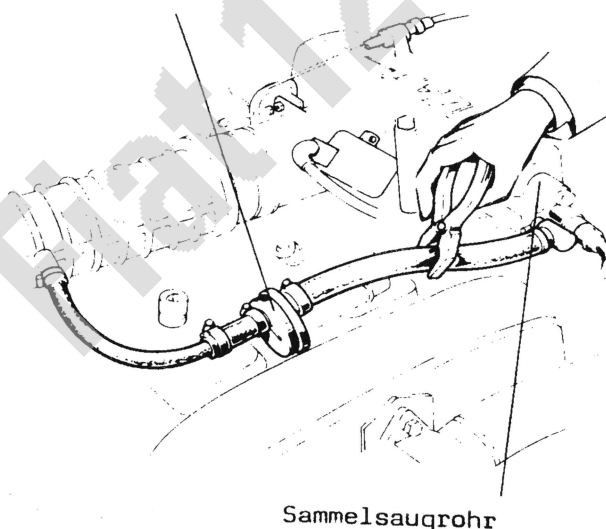
Prüflampe am abgezogenen Stecker anschließen.

Prüflampe muß leuchten (Schaltplan 20).

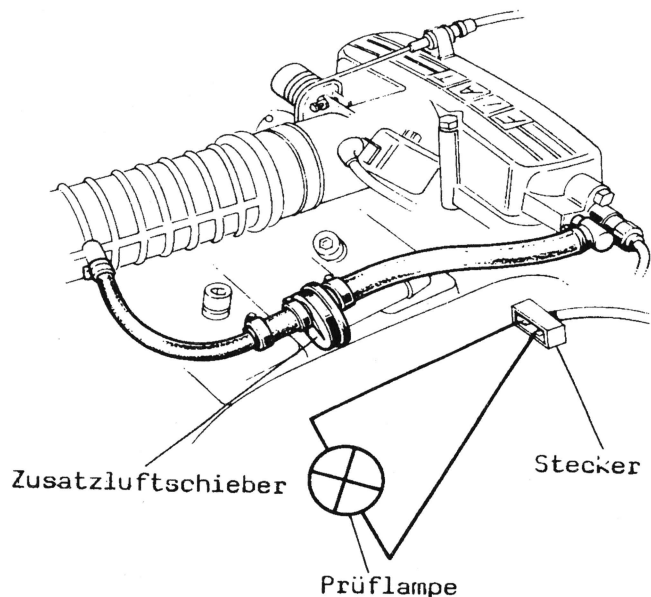
d) Widerstand :

Meßwert ca. 49Ω

Zusatzluftschieber



Sammelsaugrohr



Zusatzluftschieber

Stecker

Prüflampe



ZUSATZLUFTSCHIEBER

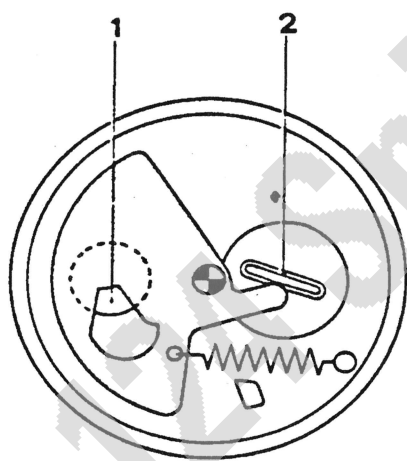
Neben einem fetteren Luft-Kraftstoff-Gemisch beim Kaltstart und anschließendem Warmlauf wird auch eine zusätzliche Luftmenge im Leerlauf benötigt.

Die Steuerung der Zusatzluft erfolgt durch einen Zusatzluftschieber, der die Drosselklappe umgeht.

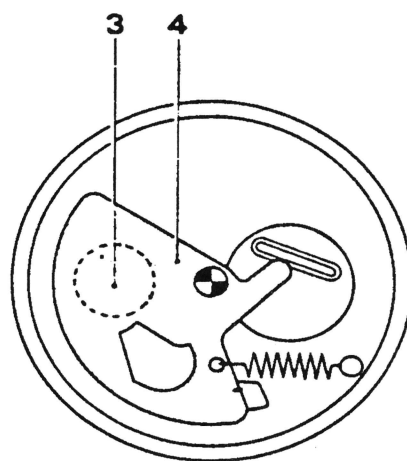
Der Öffnungsquerschnitt des Zusatzluftschiebers verändert sich in Abhängigkeit von der Motor-Temperatur.

Bei steigender Motortemperatur wird der Luftdurchlaß stetig verringert.

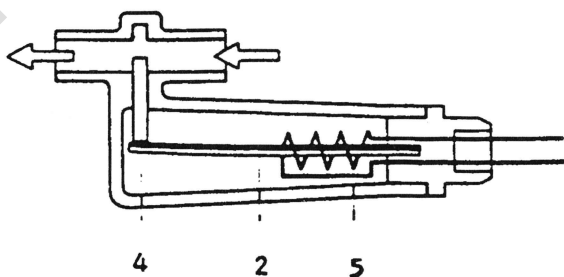
Die Betätigung erfolgt durch einen Bimetallstreifen, welcher elektrisch beheizt wird. Die Beheizung wird nur bei laufender Kraftstoffpumpe eingeschaltet. Dadurch biegt sich der Bimetallstreifen und dreht den Absperrschieber entgegen der Rückstellkraft einer Feder.



a teilweise geöffnet



b geschlossen



- 1 Öffnung für Zusatzluft
- 2 Bimetallstreifen
- 3 Querschnitt der Umgehungsleitung
- 4 Absperrschieber (Blende)
- 5 Heizwicklung



Störungen am Temperaturfühler II

Alle Spider mit Einspritzanlage - Motor springt nicht an oder hat unregelmäßige Aussetzer beim Beschleunigen, qualmt schwarz, Zündkerzen naß.

Wenn der Spider mal nicht anspringen will, oder unter Aussetzern leidet, lohnt es sich den Temperaturfühler Wasser auch NTC 2 genannt, und dessen Verkabelung genauer unter die Lupe zu nehmen.

Zunächst zur Aufgabe dieses Bauteils:

Der Temperaturfühler Wasser liefert dem Einspritzsteuergerät eine sehr wichtige Information bezüglich der Motortemperatur und damit über die vom Motor benötigte Einspritzmenge. In kaltem Zustand benötigt unser Spidermotor beispielsweise weit mehr als die doppelte Kraftstoffmenge des warmen Zustandes.

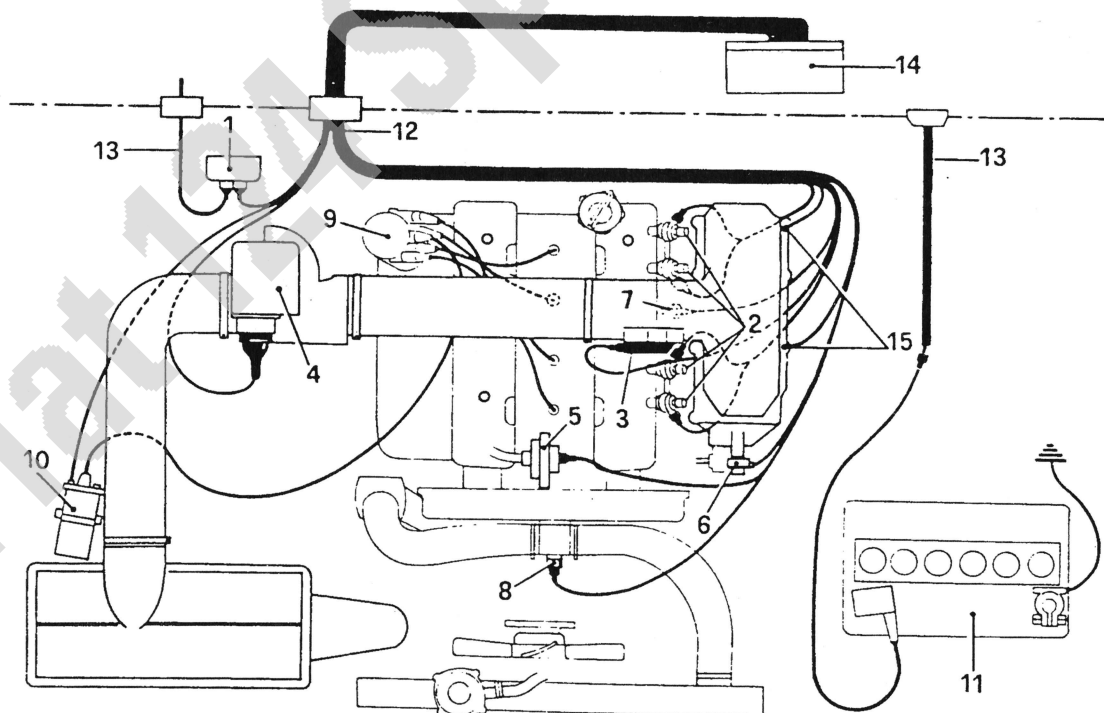
Der Temperaturfühler Wasser ist ein NTC, das heißt, er ist in der Lage, je nach Temperatur, seinen elektrischen Widerstand zu ändern.

Je wärmer das Kühlwasser wird, um so geringer wird sein elektr. Widerstand.

Bei 20 Grad Wassertemp. ca 2-3k Ohm bei 80 Grad ca 250-400 Ohm (siehe nachfolgende Prüfbeschreibung von FIAT)

Diese elektrische Widerstandsänderung wird dem Steuergerät mitgeteilt, welches daraufhin die Öffnungszeit der Einspritzventile länger oder kürzer gestaltet. Somit wird das Kraftstoff-Luftgemisch im Motor magerer oder fetter.

Unglücklicherweise sitzt der Temperaturfühler (Position 8, der nachfolgenden Motorraumskizze) an der Stirnseite des Motors im Kühlwasserkreislauf.



**FIAT**TEMPERATURFÜHLER II

Der Temperaturfühler II sitzt im Kühlwasserkreislauf des Motors.

PRÜFUNG :a) Widerstand :

am Temperaturfühler II

Kl. 13 gegen Kl. 49 prüfen.

bei - 10° C	:	7 - 12 K Ω	siehe Diagramm
+ 20° C	:	2 - 3 K Ω	siehe Diagramm
+ 80° C	:	250 - 400 Ω	siehe Diagramm

b) Widerstand :

am abgezogenen Sammelstecker des Steuergerätes

Kl. 13 gegen Masse prüfen (Schaltplan 1).

Werte siehe Diagramm

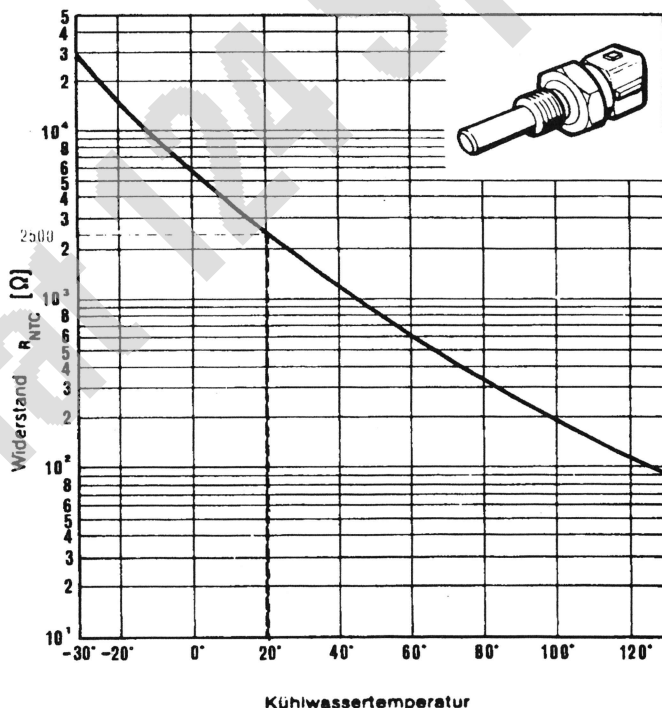
c) Masseverbindung :

Prüflampe an + Batterie und an Kl 49

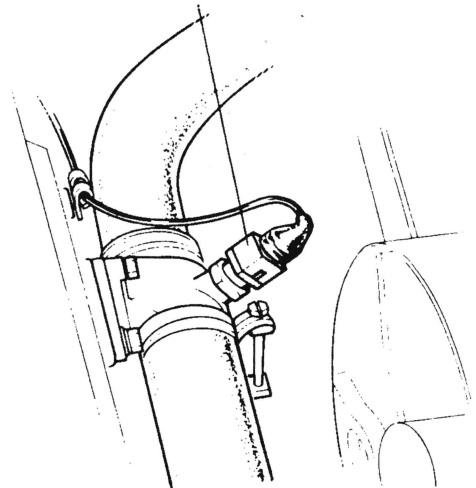
des Sammelsteckers (Kabelbaum) anschließen.

Prüflampe muß leuchten

Prüflampe leuchtet nicht : siehe Seite 40



Temperaturfühler II





Der Kabelstecker ist von vorne aufgesteckt und hier liegt oft die Fehlerquelle.

Der Abstand des Steckers zum Rahmen des Kühlerventilators ist jedoch entgegen der Zeichnung viel geringer. Jetzt kann es durch ausgeschlagene Motoraufhängungen oder Gummilager des Ventilators vorkommen, daß der Stecker in Kontakt mit dem Kühlerventilatorrahmen kommt und bricht.

Im Laufe der Zeit dringt dann Feuchtigkeit zwischen Stecker und Kontakte des Fühlers ein und irgendwann meldet der Fühler entweder ständig oder zeitweise aufgrund der Korrosionsbildung einen unendlichen Widerstand Steuergerät.

Das Steuergerät reichert nun infolge der Fehlinformation das Kraftstoff Luftgemisch so stark an, daß im Extremfall der Motor im Kraftstoff ersäuft. Erkennbar ist der Fehler am starken schwarzen Qualm und an total nassen Zündkerzen.

Bei heutigen Einspritzsystemen z.B. des Fiat Barchetta würde sich ein solcher Fehler nicht mehr so extrem auswirken, da die Steuergeräte mittlerweile eine Plausibilitätsprüfung durchführen und in ein gespeichertes „Notlaufprogramm“ wechseln, sobald sie unrealistische Werte geliefert bekommen.

Ciao

Euer Christopher Magel

Klare Sicht nach hinten!

Aufgrund der beim letzten Treffen öfter auftauchenden Klagen über blinde Innenspiegel, nachfolgend ein Tip, wie diese demontiert und somit auch von innen gereinigt werden können:

1. Spiegel am Metallbügel umfassen und aus der Halterung am Scheibenrahmen hebeln (Druckknopfmechanismus).
2. Spiegelrahmen aus Kunststoff mittels Schraubendreher vorsichtig vom Gehäuse trennen. Dabei auf die je zwei „Nasen“ am oberen und unteren Rand achten, die in jeweiligen Nuten am Gehäuse eingerastet sind. **Vorsicht:** Der Spiegel besteht nun aus drei Teilen, nämlich Rahmen, Vorsatzscheibe und Gehäuse mit Spiegelglas!!! Hier bitte besonders darauf achten, daß die Vorsatzscheibe nicht herunterfallen und zerbrechen kann!!!
3. Nun kann sowohl das eigentliche Spiegelglas, als auch die Vorsatzscheibe von beiden Seiten gereinigt werden.
4. Spiegel wieder zusammensetzen und am Scheibenrahmen fest in den Druckmechanismus einrasten bis ein „Klack“ zu hören ist.

So, liebe Spideristi, nun könnt Ihr wieder hemmungslos mit den Fahrerinnen und Fahrern der hinter euch stehenden Wagen flirten!!!

Ciao

Euer Alex



Batterie - Wartung und Pflege -

Prüfung des Ladezustandes

Bei einer Starterbatterie mit richtiger Säuredichte kann man den Ladezustand mit einer Senkwaage (Aräometer) prüfen. Ein handliches Gerät für die Messung ist der Säureprüfer, siehe Bild. Die Säuredichte soll bei vollgeladener Batterie und einer Temperatur von + 20 °C bis + 27 °C etwa 1,28 g/cm³ betragen; bei entladener Batterie sinkt sie auf etwa 1,12 g/cm³.

Säuredichte

Die Feststellung der richtigen Säuredichte kann nur in geladenem Zustand vorgenommen werden. Gast die Batterie bei der Ladung und liegt die Säuredichte wesentlich unter 1,28 g/cm³, so ist die Säure zu wechseln. Die entleerte Batterie muß mit Leitungswasser gespült werden. Die vollständig entleerte Batterie ist mit Schwefelsäure mit einer Dichte von 1,28 g/cm³ aufzufüllen. Nach der Füllung muß nachgeladen und nachgemessen werden. Liegt die Säuredichte nur wenig unter 1,28 g/cm³, so kann sie durch Überladen auf den richtigen Wert gebracht werden; der Flüssigkeitsverlust ist durch Nachfüllen von Schwefelsäure mit einer Dichte von 1,28 g/cm³ auszugleichen.

Säurestand

Er soll etwa 10 mm bis 15 mm über der Plattenoberkante liegen. Bei Verlusten durch Verdunstung darf nur destilliertes oder entmineralisiertes Wasser nachgefüllt werden.

Leistungsprüfung

Die vollgeladene Starterbatterie wird einer kurzzeitigen Stoßbelastung mit einem Strom, der annähernd dem Kurzschlußstrom des Starters entspricht, belastet. Dabei darf die Spannung der einzelnen Zellen nicht unter 1,1 V absinken. Sinkt an allen Zellen die Spannung unter 1,1 V, so ist die Starterbatterie verbraucht und sollte erneuert werden. Differiert die Spannung an den einzelnen Zellen, so sind die Zellen mit der geringeren Spannung schadhaft. Sind die Zellenverbinder eingegossen, so kann nur die Gesamtspannung gemessen werden.

Laden von Starterbatterien

Man unterscheidet folgende Ladearten: Normalladung, Schnellladung und Erhaltungsladung. Normal-ladegeräte und Schnellladegeräte unterscheiden sich noch in ihrem maximal abgebbaren Strom und in der Steuerung des Ladestromes.

Die in der Werkstatt normal üblichen Ladegeräte haben eine feste Ladespannung. Der Ladestrom wird nur vom inneren Widerstand der Batterie bestimmt. Während des Ladevorganges steigt die Spannung der Batterie an und somit wird die Spannungsdifferenz zwischen Ladegerät und Starterbatterie geringer. Damit wird mit zunehmender Ladung auch der Ladestrom geringer.

Bei Schnellladegeräten wird oftmals durch eine besondere Regeleinrichtung der Ladestrom konstant gehalten, in dem die Ladespannung automatisch erhöht wird. Um eine Zerstörung der Starterbatterie durch die Schnellladung zu verhindern, wird die Ladespannung nach Erreichen der Gasungsspannung von 2,4 V je Zelle konstant gehalten. Mit zunehmender Ladung sinkt dann der Ladestrom.

Normalladung

Es ist ein Laden mit einem Ladestrom, der etwa 10 % des Zahlenwertes der Nennkapazität entspricht.

Schnellladung

Es ist ein Laden mit einem Ladestrom, der maximal 80 % des Zahlenwertes der Nennkapazität betragen darf. Die Schnellladung darf jedoch nur bis zum Erreichen der Gasungsspannung durchgeführt werden. Die Elektrolyttemperatur darf 55 °C nicht überschreiten. Schnellladegeräte haben oftmals Überwachungseinrichtungen, die nach Erreichen der Gasungsspannung bzw. beim



Erreichen der maximal zulässigen Elektrolyttemperatur die Ladung unterbrechen.

Erhaltungsladung

Da sich stillgesetzte Starterbatterien, wie es ja bei unseren Spidern im Winter vorkommt, selbständig entladen, sollte regelmäßig eine Erhaltungs- bzw. Normalladung durchgeführt werden. Die Selbstentladung kann täglich bis zu 1 % der Kapazität betragen; sie ist abhängig vom Alter und dem äußeren Zustand der Batterie, der Säurekonzentration und der Elektrolyttemperatur. Die Erhaltungsladestromstärke beträgt etwa 0,1 % des Zahlenwertes der Nennkapazität. Ist keine Erhaltungsladung möglich, so ist in Abständen von 1 Monat bis 2 Monaten eine Normalladung erforderlich.

jh

Rückblick über 1995

Liebe Freunde des Clubs,

das Jahr neigt sich dem Ende zu und damit verbunden beginnt auch für unseren Spider der Winterschlaf. Rückblickend war es sicherlich kein Top-Sommer wie in den Jahren zuvor, dennoch gab es ausreichend regenlose Tage, an dem wir unserem Vergnügen nachgehen konnten.

Die Einladung zum Saison-Auftakttreffen im 11.Clubjahr kam diesmal aus Berlin, und alle Teilnehmer kehrten mit leichtem Sonnenbrand (Ende April !!!) und tollen Eindrücken vom Kuh'damm, Spreewald und vielem mehr nach Hause zurück.

„Pfingsten an der Küste“, so wurde unser diesjähriges Jahreshaupttreffen angekündigt. Vom 3. bis 6.6.95 folgten nicht wenige der Einladung nach Rendsburg. Während dieser Tage gab es ausreichend Gelegenheit, spiderfahrenderweise wunderschöne Landstriche Schleswig-Holsteins zu bewundern, auch wenn Petrus es nicht die ganze Zeit über gut mit uns meinte. Die Tage im hohen Norden bleiben mir in bester Erinnerung.

Nochmals traf sich der Club im Herbst diesen Jahres, nachdem wir auch auf dem Nürburgring zum traditionellen Oldtimer Grand Prix mit starker Präsenz vertreten waren. Anlaß war das Saison-Abschlußtreffen in Bodenheim am Rhein vom 29.9.bis 1.10.95. Auch diesmal reiste wieder eine ansprechende Zahl Teilnehmer aus allen Himmelsrichtungen an. Zum Thema Wetter gibt's im nachhinein nicht allzu viel zu sagen, nur vielleicht soviel, daß wir weit entfernt waren von einem sogenannten „Indian Summer“.

Ihr seht, die Clubaktivitäten ziehen sich wie ein roter Faden durch das Jahr. An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die die Treffen vorbereitet und durchgeführt haben; bei allen, die unsere Vorstandsarbeit unterstützt haben und auch bei all denen, die beim Thema Spider mit Rat und Tat zur Seite standen.

Es dauert nicht mehr lange, dann des Jahres hinter uns. Eine er- in die neue Spider-Saison. Da- und Neujahr. Im Namen von wünsche ich Euch allen frohe gesunden Start in '96.



haben wir den kürzesten Tag ste kleine Etappe auf dem Weg zwischen liegen Weihnachten Alex, Friedel, Joachim und Uwe Weihnachten und einen guten,

Euer Uli



Kölner Stammtisch

Der Kölner Stammtisch trifft sich weiter wie bisher am 1. Dienstag im Monat um 20.00 Uhr im Reiterstübchen (Bürghof), Phantasialand Straße in 55 321 Brühl.
Ansprechpartner ist Guido Brüning, Tel. 02232 / 34188

Hamburger Stammtisch

Der Hamburger Stammtisch trifft sich ebenfalls weiter wie bisher am 1. Dienstag im Monat um 19.30 Uhr im Roggen & Gisen, am Schmuggelstieg 2 in 22 848 Norderstedt. Nach telefonischer Absprache trifft man sich auch häufiger.
Ansprechpartner ist Christian Schlamp, Tel. 040 / 4604922

Frankfurter Stammtisch

Beim Frankfurter Stammtisch hat sich ebenfalls nichts geändert. Wir treffen uns weiter in der Linde zu Lorsbach bei Hofheim, am 2. Dienstag im Monat um 20.00 Uhr. Vielleicht sehen wir ja dann mal ein paar neue Gesichter. Schön wärs jedenfalls!!! Der Dienstag scheint übrigens der Lieblingstag unserer Spideristi zu sein, alle Stammtische finden nämlich dienstags statt.
Ansprechpartner ist Joachim Häring, Tel. 06131 / 882181

Auto-Center - **FIAT** Südstadt
FIAT 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



Spider-Point

Die Firma Spider-Point schreibt uns das folgende Teile wieder lieferbar sind:

Kompletttrad für Volumex inclusiv Bereifung
Spritzecken hinten l./r.
Nabenabdeckung CD 19 / CD 134
Rückleuchten für BS / CS
Schriftzug 2000
Sitzverstellung Modell 2000 l./r.
Schloßsatz 4-teilig
Lüftersymbol (Flügel)
Holzabdeckung Mittelkonsole
sowie etliche Reperaturbleche

Ein Ausverkauf findet bei folgenden Teilen zu stark reduzierten Preisen statt:

Felge SP-01 (7j x 15)
Emblem Pininfarina (seitlich Schriftzug und „f“-Zeichen)
Scheinwerferzierring Chrom (orig. Pininfarina)
Wischerarm / Blatt / Düsen-Set in Chrom
Teppichverkleidung schwarz (alle Modelle)
Holzabdeckung Tank / Reserverad
Schalterknauf Holz / Leder
Staukasten hinten

Abarth New's

Abarth-Verschluß Motorhaube
Abarth-Lenkrad
Abarth-Spiegel
Abarth-Stoßstangenhörner
Abarth-Sitze

Anschrift: Fa. Spider-Point, Gewerbestr. 12, 77 966 Grafenhausen, Tel.: 07822 / 76583



Umfrage zur Marktsituation unseres Spiders

Die Fa. *Classic Data* GmbH & Co. KG hat uns einen Auszug ihrer Marktbeobachtung zum 124 Spider für alle Baujahre, aufgeteilt nach Zustandsnoten, wie Ihr es sicherlich aus den einschlägigen Oldtimer Magazinen kennt, zugesandt. Weiter schreibt man, daß die breitgefächerte Akzeptanz des Marktspiegels auf allen Ebenen diesen mittlerweile zum Standardwerk bei der Wertermittlung in Deutschland hat werden lassen. Alle führenden Versicherungsunternehmen benutzen ihn ebenso wie die meisten Sachverständigen. Weiterhin liegt dem Schreiben eine Übersicht aller *Classic Data* "Bewertungspartner" bei. Wer also Interesse an Sachverständigen, die sich des *Classic Data* Bewertungssystems bedienen in seiner Umgebung haben sollte, kann uns gerne anrufen.

Man gibt uns in einem beiliegenden Korrekturbogen die Möglichkeit, aktiv Einfluß auf den Marktspiegel zu nehmen. Wir vom Vorstand sind der Meinung, daß wir hiervon auch Gebrauch machen sollten. Aus diesem Grund würden wir Euch bitten, den beiliegenden Fragebogen zum Zustand, Baujahr und Preis Eures Spiders so objektiv wie möglich auszufüllen und an Joachim zurückzusenden. Wir vom Vorstand würden uns darum über eine rege Mitarbeit sehr freuen. Die Auswertung unserer "internen" Marktbeobachtung werden wir dann in einer der nächsten Ausgaben veröffentlichen.

Wer hat Infos zum Modell???

Auf der diesjährigen Hamburger Modellbauausstellung gab es auch einen Modellauto-Sammlermarkt.

Bei einem Stand mit älteren Modellen, fragten wir nach dem FIAT 124 Spider. Als Antwort erhielten wir leider nur die Info, daß es ein älteres, italienisches Modell der Firma Mercury, im Maßstab 1:43, gegeben haben soll.

Wenn also jemand von Euch weitere Informationen oder vielleicht das Modell selbst besitzt, kann er/sie sich ja mal bei mir unter Tel.: 040 / 6402821 melden.

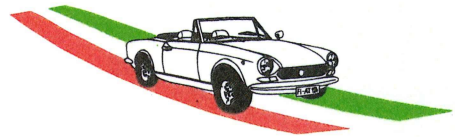
Ciao

Euer Ralf de Vrée

Colortune 500 - Die durchsichtige Test- und Diagnosezündkerze -

Die Fa. Scheuerlein Motorentechnik & mehr schreibt uns, daß sie seit nunmehr 13 Jahren die Test- und Diagnosezündkerze für das Synchronisieren von Mehrfachvergaseranlagen als Importeur vertreibt (lest hierzu näheres unter dem Artikel "Das Synchronisieren von Mehrfachvergaseranlagen" auf den Seiten 32 bis 35). Man bietet uns ein spezielles Angebot für den Winter mit einem Clubrabatt von 10%. Ab einer Bestellmenge von mehr als DM 650,- wird uns ein zusätzlicher Mengenrabatt von 5% eingeräumt.

Dabei werden die Versandkosten durch die Fa. Scheuerlein Motorentechnik & mehr übernommen. Ursprünglich galt das Angebot nur bis zum 30.11.1995. Wir konnten jedoch erreichen, daß das Angebot bis zum Jahreswechsel aufrecht erhalten wird. Interessenten sollten daher mit der Bestellung nicht zu lange zögern und sich für Sammelbestellungen direkt an Alexander Zaras (Tel.: 06196 / 63558) wenden.



FIAT 124 SPIDER CLUB E.V.

Joachim Häring
- 2. Vorsitzender -
Groß Gerauer Str. 82
55 130 Mainz

Spidermagazin Hotline
Tel./Fax: 0 61 31 - 88 21 81

Hotline des Clubs
Tel.: 0 61 96 - 64 40 97

vorlagen\UMFRAGE.DOC

FIAT 124 Spider Club e.V. Robert-Stolz-Str. 52 - Bad Soden am Taunus

FIAT 124 Spider Club e.V.
Herrn Joachim Häring
Groß Gerauer Straße 82

55 130 Mainz

UMFRAGE - MARKTWERT -

TYP: _____

BAUJAHR: _____

ZUSTAND: _____

SCHÄTZWERT: _____

- ☐ Ich möchte Euch bitten, daß ausgefüllte "Markterhebungsblatt" bis spätestens 1. März 1996 an mich zurückzusenden. Solltet Ihr überzogene Wertgutachten für Euren Spider besitzen, beantwortet diese Umfrage bitte dennoch so objektiv, daß Ihr einen realistischen Marktwert abgebt.

Für Eure Mitarbeit im Voraus vielen Dank.

Der Vorstand

Ort, Datum

Mitgliedsname



Mythos Mille Miglia

"Impressionen von der schönsten Rallye klassischer Fahrzeuge", hat Fotograf und Verleger Holger Neu sein Monats-Wendewerk genannt. Und nicht zuviel versprochen: Während der 1995er Mille reiste und raste Neu im Feld der Boliden mit, lauerte den Helden der Landstraße mit ihren Automobilen der Baujahre 1927 bis 1957 auf - und packte so viel wie möglich Bewegung in die Bilder hinein. Neben einem großen Bild finden sich auf jedem Blatt noch je zwei Kleinfotos plus einiger sachkundiger Kommentare: ein Muß für Mille-Fans. Das Format des Kalenders: 70x50cm, 13 Einzelblätter. Bezug über Holger Neu Fotodesign, Tel.: 06151 / 86315, Fax: 06151 / 86360. Der Preis beträgt DM 75,- plus DM 8,- Versand.

Sturz selbst messen

Was bisher nur mit aufwendigen Meßgeräten in einer Fachwerkstatt möglich war, kann der ambitionierte Schrauber jetzt auch in der eigenen Garage erledigen. Die Firma *Technical Components* bietet als Neuheit für den "Heimwerker" eine Sturz/Nachlaufwaage an, die die Robustheit und einfache Handhabung eines mechanischen mit der hohen Genauigkeit eines elektronischen Geräts verbinden soll. Die Sturzwage ist universell an jedem Fahrzeug einsetzbar. Das Gerät wird bereits in der DTM sowie anderen Tourenwagen- und Formelrennserien verwendet. Von der Genauigkeit her soll die Abweichung unter +/- ein Grad liegen. Der Preis für dieses Meßwerkzeug beträgt 299 Mark.

Die Bezugsquelle: Technical Components, Puchheimer Straße 13, 82 149 Gröbenzell, Tel.: 08142 / 53563, Fax: / 53517.

Vom Feinsten, aber nicht nur für Profis

Dreiecksschleifer finden zunehmend an Beliebtheit. Neu auf dem Werkzeugmarkt erschien jetzt die dritte Generation des "Feinschleifer plus" der Firma *Fein*. Er ist jetzt noch vielseitiger geworden. Ob man nun Farbreifen mit dem Spachtelaufsatz zu Leibe rückt beziehungsweise trennen, schleifen, polieren oder sägen möchte - die Zubehörliste läßt kaum Wünsche offen. Der Preis für das Multitalent liegt bei 299 Mark. *Fein*-Werkzeuge findet man ausschließlich im Fachhandel.

Oldtimerversicherungen

Uwe hat schriftlichen Kontakt mit ca. 10 Oldtimerversicherungen aufgenommen und bereits erste Rückläufe erhalten. Hierunter dürften auch interessante Angebote für uns dabei sein. Ursprünglich wollten wir ja an dieser Stelle schon darüber berichten, warten aber die restlichen Antworten noch ab. Ihr solltet Euch also mit dem Anmelden bzw. Umsteigen auf eine andere Versicherung noch Zeit lassen!



Kontakt zu FIAT Deutschland

Die ersten Kontakte zu FIAT Deutschland sind geknüpft. Nach einem kürzlichen Telefonat mit dem Marketingleiter der FIAT AG Heilbronn, Dr. Wohlfarter. Es wurde hierin ein kurzer Abriß des Clublebens gegeben, mit der Darstellung unserer Aufgaben und Ziele.

Darüberhinaus haben wir unser Interesse an einer engeren Zusammenarbeit als bisher (bisher gleich Null) bekundet. Man beteuerte, daß das Interesse an einer engen Bindung zu Clubs in jedem Fall gegeben sei! Man sieht durch uns und andere Clubs natürlich eine positive Darstellung der Firma FIAT in der Öffentlichkeit. Daraufhin haben wir selbstverständlich einige Infos zum Club sowie Spider Magazine an FIAT gesandt. Über den weiteren Werdegang des „Teamworks“ werden wir Euch auf dem laufenden halten.

Kontakt zu Registro Nazionale FIAT 124 Sport Spider in Italien

Im Rahmen der „clubübergreifenden Zusammenarbeit“, habe ich erste Kontakte zum italienischen Spiderclub aufgenommen. In einem Telefonat mit der Frau des „Clubpresidento“ (übrigens eine sehr sympathische Stimme), konnten wir eine gelungene Konversation in Englisch führen. Der dortige Club besteht aus ca. 150 Mitglieder und hat seinen Hauptsitz in Modena. Wir sind soweit verblieben, daß ich dem Club einige Infos zu unserer Arbeit zukommen lassen werde. Diese habe ich bereits von einem italienischen Arbeitskollegen übersetzen lassen. Am Ende folgte dann noch ein temperamentvolles Ciao a presto, das sogar Andrea auf der Couch in 2m Entfernung hören konnte.

Spezieller Vergaserreiniger

"Carbu Clean" heißt ein neuartiges Produkt, das eigens für Arbeiten an Vergasern aller Fabrikate entwickelt wurde. Sämtliche Bauteile sollen mit diesem Reiniger 100 %ig sauber werden. Für ein optimales Ergebnis wird empfohlen, die Einzelteile 24 Stunden in unverdünnten Mittel einzulegen. Ablagerungen und Verharzungen jeglicher Art werden dann laut Hersteller zuverlässig und vollständig angelöst. Besonders Gehäuseteile sollen wieder einwandfrei metallisch blank werden. Ein Liter Carbu Clean kostet 75,80 Mark, dazu kommen Versandkosten.

Die Bezugsquelle: Becker Classic Line, Gießstraße 54, 72 827 Wannweil, Tel.: 07121 / 579883 oder Retromobil, St. Longinusstraße 4, 88 250 Weingarten, Tel.: 0751 / 44114.

Mitgliederbewegungen

Austritte:

Oliver Janßen

Naheweg 19
33 689 Bielefeld

Änderungen:

Jürgen Pläßmeyer

Königsberger Weg 16
49 170 Hagen a.T.W.

05401-43502



22.-25.Februar 1996

Techno Classica in Essen, die größte Oldtimer-Show Europas. Infos bei: S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Tel.: 02407 / 17300, Fax: 02407 / 17711.

13.-14.April 1996

Veterama in Ludwigshafen (erster Teil: Auto). Infos bei: Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 68 526 Ladenburg, Tel.: 06023 / 13507 (Hr. Seidel).

19.-21.April 1996

Saisonauftrittstreffen 1996 in der Eifel. Unsere Euskirchener haben hierzu das Wochenende vom Freitag, den 20. April bis Sonntag, den 21. April vorgesehen. Für diejenigen unter Euch, die eine weite Anreise haben, ist das Landgasthaus Pfahl bereits ab dem 19. April reserviert.

Wie mir Olli mitteilte, ist Eure Resonanz bisher eher verhalten! Für diejenigen unter Euch, die sich noch nicht entschieden haben, sollten dies möglichst bald machen.

Ihr wißt ja, der Anmeldeschluß ist immer noch unverändert die Jahreswende, also der 31. Dezember 1995!!! Packt also Eure Anmeldung und ab damit zur Post.

09.-12.Mai 1996

Mille Miglia, der italienische Oldtimer-Klassiker schlechthin! Weitere Info's hierzu findet Ihr auf Seite 36.

25.-27.Mai 1996

Pfingsttreffen in Löhne - Bad Oeynhausen; übrigens, für diejenigen unter Euch, die schon früher anreisen möchten, besteht die Möglichkeit, Zimmer schon ab Freitag, den 24. Mai zu reservieren.

30.Juni 1996

"Italia a Zandvoort" in Holland - großes Treffen aller italienischen Marken. Infos bei Jochen Tydecks, Hasselbrookstr. 52a, 22 089 Hamburg, Tel.: 040 / 2507713 (D).

08.- bis 11.August 1996

AvD Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring 1996. Unser Club ist natürlich wie jedes Jahr vertreten. Infos beim AvD, Abteilung Sport, Tel.: 069 / 6606252, Fax: 069 / 6606254.

31.-August bis 1.September 1996

"Viva Italia" in Österreich - Internationales Jubiläumstreffen von Abarth bis Zagato. Infos bei M. Palmberger, Hochstr. 30, A-3730 Eggenburg, Nieder Österreich, Tel.: 0043 / 2984 / 4564.



Wahre Spidergeschichte



Name: Joachim Häring
Beitrittsdatum: Mai 1988

Typ: BS 1
Erstzulassung: 02.04.71
Fahrg.-Nr.: 124BS10041329
Kfz-Kennzeichen: MZ-DS 124
Farbe: rot

Sie begann in diesem Fall im Herbst 1986, wann sonst!

Es war irgendwo auf einem Waschplatz, wo mein damaliger Golf einer Schönheits- und Glanzkur unterzogen werden sollte. Neben mir stand ein amerikanischer GI, der gerade sein Gefährt der gleichen Prozedur unterzog wie ich.

Auf meine Frage hin, welches die genaue Typenbezeichnung des Spiders sei, antwortete er: "It's a FIAT 124 convertible". Ab diesem Tag wurde mir klar, was mein nächstes Auto werden würde. Ein FIAT 124 Spider. Bis dahin sollte allerdings noch gut ein halbes Jahr verstreichen.

Man schrieb das Frühjahr 1987. Ich begab mich also auf die Suche nach meinem zukünftigen „Wegbegleiter“. Mein Wissensstand zum Thema Spider war gleich Null, was sich noch ändern sollte. Nicht einmal über die verschiedenen Typen wußte ich Bescheid!

Die ersten „Objekte“ waren schnell in den Kleinanzeigenteile diverser Zeitungen ausgemacht. Also, auf zum Hörer gegriffen und die ersten Besichtigungstermine ausgemacht. Von Note 2 bis Note „Schrott“ wurde alles angeboten. Mein Budget belief sich auf ca. DM 7.000,--. In diesem Preissegment wurden nur AS, BS und CS angeboten. DS, CSA und VX waren für mich finanziell etwa mit der Entfernung bis zum Mars vergleichbar.



Spider mit Andrea in Südspanien

Eines samstags sah ich „ihn“ in der Zeitung. „Zu verkaufen FIAT 124 Spider, Baujahr 1971, VHB DM 8.000,--....

Ich also mit dem Verkäufer Kontakt aufgenommen. Erste Frage, Farbe???, Antwort: Gold ==> Reaktion ???!!!!...

Naja, ein Besichtigungstermin konnte vielleicht Wunder bewirken. Mein erster Eindruck vor Ort war trotz der Farbe sehr positiv. Nach Check des technischen und



Auf der Suche nach einer Bleibe für die Nacht (Sienna, Toskana)

optischen Zustandes auf Herz und Nieren sowie der obligatorischen Probefahrt stand fest, der Spider mußte seinen Besitzer wechseln.

Eines war jedoch klar, ohne die vorübergehende Finanzspritze meiner Eltern ging nichts. Bedingungen hierfür waren jedoch, der zuvorige Verkauf meines Golfs sowie die Inspektion des Spiders meines Vaters. Meinen Golf konnte ich sogar glücklicherweise am nächsten Tag auf einem Automarkt verkaufen, die erste Bedingung war also erfüllt!!!

Die zweite Bedingung stellte sich jedoch als schwieriger heraus, da mein Vater erst zum nächsten Wochenende von einer Dienstreise zurück kam. Alle zwei Tage rief ich beim mittlerweile schon genervten Verkäufer an. Die Antwort gab mir dann allerdings immer wieder Auftrieb, da wohl noch niemand Interesse an einem goldfarbenen Spider gezeigt hatte. Endlich war der Tag der Wahrheit gekommen. Freitag abend, nach etwas Überzeugungskraft bei meinem Vater geleistet, und ab zum Verkäufer. Selbst mein Vater war von der tollen Form des Spiders sofort angetan.

Es ging also in die nächste Runde, die Verhandlungsrunde. Da wir ja ca. ein Jahr im Irak verbrachten, fiel uns das Handeln - wie auf dem Bazar gelernt - nicht schwer. So wechselte am gleichen Tag noch der goldfarbene Spider seine Besitzer. Wie Ihr vielleicht wißt, hat der Spider mittlerweile seine goldene Farbe abgelegt und erstrahlt jetzt in der Sportwagenfarbe - rot!

Mein „treuer Freund“ hat mich mittlerweile schon bis nach Schweden, Südspanien, Italien etc..., fast immer ohne Probleme gebracht! Zugeben muß ich trotzdem, daß ich bis heute fast jedes Teil schon einmal in der Hand hatte, natürlich do-it-yourself!

In der Hoffnung, daß bei Euch auch die positiven Erlebnisse überwiegen, wünsche ich allen Spideristi ein sonniges Oben-ohne '96!

Euer Joachim



Erste Etappe der "Tour de Suisse"



Spider Weihnachts-Preisrätsel

Jeder von Euch wird im vergangenen Sommer etwas von der Verhüllung des Reichstags in Berlin mitbekommen haben. Die Medien haben ja ausführlichst darüber berichtet. Die (geheimen) Autoren dieses Preisrätsels waren selbst für einen Tag in Berlin, um den verhüllten Reichstag live zu erleben. Konnte man im Fernsehen die ganze Aktion noch für Spinnerei oder ein Medienspektakel halten, so war das Erspüren der Atmosphäre beim Reichstag, das Stehen vor dem Kunstwerk ein Riesenerlebnis, das sich kaum in Worte fassen läßt. Es war einfach Kunst für jedermann, unabhängig von Bildung (oder Einbildung) und Vermögen.

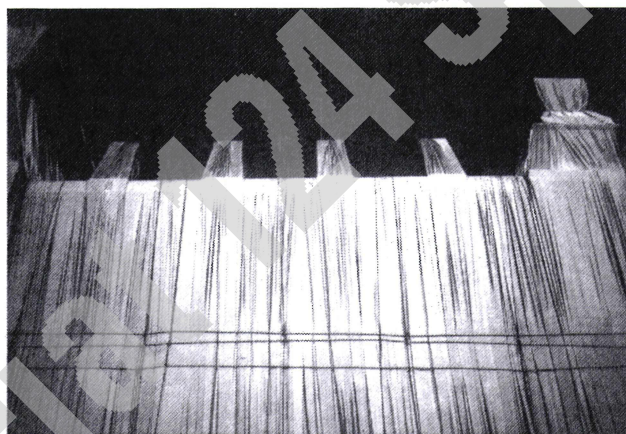
Gut´ Ding will Weile haben. Vierundzwanzig (!) Jahre haben Christo und Jean-Claude an ihrem Projekt verhüllter Reichstag (Wrapped Reichstag, Project for Berlin) gearbeitet, haben verhandelt und Politiker zu überzeugen versucht, bis sie die Verhüllung endlich realisieren durften.

Das rätselhafte Projekt "verhüllter Spider" (Wrapped Spider, Project for FIAT 124 Spider Club) war ein Geistesblitz und bedurfte keinerlei Genehmigungsverhandlungen. Für die Planung und die praktische Durchführung war jeweils eine halbe Stunde erforderlich. So einfach sind Spider-Projekte durchzuführen ! (Nachahmen ist immer leichter).

Zum Vergleich ein paar Zahlen zur Verhüllung von

	<u>Reichstag</u>	und	<u>Spider</u>
Stoff:	100.000 qm		22 qm
Gewicht:	61.500 kg		4 kg (Winter-Schmusedecke)
Seil:	15.600 m		40 m
Kosten:	10.000.000,-- DM		40,-- DM (für die Seile)

So, aber jetzt zur Rätselfrage: Welcher Spider wurde verpackt ?



Wrapped Reichstag (Project for Berlin)



Wrapped Spider (Project for FIAT 124 Spider Club e.V.)



Schreibt den Namen des Spidereigentümers oder das Kfz-Kennzeichen auf eine Postkarte und sendet sie bis **spätestens 15. Januar 1996** (Datum des Poststempels) an Joachim Häring, Groß-Grauer Str. 82, 55130 Mainz.

Unter den richtigen Einsendern werden folgende Preise verlost:

1. Preis: Warengutschein DM 100,--
2. Preis: Warengutschein DM 60,--
3. Preis: Warengutschein DM 40,--

Um alle Prozeßhansel von einem Klägle abzuhalten, ist der Rechtsweg selbstverständlich ausgeschlossen.

Mrs. / Mr. XXX ?

KENNZEICHEN D





"Limited Edition" des US-Spiders

Von Roland Seiter aus dem FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V. erreicht uns der nachfolgende Bericht:

Fiat Limited Edition Spider 2000

Commemorating 50 years of Pininfarina design and coachbuilding achievement.

Pininfarina and Fiat. A 50-year association that has produced some of the most exciting automobiles in history. Automobiles known worldwide for splendid design and innovative engineering.

This Limited Edition Spider 2000 is the latest in a long line of Pininfarina designed Fiats that have travelled highways and conquered raceways around the world. A uniquely distinguished automobile, it promises the pure exhilaration of true convertible driving enjoyment — and the pride of owning a world classic.

Limited Edition Spider 2000 standard features include:

- Bosch fuel injection
- All leather interior
- Leather covered sport steering wheel and gear shift knob
- Power windows
- Limited Edition 14" Pininfarina styled wheels
- Sequentially numbered plaques
- High pile carpeting
- Special champagne color
- Pininfarina 50th anniversary logo
- Pininfarina sport striping

FIAT

MOTOR CARS IN THE GREAT EUROPEAN TRADITION.

Fiat Motors of North America, Inc.
Specifications, standard equipment and options subject to change without notice.

Zum 50. Geburtstag von Pininfarina hat FIAT 1981 eine „Limited Edition“ des 124 Spider (2000er) herausgegeben. Der Unterschied dieser limitierten Auflage bestand in einigen wenigen aber einheitlichen Besonderheiten bzw. Extras. Jeder dieser Spider war speziell nummeriert (am Armaturenbrett und an der Karosserie - seitlich zwischen Tür und hinterem Kotflügel). Vergeben wurden die Nummern von 000 bis 1000 Exemplare).

Ich fahre selbst ein solches Ex-Deutschland weitere gibt (US-Re-Hoffmann aus dem US-Bundesdie „FIAT-Welt“ gewandt und Fahrzeuge aus dieser Sonderengen Kontakt zu Roger aufgegeben behilflich zu sein. Er hat schon macht und recherchiert nun weltbekannten Clubs. Wer also ein beten, mir folgende Daten zu weiterleiten will:



emplar und weiß, daß es in importe). Nun hat sich Roger W. staat New York über Internet an sucht weitere noch verbliebene serie. Ich habe inzwischen recht nommen, um ihm bei seiner Sueinige Fahrzeuge ausfindig geweit über Internet und den ihm Fahrzeug dieser Serie hat, ist geübermitteln, die ich an Roger

Name des Besitzers und Adresse, Kennzeichen, Meilenstand (statt Kilometerstand), Sonderseriennummer, seit wieviel Jahren im Besitz, derzeitiger Fahrzeugzustand und evtl. weitere Informationen. Meine Anschrift: Roland Seiter, Varnhalter Weg 21, 76534 Baden-Baden. Vielen Dank für Eure Beteiligung! Auch Hinweise auf Fahrzeuge, dessen Eigentümer nicht im Club sind, helfen uns weiter.

Die Standardausstattung der „Limited Edition“ bestand aus: Lederausstattung, braune Lederverkleidung an Lenkrad und Armaturenbrett sowie Schalthebel, Speziallackierung „champagner-metallic“, elektrischen Fensterhebern, Klimaanlage (in meinem Fahrzeug nicht enthalten), 14" Limited Edition Leichtmetallfelgen (entsprechen den Leichtmetallfelgen der '79 bis '81 ausge-



lieferten Spider), durchnummerierte Sonderserienschilder am Armaturenbrett und an der Außenkarosserie, Logo „50 Jahre Pininfarina“, Pininfarina Streifendesign (sog. „sport striping“ - hüftknickbetonender dunkelbrauner Dekorstreifen), besondere Teppichausstattung (braunbeige).

200 dieser Autos sollen nach Italien zurückgegangen sein, da sie zeitweilig unter Wasser standen: Eine Hochwasserkatastrophe suchte seinerzeit das Auslieferungslager von FIAT in New Jersey heim. Kann das irgend jemand bestätigen? Wer weiß mehr davon? Welche Autos (Nummern) gingen zurück? Auch ich habe von dieser Geschichte schon gehört, jedoch konnte sie bislang niemand bestätigen oder dementieren. Wenn das stimmt, müßten etwa 800 Spider der Sonderserie in den USA verkauft worden sein. Die Preise für die Autos der Sonderserie bewegen sich zwischen 6.000 und 10.000 Dollar, je nach Zustand.

Roger restauriert gerade den Wagen mit der Nummer 288. Rogers Adresse für evtl. Direktkontakte (bitte schreibt in Englisch):

Roger W. Hoffmann
297 Dennytown Road
Putnam Valley, New York 10579-1411
USA

Tel.(914) 5 28 - 46 90

Folgende Nummern (mit Standplätzen sind Roger mittlerweile bekannt).

- 007 Coventry, Connecticut (USA) wird nicht von „J. Bond“ gefahren
- 033 Lebanon, New Hampshire (USA)
- 087 Marietta, Georgia (USA)
- 125 Kalifornien (USA)
- 233 Tecumseh, Michigan (USA)
- 274 Kalifornien (USA)
- 278 Kailua, Hawaii (USA)
- 288 Putnam Valley, New York (USA)
- 425 Kalifornien (USA)
- 500 Parlin, New Jersey (USA)
- 609 Baden-Baden (Deutschland)
- 635 Kanada
- 677 Kalifornien (USA)
- 807 Aurora, Colorado (USA)
- 829 Junk Yard Heaven (USA) also auf einem US-Schrottplatz
- 896 Marietta, Georgia (USA)
- 908 Junk Yard Heaven (USA) siehe Nr. 829

Stand der Liste: Oktober 1995

Nebenbei schreibt Roger, daß er Mitglied des FIAT Lancia Unlimited Clubs (F.L.U.) in den USA ist. Über die Mitgliederzahl hat er nichts mitgeteilt. Jedes Jahr trifft man sich zu einem „FIAT FREAK OUT“ mit bis zu 150 FIAT's. Nächstes Jahr findet das Treffen in New York statt. Wer fährt hin?



Der dicke Hund

Aufgrund der Äußerung („Aber ich kann Ihnen versprechen, wir sind eigentlich eine ausgesprochen oldtimerfreundliche Zulassungsstelle“) möchte ich folgende Gegebenheit schildern: Durch Zufall konnte ich im Spätsommer 1980 einen kompletten Fiat 124 Spider auf einem Schrottplatz erwerben. Als er nahezu TÜV-fertig war und die Sonnenstrahlen lockten, wollte ich ihn nun endlich zulassen. Da der Schrotthändler den Originalbrief nicht hatte, wandte ich mich an die hiesige Zulassungsstelle mit der Frage, was in einem solchen Fall zu tun sei. Nach Auskunft des Sachbearbeiters sei dies kein Problem, wenn folgende Punkte erfüllt seien:

- a) Nachweis, daß ich das Fahrzeug rechtmäßig erworben habe und
- b) Nachweis aus Flensburg, daß der Pkw nicht als gestohlen gemeldet ist.

Na prima, dachte ich, dann habe ich ja bald einen Spider mit einem neuen Kfz-Brief und Zulassung. Punkt a) stellte für mich keinerlei Probleme dar, da ich einen ordnungsgemäßen Kaufvertrag mit dem Autoverwerter vorweisen konnte. Auch die Auflage b) war recht bald erledigt, und ich hatte aus Flensburg die gewünschte Bescheinigung. Nun beginnt der Alptraum! Der Sachbearbeiter schaut sich alle Unterlagen an, um mir dann mitzuteilen, daß ich noch eine Bescheinigung des letzten Eigentümers vorweisen müßte, aus der hervorgeht, daß er (der Vorbesitzer) keiner-

lei Einwände hat, wenn ich den Spider wieder anmelde und mir der Originalbrief ausgehändigt wird. Aha, der Originalbrief ist also noch vorhanden und somit auch Name und Adresse des Vorbesitzers. Da ich den Namen nicht kennen konnte, bat ich um diesen und die Adresse. Dies ist aus Datenschutzgründen nicht möglich, wurde mir erklärt, während der Sachbearbeiter interessiert in dem entwerteten Original blätterte. Ja, wie soll ich dann jemals diese Bescheinigung bekommen? Dies sei mein Problem, und wenn man sich mit solch alten Autos abgäbe, müßte man schon mit Problemen rechnen, wurde mir mitgeteilt. Also voller Hoffnung zum Schrottplatz, vielleicht hat der gute Mann sich den Namen notiert. Negativ!!! Das Einzige, woran er sich erinnern konnte war, daß es ein Deutscher war und er unbedingt wollte, daß der Spider nie mehr auf die Straße kommt. Hat man solchen Blödsinn schon einmal gehört? Was jetzt? Nochmal zur Zulassung, diesmal zu einem anderen Beamten, in der Hoffnung, daß dieser etwas umgänglicher ist. War er auch!

Seine Auskunft lautete: „Gerne würde ich Ihnen die gewünschte Information geben, aber leider liegt uns kein Kfz-Brief von diesem Fahrzeug vor“. Ja, was soll denn das nun schon wieder?? Zuerst ist der Brief da (mit eigenen Augen gesehen), aber der Datenschutz verbietet die Auskunft, und jetzt gibt es keinen Datenschutz mehr, dafür ist der Brief verschwunden. Nach

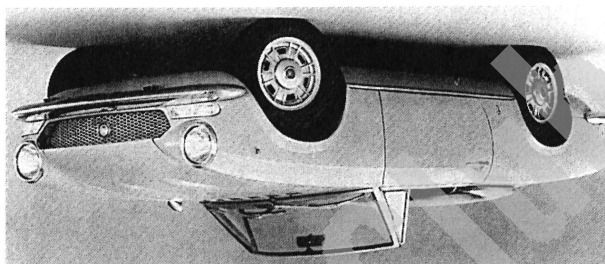
Herabsenken des Adrenalinspiegels beginnt nun richtige Detektivarbeit. Als ich den Fiat vom Schrottplatz abholte, waren Kennzeichen aus Luxemburg montiert und auch Papiere mit Namen eines Herrn aus Luxemburg im Handschuhfach. Also, Auskunft anrufen, Telefonnummer besorgen (hat geklappt). Abends den guten Mann anrufen und befragen, ob er einmal diesen Fiat besessen hat und zufällig noch weiß, an wen er ihn verkauft hat. Der Mann war ein Engel!!! Tatsächlich konnte er mir alles Gewünschte sagen. Am nächsten Tag zu der angegebenen Adresse hin, aber schon wieder Pech. Der Herr ist vor einigen Wochen umgezogen, wohin wußte niemand genau. Wieder zu Hause, Telefonbuch zur Hand und in der vermuteten Stadt nach dem Namen gesucht. Nochmal Glück gehabt und tatsächlich fündig geworden. Also nichts wie hin, mit dem „lieben Vorbesitzer“ sprechen und Bescheinigung schreiben lassen. Denkste, der Typ war nie zu Hause. Schriftliche Nachricht hinterlassen mit meiner Telefonnummer und der Bitte um Anruf. Endlich, eine Woche später, kam der ersehnte Anruf: „Wieso haben Sie meinen Fiat Spider?! Der sollte doch verschrottet werden!“ Oje, wenn ich jetzt sage, daß der Spider restauriert ist und nur seine Bescheinigung fehlt, dann bekomme ich diese nie. Also keine Notlüge, von wegen Ersatzteilen mit Fahrgestellnummer und so. „Ach so, wenn das so ist, dann machen Sie bitte das Schreiben fertig und



kommen Sie bei mir zur Unterschrift vorbei“. Endlich alle Papiere komplett. Zum x-ten Mal zur Zulassungsstelle, wieder ein anderer Beamter. Jetzt beißt mich der dicke Hund!!! Wenige Minuten später habe ich einen Blankobrief und den verschwundenen Originalbrief (wo der auf einmal herkommt?) in der Hand. Zum Schluß dann die freundliche Bemerkung: „für die Bescheinigung des Vorbesitzers mußten Sie sich sicherlich ganz schön bemühen, aber es wäre auch ohne diese gegangen, denn Sie hatten ja einen Kaufvertrag und die Bescheinigung aus Flensburg“. Da wiehert doch der Amtsschimmel!

Auszug aus der Oldtimer-Markt 6/95

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



HOLTMANN & NIEDERGERKE



Ersatzteile für Liebhaber Fiat

Holtmann & Niedergerke 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 & Niedergerke 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



Teamwork - Das Synchronisieren von Mehrfachvergaseranlagen -

Ein Mehrzylindermotor ist wie ein Ruderboot ohne Steuermann: Alle Mann zugleich - dann stimmt die Richtung! Zieht ein Zylinder mehr als der andere, kommt die „Schlagzahl“ durcheinander, und der Motor läuft unrund. Vor allem im Leerlauf und im unteren Drehzahlbereich zeigt er sich unwillig, obwohl auf dem Papier genügend Leistung ansteht! Spätestens dann sollten Sie mal das Teamwork Ihrer Vergaser überprüfen.

Die Brennräume eines Mehrzylindermotors, die mit einem Einfach- oder Registervergaser und einem gemeinsamen Ansaugkrümmer ausgestattet sind, erhalten zwangsläufig alle ein ähnliches Gasgemisch. Ganz anders, wenn bei einer Maschine jedem Zylinder ein eigener Vergaser zugeordnet ist. Ebenfalls bei großen V8 oder V12-Motoren, hier ist meistens zwei Zylindern je ein Vergaser vorgeschaltet. Extrem wird's dann bei Exoten wie Ferrari mit zwölf Töpfen und einem ganzen Dutzend Gasfabriken...

Auch eine Honda CBX mit sechs Zylindern und ebenso vielen Vergasern wird nicht viel Freude bereiten, wenn nicht echte Gruppendynamik auf der Ansaugseite herrscht. Das Geheimnis eines „seidenweichen“ Motorlaufs über alle Drehzahlbereiche liegt also in einer gleichmäßigen Versorgung mit dem optimalen Gemisch für alle Zylinder.

Bevor nun allerdings eines der

nachstehend beschriebenen Verfahren zum Synchronisieren der Vergaser angewendet wird, muß sichergestellt sein, daß alle anderen Komponenten des Motors in Ordnung sind. Zündpunkt, Dichtheit und Spiel der Ventile, Zustand der Kolben und Kolbenringe sollten vorher überprüft worden sein. Ebenfalls sollten Sie Ihre Aufmerksamkeit der mechanischen Seite der Vergaser selbst widmen. Grundvoraussetzung für ein synchrones Arbeiten sind gleiche und gereinigte Haupt- und Nebenufdufen, optimaler Schwimmerstand, intakte Schwimmernadelventile und, bei Gleichdruckvergasern, dichte Schiebemembranen. Die Leerlaufdüsen sollten auf den vom Hersteller angegebenen Wert geöffnet werden. Besonderes Augenmerk muß den Verbindungsgestängen und Umlenkhebeln der einzelnen Vergaser gewidmet werden. Eine Vergaserbatterie, deren Drosselklappen-Koppelung Spiel aufweist, wird nie vernünftig arbeiten können.

Leider ist das aber noch nicht alles, was bei der Motoreinstellung zu beachten ist. Alte und gebrauchte Vergaser sind nämlich meist mechanisch verbraucht. Entweder sind die Schiebergehäuse oder die Schieber selbst verschlissen. Wenn dieser Verschleiß nun in allen Vergasern gleich stark wäre, könnte man diesen Faktor eigentlich vernachlässigen und sehr einfach ausgleichen. Aber genau das ist nie der Fall,

vielmehr sind fast immer bei älteren Anlagen die einzelnen Gasfabriken unterschiedlich verschlissen. Nun muß das nicht in jedem Fall den Neukauf einer (oft gar nicht mehr lieferbaren) Vergaseranlage bedeuten. Dazu später mehr, jetzt zu den einzelnen Synchronisierungsverfahren.

Carbtune-Säulenmeßgerät

Erstens: das *Carbtune*-Säulenmeßgerät von Krawehl. Hier sind in einem gemeinsamen Gehäuse vier Meßrohre nebeneinander angeordnet, an deren oberen Enden die Meßschläuche aufgesteckt werden. Vorher muß das Instrument mit Quecksilber (Sicherheitsratschläge beachten!) gefüllt und geeicht werden. Das 175 Mark teure Gerät ist sauber verarbeitet und unzerbrechlich, eine gute Anleitung liegt bei. Beim Arbeiten an Motorrädern hängt man es ganz einfach an den Lenker, beim Synchronisieren von Autovergasern kann es an der Motorhaube angebracht werden. Einige Adapter für den Anschluß der Schläuche an die Vergaser liegen bei. Weitere Adapter sind als Zubehör lieferbar. Nun läßt man den betriebsarmen Motor im Leerlauf laufen. Die vier Quecksilbersäulen dehnen sich jetzt durch den Unterdruck nach oben hin aus. Sehr wahrscheinlich werden recht unterschiedliche Werte angezeigt. Sinn des Ganzen ist es nun, den Drosselklappenspalt bei allen Vergasern gleich einzustellen.



Dann nämlich strömt durch alle Vergaser die gleiche Luftmenge, was sich wiederum als gleicher Unterdruck messen läßt. Die Art der mechanischen Einstellung ist von Typ zu Typ unterschiedlich. Bei Reihenmotoren liegen die Stellschrauben meist an den Kupplungen, mit denen die einzelnen Vergaser verbunden sind. Bei Boxer- oder V-Motoren, wo die Vergaser weit voneinander entfernt liegen (BMW, Moto Guzzi, Jaguar V12, Porsche, VW), wirkt sich oberhalb der Standgasdrehzahl dann auch die Einstellung der Gasgestänge oder die Länge der Bowdenzüge aus. Das vorgeschriebene Spiel muß so justiert werden, daß beide Seiten gleichzeitig wirken.

Laut Krawehl soll die Höhe der Quecksilbersäulen um nicht mehr als einen Zentimeter differieren. In der Praxis läßt sich aber noch genauer synchronisieren, wir brachten die Säulen auf nahezu gleiche Höhe. Die Leerlaufdrehzahl steigt in den meisten Fällen nach erfolgter Arbeit deutlich an - ein Zeichen für den harmonischeren Lauf der Maschine. Weil dieses erhöhte Standgas nun selbstverständlich korrigiert werden muß, bietet es sich an, das Drehzahlniveau bis hierher nur über das Gestänge zu halten und die Standgasschrauben der einzelnen Vergaser (falls vorhanden) erst jetzt zu justieren. Mit einem Blick auf den Synchrontester sieht man sofort, wie weit die Schrauben hineingedreht werden dürfen, ohne daß sich der Luftstrom verändert.

Das Unterdruckmeßgerät soll

nur senkrecht hängend aufbewahrt werden, die Meßleitungen müssen abgezogen werden und die Quecksilberröhrchen sollen mit den beiliegenden Stopfen verschlossen werden. Das nach dem Befüllen leere Quecksilberfläschchen muß übrigens als Sondermüll entsorgt werden. Uns beeindruckte bei diesem Verfahren vor allem die gut gedämpfte, ruhige Anzeige der Meßsäulen, bedingt wahrscheinlich durch den Verzicht auf jegliche mechanische Bauteile, nur bei sehr niedrigem Leerlauf zitterte die Anzeige leicht im Rhythmus der Arbeitstakte.

Unterdruckuhren-Synchrontestgerät von Boehm

Das Unterdruckuhren-Synchrontestgerät von Boehm ist entweder mit 2, 4 oder 6 Uhren ausgestattet (125, 239 und 369 Mark). Bei Bestellung sollte der Fahrzeugtyp angegeben werden, dann liegen der Sendung die entsprechenden Adapter bei. Alle weiteren benötigten Teile sind als Zubehör erhältlich. Ab der 4fach Uhr liegt außerdem eine recht praktische Benzinflasche mit Hahn und Schlauch bei, mit der die Vergaser bei Motorrädern während des Einstellvorgangs mit Sprit versorgt werden. Die Anleitung ist auch hier sehr gut gemacht, außerdem liegt eine Ersatzteilliste bei. Der Anschluß erfolgt wie gehabt. Boehm bietet einen Satz Anschlußnippel zur Selbstmontage an, für alle Fahrzeuge, die keine Meßanschlüsse haben. Diese Adapter werden dann, nach Schneiden eines Gewindes M5, eingeschraubt

und verbleiben (verschlossen!) im Vergaser oder im Ansaugkanal.

Sind alle Uhren angeschlossen, wird der Justiervorgang wie beim Säulenmeßgerät durchgeführt, lediglich bringt man hier nicht die Quecksilbersäulen, sondern die Uhren auf möglichst synchrone Werte. In der Praxis funktioniert das recht problemlos, dank der gut einzustellenden Dämpfungsventile an den Uhren. Deren Meßbereich liegt zwischen 0 und 0,6 bar, als maximale Abweichung zwischen den Zylindern gibt der Hersteller 0,03 bar an. Ein Wert der in der Praxis gut eingehalten werden kann, oder sogar unterschritten werden konnte. Übrigens: Die Uhren sehen auch unbenutzt an der Werkzeugwand enorm professionell aus...

Colortune Glaszündkerzen

Unter dieser Bezeichnung ist eine Test- und Diagnosezündkerze mit gläsernem Isolator nun schon seit 13 Jahren auf dem Markt. Die beiden vorstehenden Methoden zur Vergasersynchronisierung gehen von dem Prinzip aus, alle Zylinder mit gleichem Unterdruck arbeiten zu lassen. Wie bereits erwähnt, funktioniert das bei mechanisch einwandfreien Vergasern auch in der Regel problemlos.

Nun kann gerade bei alten, verschlissenen Vergasern der Unterdruck zwar gleich sein, das Gemisch weist aber ganz erhebliche Abweichungen auf. In diesem Fall ist man mit Colortune gut beraten. Man beurteilt nämlich nicht die Unterdruckverhältnisse, sondern schaut bei der Verbrennung *direkt* in den



Zylinder! Die Farbe der Verbrennungsflamme gibt Aufschluß über die Temperatur und damit über den Treibstoffanteil im Gemisch.

Vor der Messung sollten alle Vergaser auf gleichen Luftdurchsatz eingestellt werden. Dies kann bei ausgebauter Vergaseranlage durch Messen erfolgen oder besser in eingebautem Zustand mit einem der vorbeschriebenen Synchrontestgeräte. Bei betriebswarmem Motor werden zunächst die normalen Kerzen gegen die Testzündkerzen ausgetauscht. Die Kerzengewinde haben 14 mm Durchmesser, Adapter mit 10, 12 und 18 mm sind lieferbar. Das Fahrzeug sollte in einem leicht abgedunkelten, aber belüfteten Raum stehen, damit die Verbrennung besser beobachtet werden kann. Die auftretenden Farben reichen von orange bis weiß-blau, wobei man von einer „bunsenblauen“ Flamme als Optimum ausgeht.

Bei einem unserer Testobjekte, dem Alfa Spider mit zwei Dell-Orto-Doppelvergasern, zeigte sich nach vorher erfolgter Synchronisation mit dem *Carbtune*-Gerät bei einem Zylinder ein optimales Brennbild, zwei weitere waren etwas zu fett (orange), der vierte schließlich war fast weiß in der Verbrennung (viel zu mager). Nun erfolgt die Einstellung nicht mehr an den Gasschiebern, sondern an den Gemischregulierschrauben. Trotz wilden Drehens an dem Vergaser mit der zu mageren Verbrennung zeigte sich keinerlei Änderung an der Farbe. Nach Abstellen des Motors und Demontage der Regulierschraube fanden wir eine abgebrochene

Spitze eben jener Schraube, die die Luftbohrung verstopfte! Auch solche Faktoren beeinflussen natürlich den Leerlauf. Wäre eine der Hauptdüsen verstopft gewesen, hätte das nach kurzer Zeit ein Loch im Kolben bedeutet. Auch das wäre mit einem Blick in die *Colortune* Kerze erkennbar gewesen. Nach Austausch der gebrochenen Schraube konnten wir die Vergaserbatterie problemlos auf vier gleiche Brennbilder justieren. Der Motor war im unteren Drehzahlbereich nicht wiederzuerkennen.

Bei der Gelegenheit überprüften wir auch gleich die Funktion der Beschleunigerpumpen. Bei plötzlichen Gasgeben zeigten zwei Zylinder ein Umschlagen des Brennbildes von bunsenblau in leuchtendes Orange, die gewollte kurzzeitige Überfettung des Gemischs war also vorhanden. Bei den beiden anderen Zylindern, die vom zweiten Doppelvergaser versorgt wurden, erfolgte eine wesentlich schwächere Reaktion. Prompt fanden wir eine gerissene Membran als Ursache für die geringere Fördermenge der Pumpe. Weiterhin lassen sich unregelmäßig arbeitende Hauptdüsen entlarven. Beim langsamen Erhöhen der Drehzahl, so langsam, daß die Beschleunigerpumpen (falls vorhanden) nicht einsetzen, sieht man deutlich den Übergang vom Leerlaufsystem auf die Hauptdüsen. Wenn da ein Vergaser nachhängt, kann man bei manchen Systemen (Bing, SU, Stromberg) die Düsennadel in eine höhere Kerbe setzen und so für Ausgleich sorgen. Wer seinen Alfa, Porsche oder Ja-

guar auf diesem Wege auf eine andere Düsenbestückung abstimmen will, sei gewarnt: Festdüsenvergaser wie der Dell-Orto sind auf Vollgas ausgelegt, und dieser Bereich läßt sich bei gleichzeitigem Blick in den Brennraum nur auf einem Prüfstand erreichen! Ein grünliches Brennbild weist dabei übrigens auf einen hohen Ölanteil in der Verbrennung hin. Dann sollte man Kolbenringe und Ventilschaftdichtungen mal einer eingehenden Betrachtung unterziehen.

Diese Beispiele zeigen, daß *Colortune* nicht nur die Vergasersynchronisation unterstützen kann, die „Wunderkerze“ ist beinahe schon ein kleines Motordiagnosesystem. Mit dem beiliegenden „Testbaum“ fällt es leicht, nach Ursache, Auswirkung und Lösung verschiedenster Probleme zu suchen. Kerzen werden einzeln (single Kit, DM 99,-) oder als Vierer-Satz (Profi-Kit, DM 349,-) angeboten. Jedem Kit liegt pro Kerze ein zweiteiliges Kunststoffrohr mit drehbarem Spiegel bei. Nach Gebrauch sollen die Kerzen mit dem beiliegenden Bürstchen und der Reinigungsflüssigkeit gesäubert werden.

Bei allen drei Verfahren, die übrigens gleichermaßen bei Zwei- und Viertaktern funktionieren, zeigte sich auf Anhieb eine deutlich angenehmere Motorcharakteristik, die Maschinen liefen erheblich runder, und das Standgas konnte zurückgeschraubt werden. Bei Vergasern mit mechanischer Abnutzung kamen wir jedoch nur mit der Testzündkerze zu einem befriedigenden Ergebnis und



fanden Fehler, die uns sonst wohl entgangen wären. Ein angenehmer Nebeneffekt: Alle Motoren starteten besser, und der Spritverbrauch ging bei allen Testobjekten spürbar zurück!

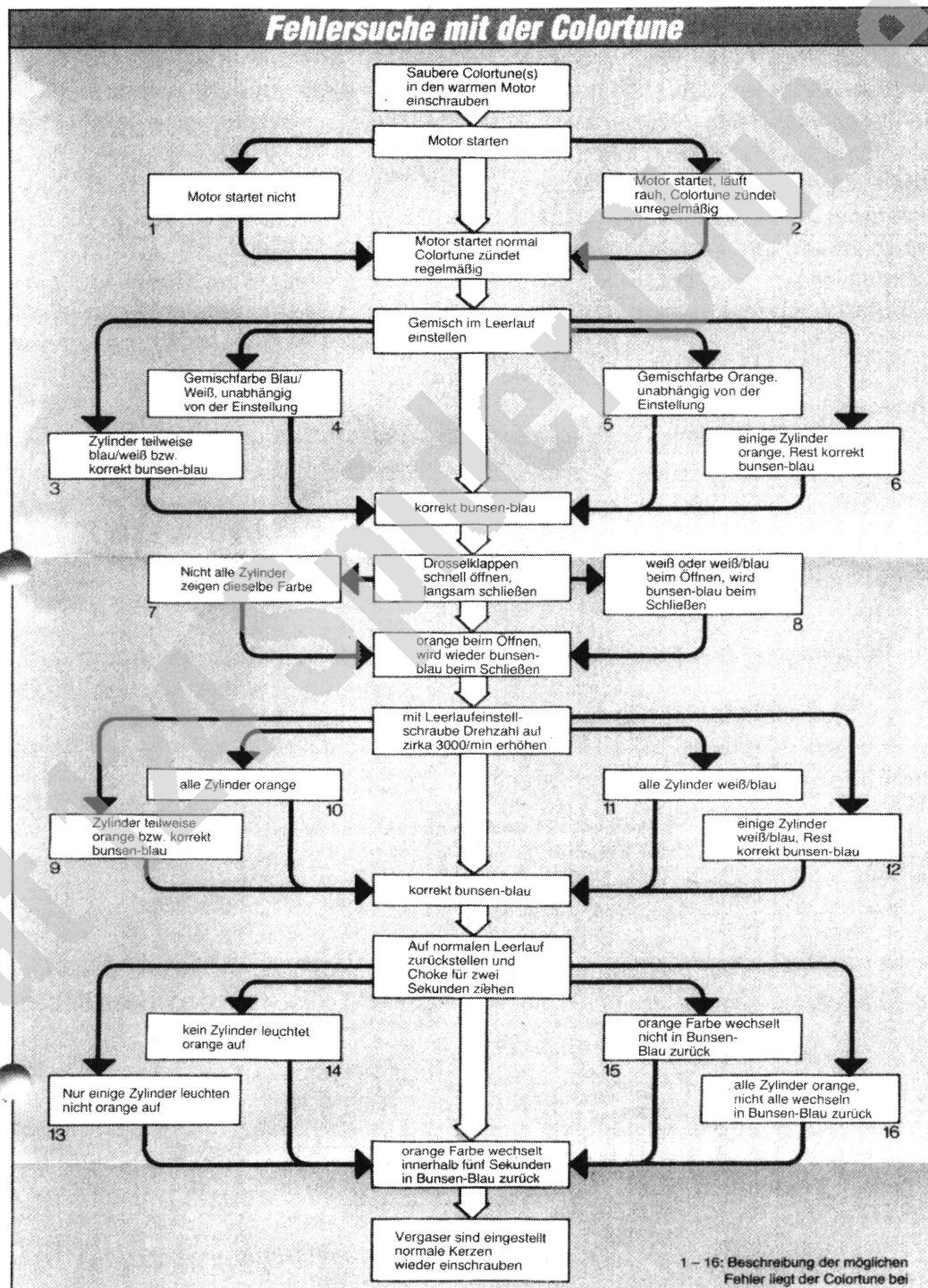
Bezugsquellen: Carbtune, Fa.

Wilhelm Krawehl GmbH,
Grossmannstraße 70, 20 539
Hamburg, Tel. 0 40 / 7 89 19 40
Fax: 0 40 / 7 89 38 23

Boehm Synchrontestgerät, Fa.
Boehm Computer, Peter-

Kreuder-Straße 21, 81 245 Mün-
chen, Tel. 0 89 / 88 85 91
Fax: 0 89 / 8 20 13 95

Auszug aus der Oldtimer Markt
10/95





Fahrt zur Mille Miglia

Wie bereits im SM 03/95 angekündigt, haben wir im kommenden Jahr eine Fahrt zur Mille Miglia nach Italien geplant. Bezüglich einer Werksbesichtigung bei Ferrari in Maranello, habe ich kürzlich mit der Generalvertretung in Deutschland gesprochen. Leider teilte man mir mit, daß im kommenden Jahr kein Besichtigungstermin zu arrangieren ist, da das Werk umgebaut wird. Hinzu kommt natürlich noch der Wirbel um „unserer“ Formel 1 Star Michael Schumacher. Es besteht natürlich dennoch die Möglichkeit, das Ferrari-Museum vor Ort zu besichtigen. Hier gibt es angefangen von Studien über Prototypen, Konstruktionszeichnungen sowie Straßen und Formelfahrzeuge etliches zu sehen. Wie bereits im Artikel „Kontakt zu FIAT“ beschrieben, sind die ersten Kontakte aufgenommen, so daß es eigentlich möglich sein sollte, eine Werksbesichtigung bei FIAT in Turin zu organisieren. Zu Pininfarina werden wir ebenfalls versuchen einen Draht zu spannen.

Auf jeden Fall würde uns natürlich erst einmal Euer Interesse an dem Vorhaben interessieren. Um einen Überblick über die Anzahl der interessierten Mitglieder zu bekommen, könnt Ihr uns dies ja auf der Spider Magazin-Hotline mitteilen.

Für Tips wie: Übernachtungsmöglichkeiten, Tourenvorschläge etc. sind wir sehr dankbar. Vielleicht findet sich ja noch jemand unter Euch, der gerne mitorganisieren möchte!

Vom groben Ablauf der Tour könnte die Fahrt wie folgt aussehen:

- 4./5. Mai Start nach Italien, falls möglich mit Paßfahrt (abhängig von der Schneelage).
==> Übernachtung am Lago Maggiore
6. Mai Fahrt zu FIAT nach Turin mit Werksbesichtigung ==> Übernachtung bei Turin
7. Mai Werksbesichtigung bei Pininfarina ==> Weiterfahrt in Richtung Modena
(Übernachtung auf halber Strecke)
8. Mai Besichtigung des Ferrari Museums ==> Weiterfahrt zum Lago di Garda
(Übernachtung in Simione)
9. Mai Verfolgung der Mille Miglia von einem Straßencafé
10. Mai und weitere Tage noch offen

Wie gesagt, der Ablauf mit den Terminen und Besichtigungen ist nur ein Vorschlag und noch keine beschlossene Sache. Darum nochmals die Bitte an Euch, solltet Ihr Anregungen haben, teilt uns dies bitte mit.

Nach einigen Telefonaten mit einem befreundeten „Mille Miglia Dauerfahrer“, sicherte er mir zu, daß man im voraus keine Hotels etc. reservieren muß, da im Mai noch keine Saison ist. Trotz Zuschauer und Offizieller bei der Mille, bestehen genügend Möglichkeiten, auch mit einer größeren Anzahl von Leuten, Unterkünfte zu finden.

Ciao bis zum Saisonauftakttreffen

Joachim



"Klimaanlage" in einem AS Spider Baujahr 1968

Im Inhaltsverzeichnis der Betriebsanleitung in der 3. Auflage eines Fiat 124 Sport Spider stand es unmißverständlich: "Klimaanlage S. 17".

Daß die amerikanischen Modelle mit einer solchen ausgerüstet waren, ist mir wohl bekannt, aber bei einer AS-Version konnte ich mir keinen Reim darauf machen. Und auf Seite 17 wird der interessierte Fahrer auf 2 ° Seiten über die Klimaanlage informiert.

Natürlich handelt es sich hier um eine Klimaanlage, die "nach den Erfordernissen der Jahreszeiten geregelt werden kann" (Zitat).

Aus diesem Grund wird die äußerst komplizierte Bedienung der "Anlage" auch in vier Abschnitte unterteilt:

Belüftung im Sommer, mittlere Jahreszeit, Heizung im Winter und Winterbetrieb.

Und wenn man dann unter Punkt b nachlesen kann, daß bei ge-

schlossenem Verdeck der Frischlufteinlaß durch Senken der Kurbelfenster erfolgt, wird

einem eindeutig klar:

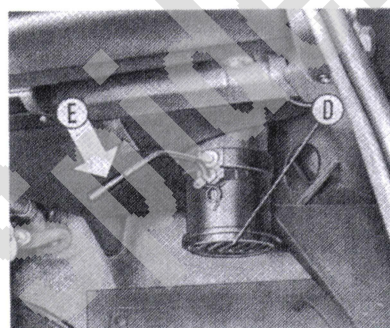
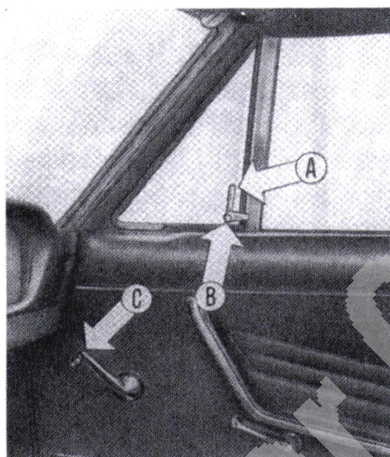
Klimaanlage - weit gefehlt.

Eher scheint man einem Fall von Hochstabelei auf den Leim gegangen zu sein. Auf den mit Photos reich illustrierten Seiten wird dem scheinbar geistlichem Fiat-Tiefflieger mit ausführlichen Worten verdeutlicht, wie seine Fenster hinuntergekurbelt werden; damit ist jedem klar, diese Kurbel an der Türinnenverkleidung ist Teil einer Klimaanlage.

Damit hat unser Spider ein weiteres Extra, jetzt verfügt jeder über eine Klimaanlage !

Im AS, BS und CS ist sie manuell, und nur im DS darf sie als vollelektrisch bezeichnet werden.

uw



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



FIAT-Werbeslogan vergangener Tage / Teil 2

Nach einigem Blättern in den alten Werbebroschüren unseres Archivs konnte ich die nachfolgenden Werbetexte entdecken, die ich Euch natürlich nicht vorenthalten möchte.

Aus dem BS/BC Werbeprospekt von 1971:

Kraftpaket

„FIAT hat ein Herz für sportliche Fahrer. ...100 PS. Hundert Pferde, die Sie sportliche Ampelstarts, kraftvolle Zwischenspurts und hohe Reiseschnitte auf der Autobahn mühelos erreichen lassen. Es erscheint wenig sinnvoll, Ihnen als vermutlich erfahrenen Autofahrer hier Fahreindrücke und nähere technische Details vermitteln zu wollen. Sie wissen selbst, daß eine persönliche Bekanntschaft mit solchen Wagen unerlässlich ist, und daß Sie eine Beratung durch den FIAT-Händler zu nichts verpflichtet.

Beschränken wir uns daher auf die Andeutung: diese beiden Modelle sind nicht nur für's Auge sportlich...

Unvernunft

Wenn Sie zu denen gehören, die diese Eigenschaft „offenen“ Fahrern zuordnen: nicht weiterlesen - lieber nochmals die Coupé-Seiten studieren.

Wenn es für Sie jedoch nichts Schöneres gibt, als an einem herrlichen Sommertag mit dem Himmel als Dach durch die Landschaft zu brausen (oder auch gemächlich zu bummeln, je nach Laune...), wenn Sie es reizvoll finden, daß die Unterhaltung mit Ihrer Beifahrerin nur mit den Augen möglich ist (weil Motor und Fahrtwind ihr akustisches Recht fordern) - und wenn Ihre Familienverhältnisse es gestatten: dann sehen wir kein ernsthaftes Hindernis mehr, einen Probe-Flirt mit diesem 124 Sport Spider zu beginnen.

Apropos Unvernunft: dieser Wagen ist vernünftiger konzipiert als manche brave Limousine...

Oben ohne oder oben mit?

Beim 124 Spider nur eine Frage der Jahres- oder Tageszeit.

Nicht Ihrer Freizeit!

Mit anderen Worten: die Verwandlung eines 124 Spider von offen in geschlossen (oder umgekehrt) ist eine Sache von wenigen Handgriffen und Minuten. Dabei spielt es keine besondere Rolle, ob es sich um das Stoffverdeck oder das (auf besonderen Wunsch gegen Mehrpreis lieferbare) Hardtop handelt. Und, Bitteschön: beide Aufsätze „stehen“ dem Spider ausgesprochen gut. Was nicht zuletzt aus der Tatsache resultiert, daß der Wagen auch „oben mit“ viel Rundumsicht bietet, mehr als bisher üblich.

Sollen wir noch über Instrumentierung, über Ausstattung, Platzverhältnisse sprechen? Wir glauben, mehr als ein wenig anregen kann man den Experten auf diesem Wege sowieso nicht. Denn, daß Sie als Sportwagenfahrer mehr, viel mehr erwarten, ist selbstverständlich. Aber dazu brauchen Sie den Wagen selbst. Und einen versierten Gesprächspartner.

Sie sollten mit Ihrem FIAT-Händler sprechen.

Wie man dem Text entnehmen kann, waren 100 PS zur damaligen Zeit längst nichts alltägliches und man pruzte damit ganz schön.

jh



Vorstand

Funktion	Name und Anschrift	Aufgabe	Telefon
1. Vorsitzender	Ulrich Kronenberg Robert-Stolz-Str. 52 65 812 Bad Soden	Ansprechpartner für Mitglieder (tel. Kontaktperson), Sponsoren Öffentlichkeitsarbeit, Repräsentation.	06196 / 644097
2. Vorsitzender	Joachim Häring Groß Grauer Str. 82 55 130 Mainz	Spider-Magazin, technische Be- ratung für AS/BS, Händlerkontakte (tel. Kontaktperson).	06131 / 882181
Kassenwart	Uwe Wagner Robert-Stolz-Str. 13 65 812 Bad Soden	Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV.	06196 / 61385
Beisitzer	Friedel Jürging Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	technische Beratung CS/DS, Spon- sorenkontakte, Händlerkontakte.	05732 / 81333
Beisitzer	Alexander Zaras Fischbacherweg 9 65 812 Bad Soden	Händlerkontakte, Sammelbestel- lungen, Sponsoren.	06196 / 63558

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Anschrift	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Rutkamp 67 24 111 Kiel	0431 / 698061
2 /Hamburg	Christian Schlamp	Leinpfad 91 22 299 Hamburg	040 / 4604922
3 /Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12 355 Berlin	030 / 6644746
4 /Friesland	Petrus Meyer	Tran 5a 49 762 Lathen-Ems	05933 / 8294
5 /Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33 611 Bielefeld	0521 / 86577
6 /Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37 574 Einbeck	05561 / 81530
7 /Köln	Guido Brüning	Alte Bonnstr. 105 50 321 Brühl	02232 / 34188
8 /Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55 130 Mainz	06131 / 882181
9 /Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72 250 Freudenstadt	07441 / 87301
10/München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82 256 Fürstenfeldbruck	08141 / 24714



Und nun eine Durchsage für unsere Cabrio-Freunde: Temperaturschwankungen sind auch weiterhin nicht auszuschließen