SPIDER

+++ Schaltplan BS +++ Nürburgring +++ Reisebericht USA +++

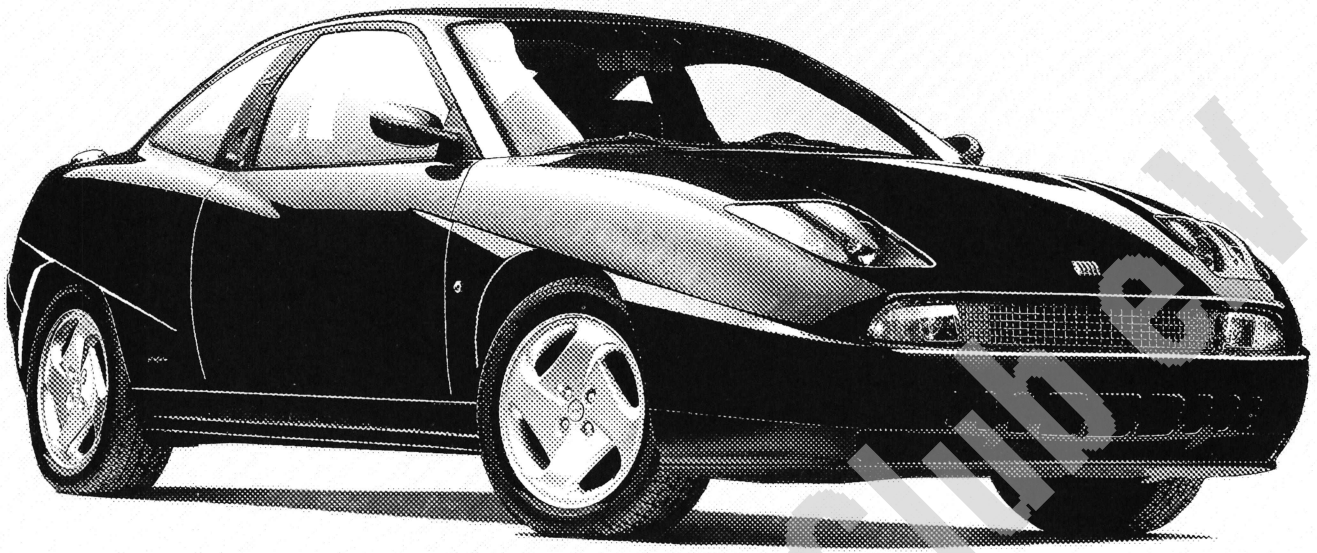
M A G A Z I N

Ausgabe 3/96 12. Jahrgang 7,- DM

Fiat 124 Spider Club e.V.

Abb.: Coupé Fiat 2.0 T 16 V

DAS COUPÉ FIAT.



MIT ALLEN SINNEN ER-FAHRBAR

Einsteigen und fahren oder nur ansehen? Alles natürlich. Zuerst erfreuen Sie sich am Außendesign, elegant, sportlich und raffiniert. Dann steigen Sie ein in das Coupé Fiat 2.0 T 16 V und sind endgültig in einer anderen Welt. Das von Pininfarina gestaltete Cockpit, die Sportsitze - und jetzt lassen Sie den Turbo-Motor an. Sie spüren seine ungeheure Kraft, 140 kW (190 PS), die nur darauf warten, von Ihnen entfesselt zu werden... Warum lassen Sie Ihren Traum nicht endlich wahr werden?

LEIDENSCHAFT IST UNSER ANTRIEB

Fiat 124 Spider Club e.V.

Inhaltsverzeichnis

Editorial 4

Technik

Technikblatt 5

Schaltplan BS

Bastelecke

Vorrichtung zum Wechseln der Blendenringe 7

Ruck im Antriebsstrang 8

Der Vorstand

Reaktionen auf die Oldtimer-Markt Ausgabe 8/96 9

Preisänderung für das große FIAT-124-Spider-Buch 9

Rubriken

Fa. G+B bietet Kat´s für VX an 10

Teilemarkt 11

Kurz & bündig 12

Termine 13

Mitgliederbewegung 14

Treffen 15

Umfeld

Fix it again Toni 17

Das schnelle Ende der Bleizeit 22

Blei oder nicht Blei 23

30 Jahre FIAT 124 Spider, Teil II 26

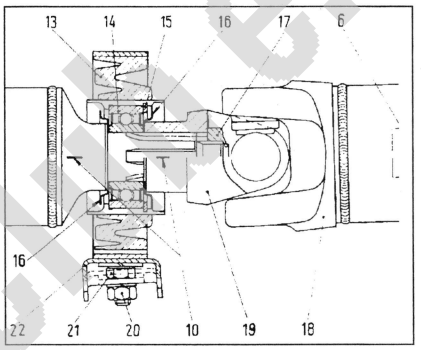
Was lange währt... 28

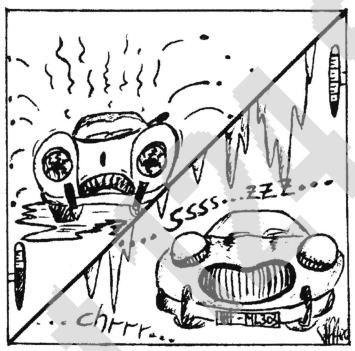
Unsere Homepage 30

Marktwert FIAT 124 Spider 31

Tips zur Überwinterung 32

Versicherungsangebot der Mannheimer Versicherung 34





Redaktionsschluß:

15. November 1996

Titelfoto

AS und BS Modellspider von Vitesse,
by Horst & Ralf de Vrée

Themenvorschläge

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

Fiat Spider Club e.V.

Ruhe sanft...

Vorbei ist er der Sommer; der Spider dürfte wohl in den meisten Fällen schon eingemottet sein und wartet bei einigen auf kosmetische Retuschen.

Blicken wir zurück auf die vergangene Spider-Saison und was sie uns gebracht hat. Da war zunächst das Saisonauftakttreffen in Euskirchen. Die gelungene Organisation von Steffi, Gert und Olli sowie das tolle Wetter an diesem Wochenende gaben dem ganzen einen super Rahmen. Wie wir kurz zuvor erfuhren, meldete sich kurzerhand Eberhard Kittler, der Autor des kürzlich erschienen großen Spider-Buches zum Fototermin an. Einige unter Euch werden sich im Buch in Großaufnahme wiederfinden!!!
Ein weiterer Höhepunkt sollte unsere Fahrt zur Mille Miglia nach Italien werden, was wir mit Sicherheit im kommenden Frühjahr wiederholen werden. Die Rennbegeisterung der Tiffosi am nächtlichen Straßenrand riß uns mit in ihren Bann.
Dann folgte schon unser Jahreshaupttreffen in Löhne. Hier spielte uns Petrus (nicht aus Lathen) einen feuchten Streich. Auch hier noch einmal der Dank an das Orga-Team mit Christian, Friedel, Hardy, Marco und deren Frauen, die mit dem Entenhof ein Hotel mit ganz besonderem Flair ausgewählt hatten.
Abschließendes Saison-Highlight war dann unser Treffen am Nürburgring anläßlich des OGP. Es gab zwar etliche Stimmen die verlauten ließen "wenn das Clubareal im nächsten Jahr sich auch wieder auf dem Parkplatz Hatzenbachbogen abspielt, sind wir nicht mehr von der Partie", sollte das aber nicht überbewerten. Hierzu kann ich Euch im nächsten SM über einige Neuigkeiten berichten, die ich während eines Erfahrungsaustausches mit anschließender Diskussion zum Markenclub-treffen OGP beim AvD in Frankfurt erhalten habe.
Leider fand sich in diesem Jahr kein Mitglied zur Organisation des Herbsttreffens, so daß für uns die Möglichkeit bestand zum Pininfarina Spider Register Bodensee auszuweichen, wo wir von unserem Mitglied Alex vertreten wurden.
Abschließend noch einmal, wie in jedem SM, der Appell an Euch, mich mit Artikeln rund um den Spider zu versorgen. Ein Stündchen müßte sich doch hier oder da abzweigen lassen!
So nun wünschen wir Euch wieder viel Spaß beim Lesen des aktuellen SM.

am & jh

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

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

Fiat 124 Spider Club e.V.

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 7.- DM je Heft, im Jahresabonnement DM 45.- 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

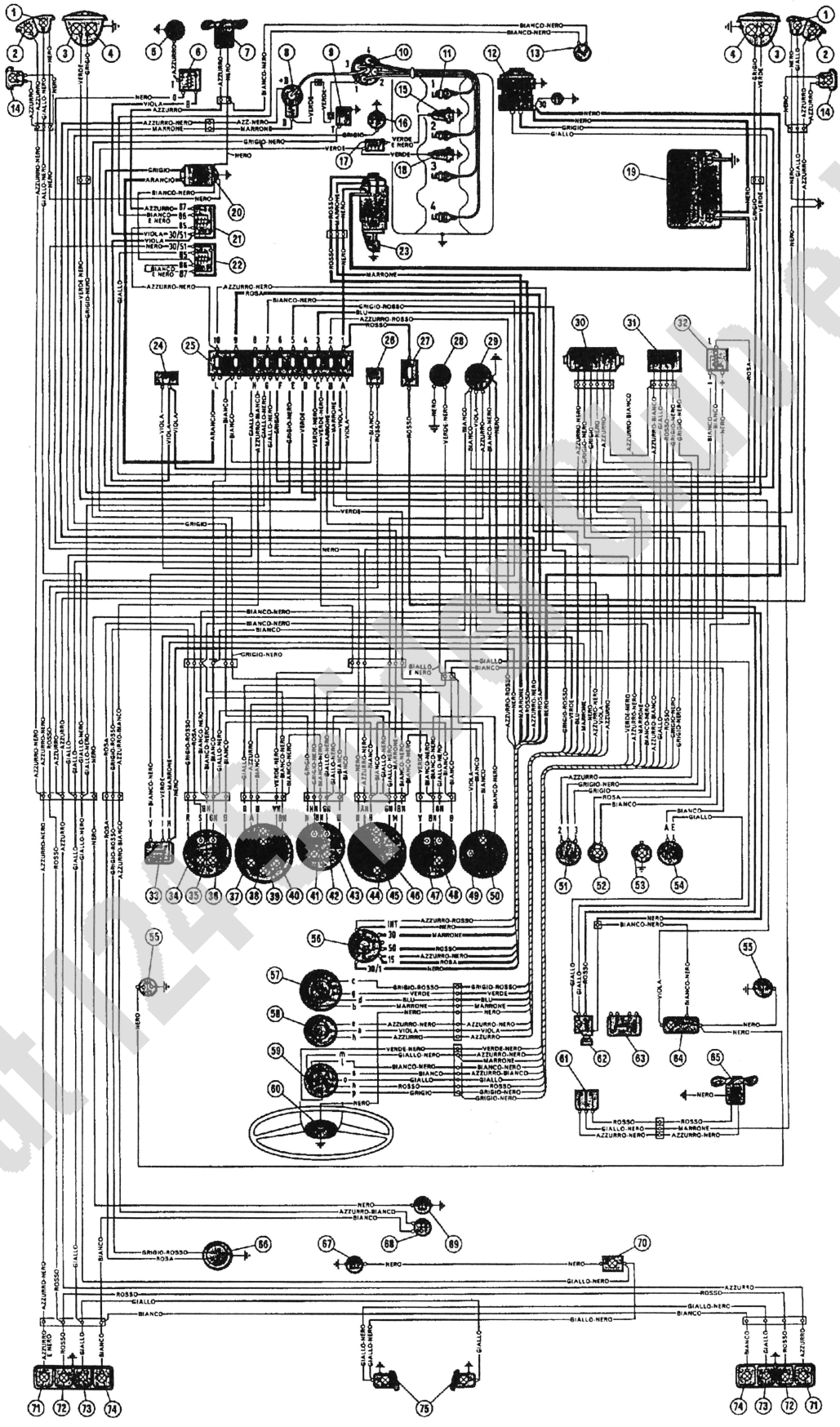
Satz & Layout: Joachim Häring
Groß Gerauer Str. 82
55130 Mainz
Tel./Fax: 06131/882181
Druck: Druckerei Kindermann
Holzhofstr. 10
55116 Mainz

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

Schaltplan - BS Spider



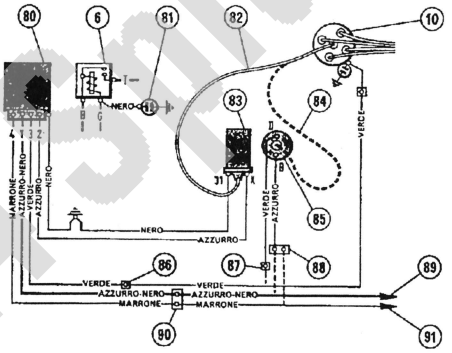
Fiat 124 Spider e.V.

Schema der elektrischen Anlage (mit Drehstromlichtmaschine)

1. Vordere Standleuchten.
2. Vordere Blinkleuchten.
3. Halogenlampe für Fernlicht.
4. Halogenlampe für Abblendlicht.
5. Motorkompressor für Fanfarenhörner.
6. Relais für Fanfarenhörner.
7. Motorlüfter.
8. Zündspule.
9. Kontaktgeber für Ölmanometer.
10. Zündverteiler.
11. Zündkerzen.
12. Drehstrom-Lichtmaschine.
13. Wärmeschalter für Motorlüfter.
14. Seitliche Blinkleuchten.
15. Wärmeschalter für Wasserthermometer: lässt den Zeiger bis Skalenende ausschlagen (gefährliche Temperatur) unabhängig vom Wärmefühler 18.
16. Kontaktgeber für Öldruck-Kontrollampe.
17. Vorwiderstand für Wasserthermometer.
18. Wärmefühler für Wasserthermometer.
19. Batterie.
20. Spannungsregler.
21. Relais für Motorlüfter.
22. Ladeanzeigerelais.
23. Anlasser.
24. Steckdose für Handleuchte.
25. Schmelzsicherungen.
26. Druckschalter für Bremsleuchten.
27. Schmelzsicherung für Zigarrenanzünder.
28. Elektrische Scheibenwaschpumpe.
29. Blinkgeber für Blinkleuchten.
30. Scheibenwischermotor.
31. Vorrichtung für intermittierenden Scheibenwischerbetrieb.
32. Blinkgeber für Kontrollampe der angezogenen Handbremse.
33. Hauptschalter der Aussenbeleuchtung.
34. Kraftstoffstandanzeiger.
35. Anzeigeleuchte der Kraftstoffreserve.
36. Beleuchtungslampe des Kraftstoffstandanzeigers.
37. Kontrollampe (grün) für vordere und hintere Leuchten.
38. Kontrollampe (grün) für Blinkleuchten.
39. Beleuchtungslampen für Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler.
40. Kontrollampe (blau) für Fernlicht.
41. Öldruck-Kontrollampe (rot).
42. Beleuchtungslampe für Ölmanometer.
43. Ölmanometer.
44. Ladeanzeigeleuchte (rot).
45. Beleuchtungslampen für Drehzahlmesser.
46. Motordrehzahlmesser.
47. Wasser-Fernthermometer.
48. Beleuchtungslampe für Wasser-Fernthermometer.
49. Elektrische Uhr.
50. Beleuchtungslampe für Uhr.
51. Regelknopf für Scheibenwischergeschwindigkeit.
52. Kontrollampe (rot) der angezogenen Handbremse.
53. Reserveleuchte.
54. Schalter, mit Widerstand, für Instrumentenbeleuchtung.
55. Druckschalter an den Türen für Innenleuchten.
56. Zünd-Anlass-Schalter mit Schaltschlüssel.
57. Abblendschalter und Lichthupe.
58. Umschalter für Blinkleuchten.
59. Dreistelliger Schalter für Scheibenwischer/Wascher.
60. Druckknopf für Fanfarenhörner.
61. Dreistelliger Schalter für Lüftungs- und Heizungsanlage.
62. Elektrischer Zigarrenanzünder (mit Beleuchtungslampe).
63. Reserveschalter.
64. Innenleuchte mit eingebautem Schalter.
65. Gebläsemotor mit zwei Drehzahlstufen.
66. Kraftstoffstandgeber.
67. Druckschalter für Gepäckraumleuchte.
68. Druckschalter für Rückfahrleuchten.
69. Schalter für Kontrollampe der angezogenen Handbremse.
70. Gepäckraumleuchte.
71. Hintere Blinkleuchten.
72. Bremsleuchten.
73. Schlussleuchten.
74. Rückfahrleuchten.
75. Kennzeichenbeleuchtung.

KENNFARBEN DER LEITUNGEN

Arancio =	**Orange**	Giallo =	**Gelb**	Rosa =	**Rosa**
Azzurro =	**Hellblau**	Grigio =	**Grau**	Rosso =	**Rot**
Bianco =	**Weiss**	Marrone =	**Braun**	Verde =	**Grün**
Blu =	**Blau**	Nero =	**Schwarz**	Viola =	**Violett**



ÄNDERUNGEN IM ELEKTRISCHEN SCHALTPLAN FÜR WAGEN MIT TRANSISTORZÜNDUNG

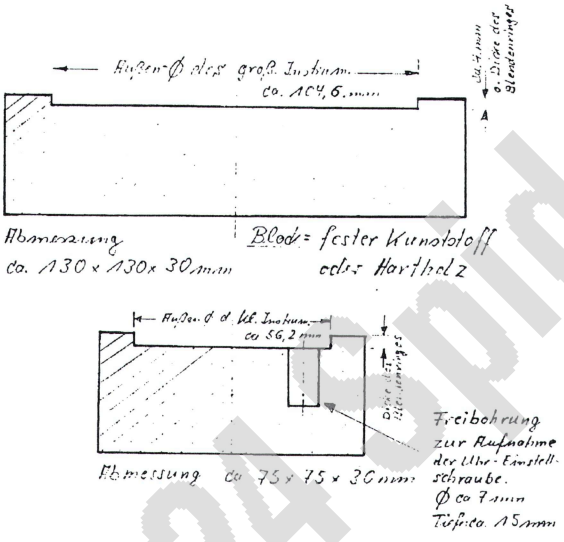
6. Relais für Signalhörner.
10. Zündverteiler.
80. Zündschaltgerät.
81. Kondensator für Signalhörner.
82. Hochspannungskabel in Stellung für Transistorzündung.
83. Zündspule für Transistorzündung (anstelle der Zündspule 8).
84. Hochspannungskabel in Stellung für Batteriezündung.
85. Zündspule für Batteriezündung.
86. Anschlussdose (einfach) für Transistorzündung.
87. Anschlussdose (einfach) für Batteriezündung.
88. Anschlussdose (zweifach) für Batteriezündung.
89. Zur Anschlussklemme 15 des Zünd-Anlasschalters.
90. Anschlussdose (zweifach) für Transistorzündung.
91. Zur Anschlussklemme M des Motor-Drehzahlmessers.

Anmerkung. Die hinzugefügten Teile sind farblich gekennzeichnet.

Fiat 124 Spider e.V.

Vorrichtung zum Wechseln der Blendenringe der Armaturen

Es gibt viele Gründe die Armaturen unserer Spider öffnen zu müssen (Reparatur, Umbau, andere Blendenringe) und genau das soll unser Thema sein.
Ohne eine gute Klemmung werden die Blendenringe beim Öffnen und Verschließen der Bördelung sehr oft beschädigt.
Mit den hier skizzierten Vorrichtungen kann dieses auch ohne Maschine problemlos durchgeführt werden.
Die Armatur dazu "kopfüber" in die Aussparung der Vorrichtung drücken, festhalten und mit einem scharfen Schraubendreher die Bördelkante vorsichtig anheben und bis zur vollständigen Senkrechtstellung öffnen.
Der Armaturenkörper kann dann frei herausgehoben werden.



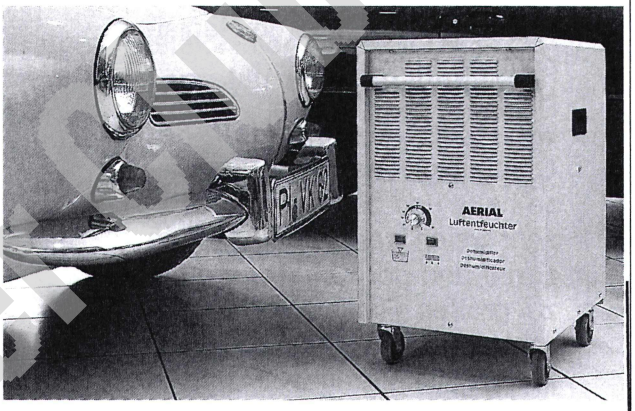
Zum Verschließen den Arbeitsgang in umgekehrter Reihenfolge durchführen, dabei ist jedoch unbedingt darauf zu achten, daß die Armatur fest in den Blendenring gepreßt wird. Damit später das Glas nicht klirrt, dürft Ihr den Dichtring nicht vergessen. Die Bördelkante wird nun wieder um den gesamten Umfang des Körpers angedrückt.
Mit leichten Hammerschlägen auf einen Kupfer- oder Aludorn wird die Kante nachgefestigt.
Beulen oder Kratzer am Zierring sind somit ausgeschlossen.

Man kann die Aussparung mit Bohrung für die kleinen Armaturen selbstverständlich auch im Innenkreis der großen Vorrichtung mit unterbringen.

Friedel Jürging

IHRE GARAGE IST UNDICHT!

Ein Dach über dem Verdeck ist nicht genug: Auch in der besten Garage nagt Feuchtigkeit an der Karosserie, schleicht sich in Hohlräume und macht sich in den Polstern breit. Schützen Sie Ihr bestes Stück.



Die Luftentfeuchter von Aerial garantieren Ihrem Oldtimer ein langes Leben. Weitere Vorteile:

- wartungsfrei
- energiesparend
- leichte Handhabung
- made in Germany

Unsere AD-Serie bietet das passende Gerät für Ihre individuellen Bedürfnisse.
Also: Fordern Sie unseren kostenlosen „Ratgeber zur Werterhaltung" an und gönnen Sie Ihrem Liebling einen Klimawechsel. Bevor ihm das Wasser bis zum Halse steht.

AERIAL®

Entwicklung · Produktion · Vertrieb

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich Ihren „Ratgeber zur Werterhaltung".

Name: _____ PLZ/Ort: _____

Straße: _____ Tel.: _____ SP

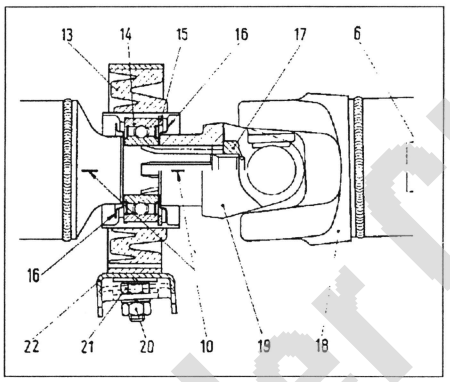
Oststraße 128 · 22844 Norderstedt · Tel.: (040) 52 68 79-0 · Fax: (040) 52 68 79-20

Fiat 124 Spider Club e.V.

Ruck im Antriebsstrang

Ist es bei Euch auch schon einmal vorgekommen, daß Ihr beim Anfahren eine Art Känguruh-Syndrom verspürt habt? Äußern tut sich dieses Symptom meistens dann, wenn Ihr langsam und behutsam einkuppelt. Die Ursachen hierfür können unterschiedlich sein. Bei mir bin ich davon ausgegangen, daß das Mittellager der Kardanwelle (Position 13 der Skizze), das in einem Gummiblock gelagert ist, ein zu großes Spiel in Radialrichtung aufweist.
Nach Ausbau der Kardanwelle war festzustellen, daß der Gummiblock schon etliche Risse hatte und das Gummi schon sehr weich war, so daß es dem Lager und der Kardanwelle ein zu großes Radialspiel ermöglicht.
Alle Kunststoffe und Kautschuke unterliegen einer natürlichen Alterung, die durch die unterschiedlichsten Vorgänge hervorgerufen werden können, wie z.B. Temperatur, Einwirken von Ölen, etc..
Also habe ich das Gummilager und bei dieser Gelegenheit auch gleichzeitig das Kugellager ausgetauscht.

Nach dem Zusammenbau und



der anschließenden Probefahrt zeigte sich zwar eine geringfügige Verbesserung, nicht jedoch eine völlige Beseitigung des Symptoms.
Der eigentliche Grund kam erst einige Monate später zum Vorschein. Beim Austausch des Getriebes stellte ich fest, daß die Kupplungsplatte total verölt war. Der Bösewicht war schnell ausgemacht, der Simmerring der Getriebeabdichtung.

Auch hier liegt wieder ein Alterungsprozeß zugrunde. Thermische und chemische Prozesse führen über kurz oder lang zwangsläufig zu einer Versprödung/Verhärtung des Kautschuks. Eine einwandfreie Abdichtung ist somit nicht mehr gewährleistet. Die Funktionsweise von Dichtringen werde ich nochmal gesondert beschreiben.

Nach dem Wechsel der Kupplungsplatte ließ sich der Spider wieder einwandfrei anfahren.

jh

FIAT
Auto-Center-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

Fiat 124 Spider Freunde e.V.

Reaktionen auf die Oldtimer-Markt Ausgabe 8/96

In meinen kühnsten Träumen hätte ich mir nicht vorgestellt, wie groß die Resonanz mit dem Erscheinen der Oldtimer-Markt Ausgabe 8/96 werden würde. Spätestens seit unserem Frühjahrstreffen war mit bekannt, daß die Markt-Redaktion, die von uns allen lang ersehnte Titelstory über den Fiat Spider 124 für ihre August-Ausgabe geplant hatte.

Im April-Heft waren bereits alle Alfa-Spideristi mit Text und Bild verwöhnt worden. Nun also, ebenfalls zum 30-jährigen Geburtstag des 124 kamen wir auf unsere Kosten. Eingefleischte Spider-Fans werden zwar bei der Betrachtung des Titelfotos nicht gerade Freudentänze aufgeführt haben. Dazu sind einige Details nicht mehr im Originalzustand, aber Stimmung, Spaß und Freude, die von diesem Bild ausgeht, können wir, alle in ähnlicher Weise nachempfinden.

Die anfangs erwähnte Resonanz in der „Spiderwelt" auf diese Markt-Ausgabe war wirklich umwerfend. An einem Tag zählte ich 16 Anrufe. Viele wollten sich über unseren Club informieren und alle wurden mit reichlich Club-Information versorgt. Natürlich riefen auch einige an, die sich von ihren Spider aus den verschiedensten Gründen trennen mußten und so ihr Auto kurzerhand unseren Mitgliedern zum Kauf anboten; Nichts ahnend, daß die meisten von uns mit einem Spider bereits mehr oder weniger glücklich sind. Andere wiederum waren vom 124-Bazillus befallen und suchten zum Beispiel, nach dem sie ihren 4 Jahre alten SL verkauft hatten, einen Fiat Spider. In diesem Fall war ein Volumex das Objekt der Begierde. Ein anderer Anruf erreichte mich aus Phoenix/Arizona. Vor seinem Abflug in die Staaten hatte sich der Betreffende eine August-Ausgabe am Flughafen gekauft und beim Lesen festgestellt, daß er einen „Limited Edition"-Spider fuhr. Nähre Informationen zu diesem Auto konnte ich ihm (kostenneutral) zufaxen. Ein anderer Spider-Zeitgenosse suchte Rat und Tat in TÜV-Fragen, denn er hatte in seinen BS1 ein VX-Aggregat „implantiert". In diesem Fall mußte ich selber Rat bei Guido suchen und er erklärte mir, wie hoch die TÜV-Hürden sein würden.

So war der August bestimmt der telefonintensivste Monat in diesem Jahr. Davon profitieren konnte aber auch unser Stammtisch, denn waren wir bisher eine überschaubare Zahl von 6 Personen, wird heute der Platz an unserem Stammtisch mit doppelter Personenzahl langsam eng.

Willkommen an alle neuen Mitglieder. Ich würde mich freuen, wenn wir uns bei nächster Gelegenheit einmal sehen würden. Uns allen wünsche ich noch ein paar wunderschöne Herbsttage mit und in unserem Spider.

uk

Preisänderung für das große FIAT-Spider-Buch

Aufgrund eines Übertragungsfehlers wurde uns ein nicht korrekter Preisnachlaß mitgeteilt. Nach Rücksprache mit Uwe Binder von der VX IG ergibt sich nun für Mitglieder ein Rabatt von "nur" 30% anstatt 35%. Das bedeutet, daß das Buch nun definitiv für Mitglieder zum Vorzugspreis von DM 56,- zuzüglich Porto und Versand angeboten werden kann. Wie mir Uli mitteilte, sind übrigens nur noch 8 Exemplare vorrätig. Ihr solltet Euch also ranhalten.
Das Buch ist wirklich toll aufgemacht. Unser diesjähriges Saisonauftakttreffen wartet mit etlichen Bildern darin auf. Darüber hinaus finden sich die Fahrzeuge unserer Mitglieder Gert Murtfeld und Werner Melzer sowie auch von Oliver Matthes und Claudia mit Ralf de Vrée in Großaufnahme wieder. Neben unseren jährlichen Clubtreffen werden auch unsere Aktivitäten im Internet dargestellt. Darüber hinaus natürlich die Entstehungsgeschichte des Spiders, Daten und Fakten u.v.m.

jh

Fiat 124 Spider Club e.V.

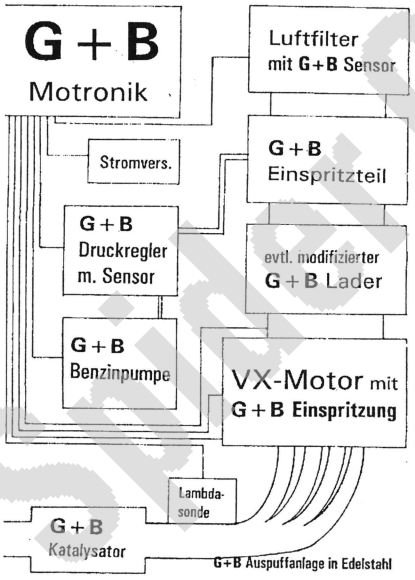
Fa. G+B bietet Kat´s für VX an

Die VX-IG hat von der Fa. G+B (Hans Baumgartner) erfreuliche Nachricht. Die Kat-Nachrüstung macht hier erfreuliche Fortschritte, wie mir Uwe Binder (Vorsitzender der VX IG) in einem Gespräch mitteilte. Bei entsprechender Abnahmemenge ist in der Verbindung mit der VX-IG ein Sammelrabatt möglich. Man entwickelt grundsätzlich zwei verschiedene Varianten.

1. Umluft geregelter Vergaser: Hier bleiben Vergaser-Motor-Zündung unverändert. Die Regelung des für den Katalysator notwendigen Gemisches übernimmt eine elektronische Steuerung in Verbindung mit einem Umluftventil. Die Elektronik wird von einer Lambdasonde im Auspuffkrümmer gesteuert. Der serienmäßige Vorschalldämpfer wird gegen einen Edelstahl-Katalysator ausgetauscht.
Systempreis ohne Einbau ca. DM 1.500,- + MwSt.

2. Einspritzanlage: Bei dieser Version wird anstatt des Vergasers ein Drosselkappenteil mit integrierten Einspritzdüsen montiert. Das Funktionsschema seht Ihr rechts beschrieben. Bei der geplanten Version handelt es sich um eine Motronik, in der die Zündanlage integriert ist. Somit enfallen die neuralgischen Schwachpunkte Verteiler und Vergaser.
Systempreis ohne Einbau ca. DM 3.500,- + MwSt.

Beide Systeme gelten als G-Kat schadstoffarm (mit Smogplakette). Der Unterschied besteht darin, daß mit der Einspritzanlage noch günstigere Schadstoffwerte erreicht werden können und zugleich mehr Leistung freigesetzt wird.



Aufgrund der derzeitigen Informationen des Gesetzgebers ist eine Abgasreinigung nach Pos. 1 für die Steuerbegünstigung und Erteilung der Smogplakette ausreichend.

Aus Kostengründen muß eine höhere Stückzahl von Umrüstungen erfolgen. Deshalb wird G+B demnächst die Version Pos. 1 mit TÜV-Abnahme anbieten können.

Sollten in den nächsten Jahren noch schärfere Abgasgesetze erfunden werden, kann als Ausbaustufe die Version Pos. 2 angeboten werden. Die wichtigsten Bauteile sind bereits in der Pos. 1 enthalten.
Interessenten sollten sich demnächst bei G+B melden.

Weiterhin fertigt man aufgrund der Tatsache, daß die serienmäßigen Guß-Auspuffkrümmer nicht mehr lieferbar sind, zur Zeit einen Fächerkrümmer aus Edelstahl.
Durch einen zu geringen Querschnitt, verbunden mit vermindertem Abgasdurchsatz sind die derzeit auf dem Markt angebotenen Nachbauten nur bedingt geeignet.
Die Stückzahlen für die Edelstahl-Fächerkrümmer ist begrenzt, so daß sich Interessenten schnellstens melden sollten.
Der Preis beträgt ca. DM 700,-
Die Anschrift lautet: G+B Motorentechnik, Inh. H. Baumgartner, Webling 2, 85276 Hettenshausen, Tel.: 0 84 41 - 8 15 09, Fax: - 8 15 09

Fiat 124 Spider Club e.V.

Suche:

Für DS: Luftmengenmesser, Getriebe (ordentlich & überholt)
Uwe Boddenberg
Tel.: 0 22 06 - 74 18

Rohkarosse AS 2. Serie, und Chromteile günstig
F. Valerius
Tel.: 0 65 02 - 2 09 43

Für DS: Rückbank in schwarz oder beige
Michael Bultmann
Tel.: 02 01 - 22 28 50

BBS-Felgen 3-tlg.
Sven Happel
Tel.: 0 22 35 - 66 69

BS1-Motorhaube (sehr gut)
Carsten Heuchert
0 51 87 - 45 50

Verkaufe:

Weiße Bremsbeläge für 124 Spider, DM 45,--/Satz
Uwe Boddenberg
Tel.: 0 22 06 - 74 18

Eurospider
Bj. ´84, tief, breit, dunkelblaumet., Sonnenland-Dach, Holz, CD, Leder beige, etc
TÜV neu
Tel.: 02 03 - 34 23 30 (ab 20 Uhr)

Eurospider
Bj. ´82, kein Rost, Farbe schwarz, beiges Leder
Thomas Holthausen
Tel.: 02 28 - 25 83 64

CS 2
Bj. ´79, blaumetalic/beige, Verdeck beige, Radio Grundig DS 5000 Porsche Design, Chromgepäckträger.
Zustand nach OM 3+, kein Rost, reines Sommerfahrzeug, kleines Nummernschild eingetragen.
VHB DM 8.300,--
Susanne Hergel-Huber
Tel.: 0 91 87 - 58 77

CD 9 Felgen (siehe Verk.anz. SM 02/96), Anhängerkupplung für Spider (Rarität!!!), fast neues Armaturenbrett für CS-DS, Edelstahlauspuff, verschiedene Motorenteile.
F. Valerius
Tel.: 0 65 02 - 2 09 43

Diverse Ersatzteile:
Weber Doppelvergaser, mit Luftfilterkasten DM 400,--
5-Gang-Getriebe DM 500,--
Hinterachse zerl. DM 300,--
2 Motoren 1.600 ccm à DM 400,--
Werner Zobel
Tel.: 0 22 25 - 27 93

Hardtop 124 Spider, und diverse Ersatzteile
Tel.: 0 21 71 - 8 42 60

BS1 - 1.600 ccm-Motor
komplett mit Vergaser, etc.
VHB DM 1.100,--
Henning Hartmann
Tel.: 0 69 - 42 33 34

Eurospider
Bj. ´82, Farbe schwarz, TÜV 7/97, 140.000 km, Sommerfahrzeug, Verdeck neu/schwarz, Originalzustand 2-3, wegen Familienzuwachs abzugeben.
H.G. Heinrich
Tel.: 0 89 - 6 25 82 21

AS, Bj. ´69, Farbe gelb/orange, TÜV 6/98, 178.697 km, Originalmotor, Verdeck neu/schwarz, Armaturenverkleidung und Lenkrad in Teakholz, hohlraumversiegelt, absoluter Topzustand, 18 Jahre im Besitz, davor 9 Jahre von Erstbesitzer in Italien gefahren.
VHB DM 16.500,--
H. & U. Köppen
Tel.: 0 81 21 - 4 03 46

Diverse Ersatzteile: wie z.B. Auspuffanlage, Bremsbeläge, Schalter, Armaturen, usw., alles zu niedrigst Preisen
Tel.: 0 77 77 - 13 49

1 Satz CD 30 - Felgen
VHB
Tel.: 0 22 51 - 6 38 48

CS 0
Bj. ´80, aubergine metalic, diverse Neuteile wie Vorder- und Hinterachse, Motorschaden
VHB DM 5.500,--
Dirk Löschner
Tel.: 0 60 74 - 5 09 11

DS (US-Ausführung)
Bj. ´84, selbst importiert, Farbe rot, Verdeck beige, 2 Jahre TÜV, G-Kat, Klimaanlage, Originalzustand 1-2.
VHB DM 18.000,--
Hanjo Bähr
Tel.: 04 21 - 51 36 32

Innenausstattung
2 komplette Sitze neu aufgepolstert, 2-teilige Rücksitzbank sowie 2 Türverkleidungen alles ist neuwertig und in hellem kräftigem rot!!!
VHB DM 600,--
Thomas Nuhn
Tel.: 0 32 26 - 1 71 81

Fiat 124 Spider Club e.V.

Spideristi-Nachwuchs

Gleich dreimal hat es im Club Nachwuchs gegeben. Alle drei Paare haben signalisiert trotz des Nachwuchses, ihre Spider weiter in Ehren zu halten. Die glücklichen sind:

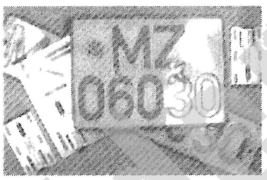
Familie Claudia & Ralf de Vrée. Hier erblickte am 16.08.1996 um 20:56 der kleine Marc Laurent das Licht der weiten Welt.
Familie Christel & Uli Kronenberg wurden am 04.09.1996 um 4:50 stolzes Elternpaar der kleinen Ann Christin.
Familie Sybille & Christopher Magel. Hier erblickte am 06.09.1996 um 7:01 der kleine Lukas das Licht der weiten Welt. H e r z l i c h e n G l ü c k w u n s c h ! ! !

Hochzeitsglückwünsche

Gratulieren wollen wir dem Hochzeitspaar Portugall, das im Juli in den Stand der Ehe getreten ist.

Schnellwechsler für rote Oldie Nummer

Wer die rote Nummer als Wechselkennzeichen nutzen will, wird bald ein ziemlich löchriges Schild in Händen halten, ähnlich einem Schweizer Käse. Die Firma *Baumeister* bietet als Lösung des Problems einen Wechselhalter an, bei dem auch das lästige An- und Abschrauben entfällt. Vier kleine verzinkte Halter für Pkw´s schlagen mit DM 48,- zu Buche. Bezugsquelle: *Baumeister,* Hegenwettengasse 17, 72336 Balingen-Ostdorf, Tel.: 0 74 33 - 51 59, Fax: 0 74 33 - 51 89



Spachtel mit Elektroantrieb

Eigentlich hatte die Fa. *Bosch* weniger an die Zunft der Autobastler gedacht, als sie kürzlich ihr neuestes Werkzeug, den Elektroschaber auf den Markt brachte. Unterbodenschutz kann man damit bestens zu Leibe rücken. Chemische Lösemittel oder das mühsame Arbeiten mit Heißluftfön und Spachtel kann man sich für einige unzugängliche Stellen aufheben. Auch gibt es kein Geschmiere mit aufgeweichter Masse. Zwei Ausführungen des Gerätes sind erhältlich: Der PSE 150 für 129 Mark und der 30 Watt stärkere PSE 180 für 159 Mark. An Einsätzen gibt es verschiedene Spachtel, Messer, Stechbeitel. Vertrieben wird der Schaber von *Bosch* über den Fachhandel.

Auf engstem Raum rangieren

Mit dem "Rollmaster" hat das mühsame Rangieren in der Garage ein Ende. Die kleinen Helfer kommen aus den USA und dienen dazu, länger abgestellte Autos jederzeit verschieben zu können. Eine ideale Möglichkeit unsere "eingemotteten" Spider auf engstem Raum problemlos seitlich verschieben zu können. Der "Rollenmaster" besteht aus pulverbeschichtetem Metall und ist mit Industriekugellagern ausgestattet. Das Standardmodell (bis 1350 kg) kostet im Satz bestehend aus vier "Rollschuhen" 399 Mark. Info´s bei Technical Components, Puchheimer Straße 13, 82194 Gröbenzell, Tel.: 0 81 42 - 5 35 63.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Erfahrungen mit vollsynthetischem Öl

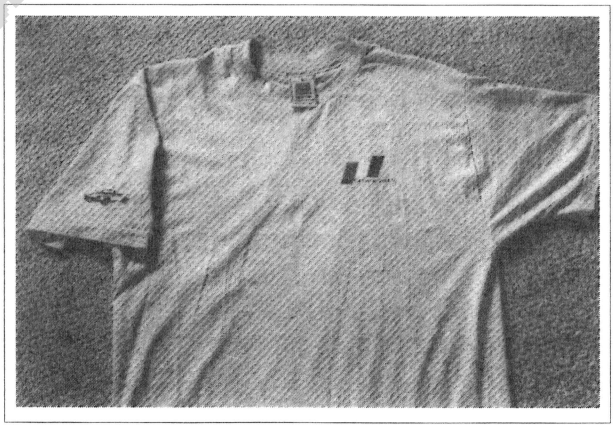
Als Resonanz auf den Artikel *Synthetiköl für Oldtimer: ja, aber...* aus SM 02/96 kann unser ehemaliger zweiter Vorsitzender Michael Möller (Mö) folgende Erfahrungen weitergeben: Michael fährt bereits seit 10 Jahren ausnahmslos vollsynthetisches Öl (Castrol RS) und kann dies nur empfehlen. Vielfach befürchtete Leckagen "weil das Öl zu dünn ist" konnte er nie feststellen. Ölverbrauch, Kaltstartverhalten, etc. sind optimal.

Normalbenzin für die 2.000er Modelle

Weiterhin schreibt Mö zum Artikel *Bleifrei: preiswerter und umweltfreundlicher* aus SM 02/96 folgendes: "Die Verwendung von Normalbenzin ist zumindest für die 2.000er Modelle in keinem Fall zu empfehlen. Wenngleich die notwendige Konsistenz sich aus den englischen (US-)Unterlagen nicht klar erkennen läßt, rät beispielsweise Axel Augustin dringend von Normalbenzin ab, da es Folgeschäden nach sich ziehen kann! Durch die Verwendung von Normalbenzin kann es aufgrund der geringen Oktanzahl - vor allem beim Kaltstart bzw. in der Warmlaufphase - zu Fehlzündungen kommen. Diese sind dazu geneigt, speziell bei den Einspritzmodellen, den Klappenmechanismus im Luftmengenmischer zu zerstören. Die Kosten für dieses Bauteil liegen bei "schlappen" 450 Mark. Ihr könnt hierzu auch den Artikel von Mö im SM 02/94 nachlesen.

Club T-Shirts

Diejenigen unter Euch, die bereits unseren Clubstand am Nürburgring besucht haben, konnten es dort sozusagen "taufrisch" bewundern. Die Rede ist von unserem neuen Club T-Shirt. Zwei Tage vor Beginn des OGP´s konnte Uwe die T-Shirts in Empfang nehmen. Das Design stammt von Uwe persönlich und ist wirklich gut gelungen. Erhältlich ist das qualitativ hochwertige T-Shirt der Marke Hanes, in den Farben grau und den Größen L und XL. Für Clubmitglieder ist es zum sensationell günstigen Preis von 30 Mark, zuzüglich Porto und Versand über Uwe zu beziehen. Die Größe L fällt übrigens schon recht groß aus und Größe XL solltet Ihr erst ab einer Körpergröße von 1,90 m bestellen. Also, haltet Euch ran, solange der Vorrat reicht.



Termine

08. bis 10. November 1996

"Int. ADAC-Youngtimer-Ralley" Köln-Ahrweiler, Scuderia Augustusburg Brühl e.V. Infos bei: Organisationsbüro Youngtimer, E. Meurer, Pingsdorfer Str. 44, 50321 Brühl.

29. November bis 8.Dezember

"Int. ADAC-Youngtimer-Ralley" Köln-Ahrweiler, Scuderia Augustusburg Brühl e.V. Infos bei: Organisationsbüro Youngtimer, E. Meurer, Pingsdorfer Str. 44, 50321 Brühl.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Neue Mitglieder:

Frank Valerius	Maximinstr. 10 54 341 Fell	0 65 02 - 9 50 77 Region 8
Dr. Clemens Schmitt	Hornauer Weg 9 65 719 Hofheim	0 61 92 - 2 44 05 Region 8
Markus Henradi	Lessingweg 1 71 397 Leutenbach	0 71 95 - 6 13 28 Region 9
Reinhold & Maria Krämer	Hofstraße 32 52 152 Simmerath-Lammersdorf	0 24 73 - 82 23 Region 7
Rainer & Evelyn Weilbächer	Mainzer Straße 3A 65 439 Flörsheim	0 61 45 - 3 39 39 Region 8
Sven Happel	Gördeler Straße 3 50 374 Erftstadt	0 22 35 - 66 69 Region 7

Austritte:

Michael Keunecke	Hermülheim

Änderungen:

Jürgen Buck	Am Carlusbaum 19 65 812 Bad Soden	0 61 96 - 64 20 48
Ingo Meyer	Hoisdorfer Landstraße 28D 22 927 Großhausdorf	0 41 02 - 6 28 24
Michael Grellert	Liedeweg 55A 36 093 Künzell	06 61 - 3 85 78
Carsten Heuchert	Wellenspringstraße 25 31 073 Delligsen	
Helge Kraus		0 40 - 86 79 24

Überprüft bitte die Adressen auf deren Richtigkeit. Zur Korrektur von etwaigen Fehlern bzw. Ergänzungen (gekennzeichnet durch Fragezeichen) wendet Euch bitte an Uwe.

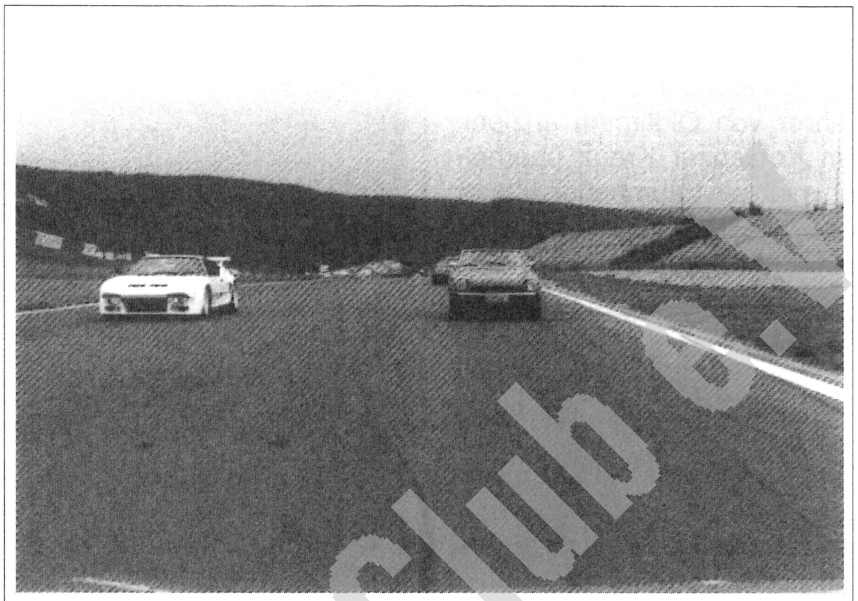
Die Regionalverantwortlichen möchte ich wie immer bitten, mit den neuen Mitgliedern Kontakt aufzunehmen, um ihnen den Einstieg in den Club zu erleichtern.

Vielen Dank

Fiat 124 Spider Club e.V.

OGP auf dem Nürburgring

Schon einmal einen echten Le-Mans-Start erlebt, mit Fahrern von Rennwagen der 40-ziger Jahre, die erst nach einem kleinen Spurt zu Fuß zu ihren Boliden ihrem Namen gerecht werden ?
Oder ein Rennen mit Super-Sport-Wagen: 800 kg Leergewicht, 800 PS und 8000 cm^3 Hubraum mal 23 Lenkräder hinterlassen in jedem Trommelfell der Zuschauer auf der Start-Zieltribüne einen bleibenden Eindruck in Form eines leichten Pfeifens, auch wenn schon lange kein Fahrzeug mehr zu sehen ist.
Interessant auch das Treiben rund um die Fahrerlager; Automobile, deren Daten man als 12-jähriger beim Quartettspiel besser auswendig beherrschte als irgendwelche Latein-Vokabeln.



ungleiche Kraftprobe, Spider gegen Pantera

Aber das war noch lange nicht alles, denn für jene, die nicht bereit waren DM 60,- für eine Eintrittskarte zu bezahlen, hatte der FIAT 124 Spider Club auf dem Areal der Markenclubs ein einmaliges Angebot.

Denn nach dem Debakel vom letzten Jahr, als aufgrund des Vorstandswechsels von Hamburg nach Frankfurt die Zeltplane sich vom Zeltgestänge getrennt haben muß und auf dem Nürburgring nur noch letztere alleine vertreten war, zeigte sich der FIAT124 Spider Club von seiner besten Seite.

Man hat für alles gesorgt: wohlschmeckende Würstchen auf dem Gasgrill stets heiß serviert, süffiges Bier, das dank der Firma Yamaha, die neben Zweirädern auch Notstromaggregate im Programm hat, frisch gezapft aus der Kühlanlage lief und Biertischgarnituren in einem kleinen Party-Zelt.
Daneben lagen alle bisherigen Ausgaben unseres Spider-Magazins aus, und in dem neuen Schaukasten konnte man Modelle des Fiat 124 Spider, die nagelneuen T-Shirts unseres Clubs und diverse Kleinigkeiten betrachten und natürlich auch erstehen.

Alex und Josh in voller Fahrt

Auch wenn das Wetter nicht ganz mitspielte und nachts für ein sehr feuchtes Klima sorgte, war es ein voller Erfolg.
Wenn wir auch im nächsten Jahr einen Freiwilligen im Vorstand finden, der seinen Spider für dieses Wochenende am Nürburgring gegen einen Ford Transit oder ähnliches eintauscht,um den Transport der Versorgung sicherzustellen, sind wir wieder vertreten.

uw

Fiat 124 Spider Club e.V.

Die Randnotiz zum OGP

Schon auf dem Weg zum Nürburgring wurde deutlich, daß diese Veranstaltung nicht nur Fahrer von Oldtimern anzieht. Am Koblenzer Kreuz überholten mich ein traumhafter Jaguar Mk 2, wie auch eineHorde GTIs, deren „tierisch hartes" Fahrwerk deutlich den Unterschied zwischen einer Zigarette mit und ohne Filter den Bandscheiben des Fahrer melden.

Aber über Geschmack läßt sich bekanntlich streiten, und jener sorgt schließlich dafür, daß am Ring ein unheimlich breites Spektrum an Automobilen von gestern und heute anzutreffen ist.
Endlich angekommen am Ziel aber machte bei mir die anfängliche Begeisterung einer Enttäuschung Platz.

Ich habe vollstes Verständnis, daß unser FIAT 124 Spider noch nicht als Oldtimer gezählt wird, und somit auch noch nicht in eines der Classements unterkommt, um am Oldtimer Grand-Prix teilnehmen zu dürfen.
Da nicht alle Besucher auf dem Gelände direkt an der Strecke ihre Fahrzeuge aufstellen können, haben die Veranstalter zu Recht denen eine Einfahrtsberechtigung erteilt, die mit ihren Oldtimer an einem der Rennen teilnehmen. Vereine, wie der FIAT 124 Spider Club bekamen den bestellten Platz auf dem Clubareal zugewiesen; so weit gibt es auch keine Kritik.

Nur um alles in der Welt scheinen bestimmte Marken-Vereine etwas besseres zu sein und zweigen nach oben in die unmittelbare Nähe des Fahrerlagers ab, während die große Mehrzahl nach unten zum Clubareal umgeleitet wird. Dabei handelt es sich um nagelneue Porsche, Ferraris aus dem aktuellen Programm und junge Corvettes in den schrillsten Ausstattungsvarianten, also mitnichten um Oldtimer !
Sind wir minderwertig, nur weil wir keine Ami-Sportwagen mit 345-Reifen fahren, die jeden Zuhälter neidisch werden lassen ? Oder wird beim Oldtimer die Spreu vom Weizen getrennt: Clubs mit Fahrzeuge jenseits von 100.000 DM nach rechts, die anderen auf den schlammigen Parkplatz ?

Dort wo dann am Abend im AvD - Zelt der Champagner fließt und uns der Türsteher (Zelt-) von oben bis unten musterte, nur weil der Smoking zu unserer Camping-Ausstattung fehlte, kam mir der Gedanke der „Zwei-Klassen-Gesellschaft".

Die Start-/Zielgerade aus Schumis Sicht

Ich frage mich, was wäre der Oldtimer Grand-Prix ohne die vielen Marken-Clubs, deren Mitglieder DM 60,- für eine Eintrittskarte bezahlen, um echte Oldtimer im Einsatz zu sehen ? Der AvD als Veranstalter sollte alle Markenclub außerhalb des Oldtimer - Renngeschehen an diesem Wochenende gleich behandeln.

uw

Fiat 124 Spider Club e.V.

Fix It Again Tony...

Chicago, Sears Tower

...schmunzelte mein Nachbar, als er am 6. Dezember 1993 in Chicago den Überwurf meines 79er Spider anhob. Ich hatte das Fahrzeug zwei Stunden vorher aus einer viel zu großen Garage im Süden Chicagos befreit, 1650 US$, und war stolz wie Oskar. FIAT hatte also auch in den Staaten nicht den besten Ruf für Haltbarkeit, sei's drum. Ich hatte meinen kleinen Weggefährten jedenfalls gleich ins Herz geschlossen. Silber mit rotschwarzer Innenausstattung. Da spielten die kleinen Rostlöcher, und die miserable Lackierung keine Rolle.

Meine Studienkollegen erklärten mich für verrückt: "A convertible in Chicago, you're crazy" war nur eine der Aussagen, die mir entgegnet wurden. Nun, im nachhinein müßte ich lügen, wenn ich nicht zugeben würde, daß bei -40°C im Januar '94 gewisse Zweifel über die Richtigkeit meiner Kaufentscheidung in mir hochkamen. Der Tagesablauf mußte geplant werden:

. Im Schlafanzug den Motor starten.
. Duschen, Zähne putzen, Vesper packen.
. Nach 15 Minuten prüfen, ob Motor jetzt im grünen Bereich. Dann ab an die Uni.

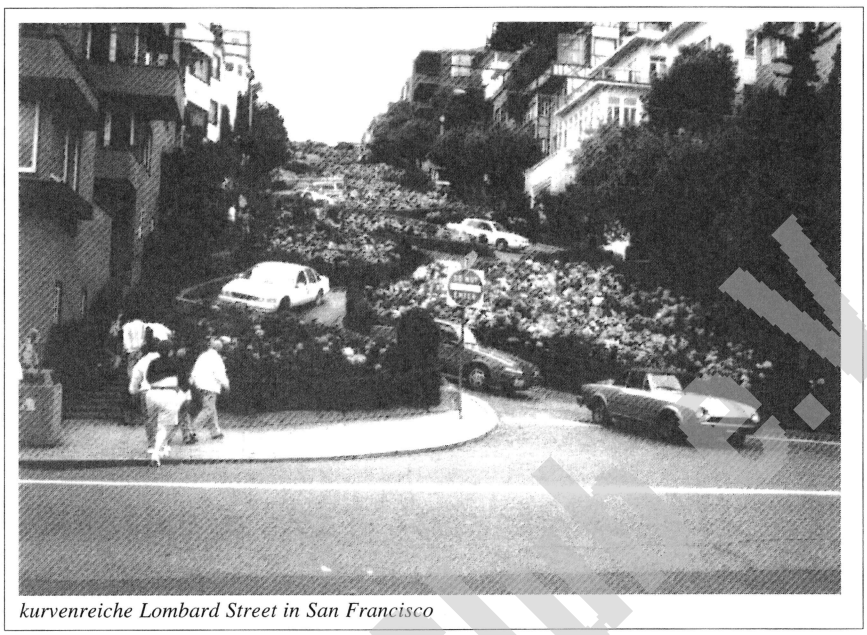
Wer jetzt entsetzt aufschreit und mit Fahrschulweisheit argumentiert, ein Auto würde nur im Fahrbetrieb richtig warm - stimmt, aber bei derartigen Temperaturen schreibt sogar das FIAT Handbuch eine gründliche Vorwärmphase im Standgas vor. Mit dieser Prozedur sprang mein Spider jeden Morgen brav an und rüttelte mich gemütlich zur Uni. Sogar die Heizung verrichtete ihren Dienst hervorragend. Selbst der härteste Winter geht vorüber und dann heißt es Top Down. Man stelle sich vor: Ich besaß das Auto fast fünf Monate und hatte noch kein einziges Mal das Verdeck geöffnet!

Plötzlich fanden alle das Auto cute und cool. Es machte auch riesigen Spaß den achtspurigen Lake Shore Drive offen nach Chicago zu fahren, am (noch) höchsten Gebäude der Erde (dem Sears Tower) vorbei, durch

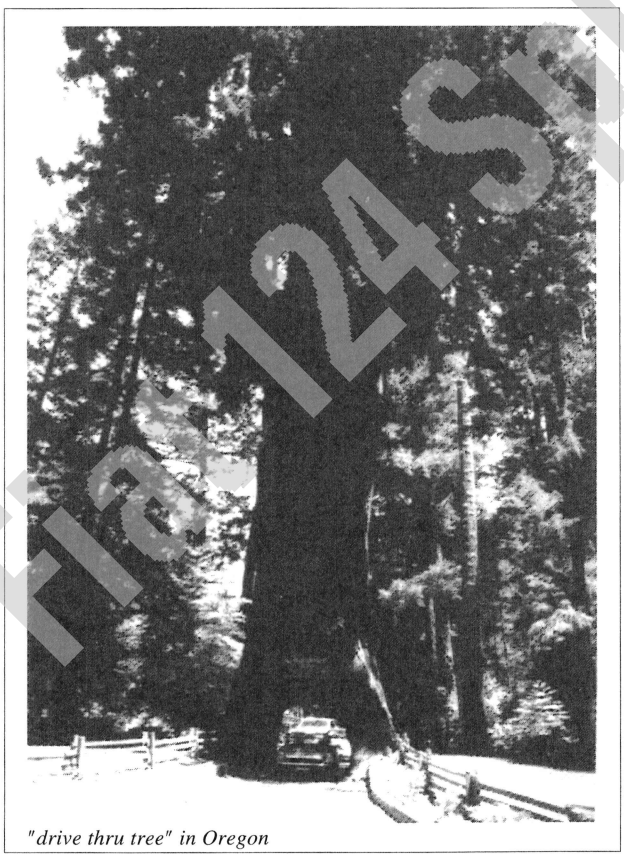
ungleiche Verhältnisse in Downtown Chicago

Fiat Spider U.S.A. e.V.

die Straßenschluchten einer der interessantesten Städte der Welt. Und plötzlich war ein Traum zum Greifen nahe: Einmal die USA mit dem Spider umrunden! Von Ost nach West und von Nord nach Süd. Das wäre der krönende Abschluß eines Auslandsaufenthaltes. Meine Freundin, die mich leider erst zum gemeinsamen Abschlußurlaub besuchen konnte, fand die Idee auch prima. Und schon traten wir in die Planungsphase ein: AmEx-Reiseschecks besorgen, Mitglied im AAA werden (amerikanischer ADAC, Abschleppen bis zu 200 km umsonst!), Straßenkarten besorgen, Sehenswürdigkeiten ausgucken, Route planen, Spider reisefertig machen, Kofferraumpackplan austüfteln!
Mitte Juli konnte es dann losgehen. Der Kofferraum faßte einen Samsonite, ein Zelt, einen Schlafsack, Werkzeug, Benzinkanister (WICHTIG!), Straßenkarten und die Reiseführer. Die Rückbank wurde mit einer Reisetasche und zwei Rucksäcken bepackt. Im Beifahrerfußraum mußte das Freßpaket und eine kleine Kühlbox untergebracht werden. Und dann begann eine Tour voller Eindrücke und Erlebnisse, die ich für Euch in Worte fassen möchte:
Wir starteten also in Chicago und fuhren auf der Interstate 90West Richtung Wisconsin. Zu Beginn vielleicht noch eine kleine Erklärung zur Straßennumerierung: Ungerade Nummern bezeichnen Nord-Süd-Verbindungen, gerade Nummern stehen für Ost-West-Verbindungen. Dies klappt auch solange gut, bis man auf einer Ost-West-Route aufgrund eines Berges o.ä. ein kurzes Stück nach Norden fährt und nicht weiß, ob man jetzt den Straßenschildern 90West oder 90East folgen soll! Dann heißt's Straßenkarte drehen und wenden bis es paßt.
O.K., über Wisconsin und Minnesota erreichten wir nach zwei Tagen ein kleines Dörfchen in South Dakota, das Kevin Kostner als Filmkulisse für *Der mit dem Wolf tanzt* auserwählte: Eine 1880 errichtete Siedlung, die heute als Freilichtmuseum zu besuchen ist. Die von Cowboystiefelsporen schwer gezeichnete Treppe zu den oberen Gemächern des Saloon ließ vermuten, daß hier gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht nur Getränke serviert wurden.
Weiter Richtung Westen machten wir das nächste Mal in den Badlands halt. Es ist ein seltsames Gefühl, mit dem Spider auf dem Grund eines ausgetrockneten Urzeitmeeres umherzu-

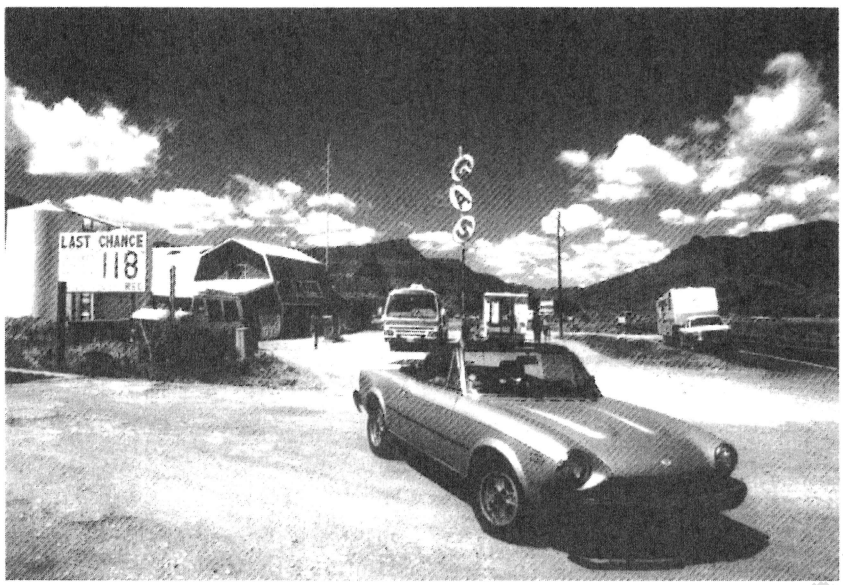


kurvenreiche Lombard Street in San Francisco



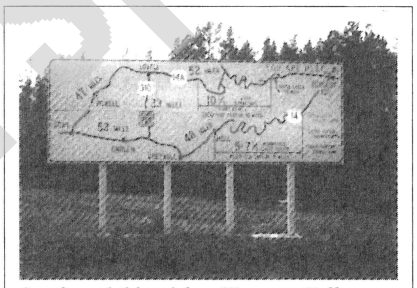
"drive thru tree" in Oregon

Fiat124SpiderClub.de.tl



letzte Tankstelle vor dem Yellowstone Nationalpark

fahren. In diesem Nationalpark werden heute noch regelmäßig Saurierskelette ausgegraben.
Das nächste Ziel war Mt. Rushmore. Dort trafen wir dann auch das erste Mal einen Gleichgesinnten: Ein Student aus New Jersey war mit einem roten CS2 und einem Labrador als Begleitung an Bord unterwegs in Richtung Colorado. Nachdem wir uns dieses gewaltige Präsidentendenkmal angesehen hatten, fuhren wir weiter nach Sundance Wyoming.
Auf der Suche nach einer Übernachtungsmöglichkeit entdeckten wir ein hübsches Motel. Der Inhaber fragte uns, ob wir denn verheiratet wären. Als ich dies verneinte, sagte er, daß das ja noch kommen könnte und gab uns die Schlüssel zu seiner Honeymoon Suite (40 US$). Wie überall in den USA war die Gastfreundschaft umwerfend.
Am nächsten Tag setzten wir unsere Fahrt nach Westen fort. Erste Station war der Devil's Tower: Ein erstarrter Lavaberg, der mit fast geometrischer Präzision in den Himmel ragt. Eine alte Indianermythos besagt, daß einst ein riesenhafter Bär indianische Jungfrauen auf diesen Vulkanstumpf entführte.
Nach ca. 1000 Meilen meldete sich das erste Mal der Anlasser des Fiat zu Wort. Es sollte nicht das letzte Mal sein ... aber ein gußeisernes Pilotengespann gibt so schnell nicht auf. Schließlich ging es jetzt hinauf zum Yellowstone National Park. Die Cabriofahrt durch eine Landschaft von Geysiren und Schwefelquellen, Schlammvulkanen und Kalkterrassen entschädigte für gelegentliche Startversuche in Zweierbob-Manier. Wenn man allerdings einen in 50 Meter Entfernung grasenden Büffel photographiert, verläßt man sich nicht auf Magneti Marelli und läßt lieber den Motor laufen.


Straßenschild auf dem Weg zum Yellowstone

Die Westküste rückte immer näher. Durch die Einöden von Montana und Idahoe, wo die Interstate-Ausfahrten nicht mehr geteert waren und jede Suche nach einer Tankstelle höchste Anforderungen an das Pilotengespann richtete, um nicht aus Versehen die Ölwanne auf der Piste zu verlieren, kamen wir schließlich nach Washington. Seattle sollte unsere nächste Station sein. Auf der Motelsuche trafen wir an einer Ampel einen silbernen CS-2, dessen Fahrer einigermaßen erstaunt war, in Seattle einen Fiat Spider mit Illinois-Kennzeichen anzutreffen. Als er dann noch hörte, das wir jetzt den Highway No.1 in Angriff nehmen wollten, dachte er bestimmt, wir hätten nicht mehr alle Tassen im Schrank.
Seattle ist eine wunderschöne Stadt und entgegen der weitverbreiteten Meinung, dort regne es nur einmal im Jahr, nämlich von Januar bis Dezember, hatten wir schönstes Wetter. An dieser Stelle muß ich vielleicht erwähnen, daß wir etwa zweieinhalb Wochen unterwegs waren und noch an keinem Tag das Verdeck geschlossen hatten!
Der Traum eines jeden Motoristen, mit zwei oder vier Rädern, ist der Highway No.1 von Alaska nach Feuerland. Ganz so wild wollten wir es nicht treiben und entschieden uns für das Stück von Seattle nach Los Angeles. Zuerst durchquerten wir die Mammutbaumwälder Washingtons. Man kommt sich wie ein Zwerg in einem

Fiat Spider Club e.V.

Ausfahrt Yellowstone

Spielzeugauto vor, wenn man um 12 Uhr mittags mit dem kleinen Spider mit Licht durch einen Wald fährt, dessen gigantische Bäume keinen Lichtstrahl zum Boden durchdringen lassen. Doch plötzlich wird es hell und man fährt direkt auf den Pazifik zu. Von der Brandung zerrüttete Felsen, kilometerlange Sandstrände und unberührte Natur umsäumen die kurvige Küstenstraße, auf der sich der Spider wie auf Italiens Aurelia fühlt. Von diesen Eindrücken geprägt brausten wir weiter nach San Franzisco. Um Staus im morgendlichen Pendlerverkehr zu vermeiden, kostet die Golden Gate Bridge nur in einer Richtung (nämlich von Süden nach Norden) eine Gebühr, was mein Schwabenherz in Verzückung versetzte, da wir ohnehin Richtung Süden wollten.
Frisco ist für seine steilen Straßen bekannt, also Spider sei auf der Hut. An fast jeder Kreuzung konnte man denn auch Ölflecken und Riefen im Teer erkennen, wo unachtsame Fahrzeuglenker die Bodenfreiheit ihres amerikanischen Sofas gnadenlos überschätzt hatten. Auch hier war uns das Glück hold und wir fanden ein Zimmer in einem liebevoll renovierten viktorianischen Hotel 100 Meter vom Fisherman's Warf entfernt. Badewannen mit Füßen, die Zimmer mit Antiquitäten eingerichtet und Free Parking für den Fiat. China Town, Cable Cars - San Franzisco ist immer eine Reise wert.
Dann ging die Reise weiter nach LA. Nachdem wir die Universal Studios und den Walk Of Fame in Hollywood besichtigt hatten, wollten ich eigentlich nur den Schlüssel rumdrehen und losfahren. Anstatt eines munteren Motorengeräuschs stiegen kleine graue Wölkchen unter der Motorhaube auf; ein sicheres Anzeichen für den Hitzetod des Marelli. Meine Bedenken, einen Anlasser für den Fiat in LA zu besorgen, erwiesen sich als grundlos: Nach einem Tag hatte ich für 60 US$ (!) einen Rebuilt Anlasser besorgt und war nun auf der Suche nach einer Werkstatt, die das gute Stück auch dem Spider einverleiben konnte. Dieses Unterfangen kann ich aus heutiger Sicht gut und gerne als Odyssee bezeichnen: Der Wortlaut der Werkstätten kann in etwa folgendermaßen wiedergegeben werden: *Oh ja, wir tauschen Anlasser aller Fabrikate für 20 US$. Was für ein Fahrzeug haben Sie denn? FIAT ???????!!!!!!! Wir arbeiten leider nicht an Fiats.* Nach dem wir unzählige Auto Repair Shops abgeklappert hatten, erspähten wir eine Hinterhofwerkstatt, de-

Anlasserwechsel in LA, Santa Monica Blvd (Venice Beach)

Fiat Spider S.r.l.

endlich restauriert

ren Besitzer todesmutig einwilligte. Nach zwei Stunden waren die beiden Mechaniker schließlich soweit, daß die gesamte elektrische Anlage des Spider keinen Mucks mehr von sich gab. Nach einer weiteren Stunde waren wir um 40 US$ ärmer und abfahrbereit!

Bis hierher hatte der Spider fast klaglos dreieinhalb Wochen Reise durch verschiedenste Klimazonen überstanden. Gerade die richtige Einstimmung für die Fahrt durch die Wüste südlich von Death Valley zum Grand Canyon. Die Interstate 40 besitzt in diesem Abschnitt alle 1600 Meter Notrufsäulen; bei über +40°C im Schatten erscheint dies auch recht sinnvoll. Vor den Eingängen der Raststätten versuchte man den Gästen mit an den Dachrinnen montierten gelöcherten Gartenschläuchen etwas Kühlung zu verschaffen. Das Wasser verdunstete jedoch bevor es die Haut benetzen konnte. Ich kann nicht sagen, daß ich sonderlich überrascht war, daß der in LA so fachmännisch reingemurkste Anlasser unter diesen Bedingungen den Dienst versagte: Um das Schwungrad nicht noch zu ruinieren, hieß es ab jetzt: Anschieben und Türen schließen, der Wagen rollt!

Über den Grand Canyon kann man nichts erzählen, man muß ihn mit eigenen Augen gesehen haben. Vielleicht soviel zur Unterbringung: Im Nationalpark in der Hauptsaison nur nach Reservierung, im letzten Städtchen außerhalb des Parks unglaublich teuer und schlecht.

Über Arizona, New Mexico, Texas (die fahren dort wirklich mit Cowboyhüten im Pickup spazieren!),Oklahoma, Arkansas und Mississippi trafen wir schließlich in New Orleans Louisiana ein. Man hatte sich auch inzwischen daran gewöhnt, das Fahrzeug vor dem Steakhaus in Fluchtposition derart zu parkieren, daß die körperliche Betätigung nach der Schlacht am Buffet gemäßigter ausfiel.

In Houma, einer kleinen Stadt umgeben von Sümpfen ca. 70 Kilometer von New Orleans entfernt, entdeckten wir eine kleine Oase für VW-Fans: Ein älterer Herr namens Travis hatte in seinem Hof so um die 20 alte Käfer, Ghias, etc. Seine Frau wälzte ein paar Bosch Prospekte und ließ für uns Second Day Air einen Anlasser aus Atlanta einfliegen. Inklusive Einbau und Material kostete das schlappe 180 US$, in den USA sind irgendwie alle Ersatzteile billiger und wird der Dienst am Kunden noch großgeschrieben.

Frisch repariert konnte der Spider jetzt auf der Bourbon Street durch das French Quarter promenieren. Alleingelassen haben wir unseren kleinen Freund in dieser etwas verrufenen Umgebung besser nicht.

Nach nunmehr ca. 13000 Kilometern setzten wir unsere Reise Richtung Sweet Home Chicago fort. Zweimal machten wir noch Halt: Im NASA Trainingscenter Huntsville Alabama und in Fort Knox Kentucky. Leider habe ich mich nicht getraut, den Fiat vor dem Gold Depot zu photographieren.

Knapp sieben Wochen und ca. 15000 Kilometer waren vorüber, als sich am Abendhimmel die Skyline Chicagos vor uns auftürmte. Ein unvergeßliches Erlebnis lag hinter uns und Ihr könnt bestimmt verstehen, daß ich den Spider einfach mit nach Deutschland nehmen mußte, nachdem er diese Extremtour ohne nennenswerte Probleme überstanden hatte.

Zum Schluß sei noch gesagt, daß "Fix It Again Tony" nicht das richtige Wortspiel für meinen FIAT ist: "**F**unktioniert **I**n **A**llen **T**emperaturbereichen" trifft den Sachverhalt besser!

Gernot Schmierer

FIAT Spider Club e.V.

Das schnelle Ende der Bleizeit

Das verbleite Benzin verschwindet in diesen Tagen aus dem Angebot deutscher Tankstellen. Seit der Einführung des Katalysators Mitte der achtziger Jahre stieg die Nachfrage nach bleifreiem Ottokraftstoff ständig. Blei entdeckte man 1922 als Klopfbremse und erkannte gleichzeitig seine Eignung als Verschleißschutz an den Auslaßventilen. Die Zahl der Altfahrzeuge – das sind Autos, deren Motor noch keine gehärteten Ventilsitze hat – sinkt, gut eine Million Fahrzeuge sind es in der Bundesrepublik. Wie sollen sich die Besitzer solcher Autos jetzt verhalten?

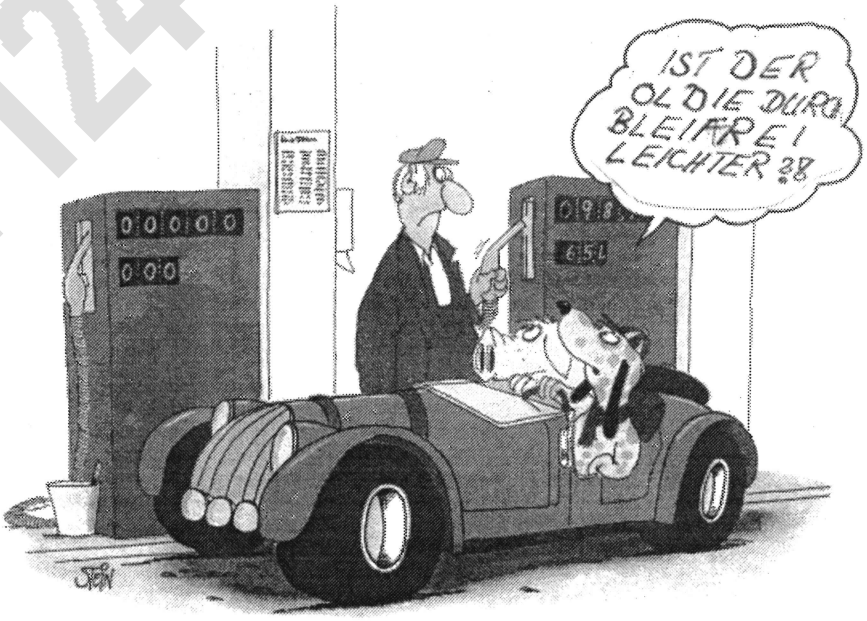
Der ADAC weist darauf hin, daß in diesem Zusammenhang durch einige Köpfe ein Mißverständnis geistere: Fahrzeuge ohne Katalysator benötigten grundsätzlich verbleites Benzin. Das ist falsch. Entscheidend in dieser Frage ist einzig, wie die Ventilsitze ausgeführt sind. Auch viele Fahrzeuge ohne Katalysator haben harte Ventilsitze, da die Autohersteller bereits zwischen 1975 und 1985 begannen, die meisten ihrer Motoren damit auszurüsten. Hat ein Autobesitzer bisher verbleit getankt, sollte er daher zunächst feststellen, ob sein katalysatorloser Motor bleifrei verträgt. Sind die Ventilsitze gehärtet, so kann uneingeschränkt und ausschließlich bleifrei getankt werden. Dabei ist unbedingt zu beachten, daß ein Kraftstoff mit der richtigen Oktanzahl (ROZ: Research-Oktan-Zahl) gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung gewählt wird.

Bleiersatz-Additive schmieren weiche Ventilsitze, sie sind an den Tankstellen erhältlich und werden nach dem Bleifrei-Tanken in den Tankstutzen gegossen. Diese Additive erhöhen nicht die Oktanzahl, das besorgen schon die seit Einführung des bleifreien Benzins hinzugefügten Aromaten wie Benzol. Die Äußerungen der Automobilhersteller zum Thema Bleiersatz reichen von Ablehnung (VW) über „nicht erforderlich" (Mercedes-Benz) bis zur Verzichtsempfehlung (BMW). Die deutschen Autohersteller sowie Fiat, Lancia und Alfa Romeo gehen davon aus, daß nach mehrjährigem Betrieb mit verbleitem Kraftstoff soviel Blei an den Ventilsitzen angelagert ist, daß für die verbleibende Laufzeit die Schmierung sichergestellt ist. Einige Hersteller raten dazu, ständigen Vollastbetrieb des Motors zu meiden; das ist bei älteren Exemplaren ohnehin angeraten. Regelmäßige Wartung (Ventilspielprüfung) in halbierten Intervallen ermögliche, denkbaren Verschleiß rechtzeitig zu erkennen. Die Erfahrungen zahlreicher Oldtimer-Besitzer bestätigen, daß trotz jahrelangen Bleifrei-Tankens keinerlei Schäden zu befürchten sind. Als vor acht Jahren das verbleite Normalbenzin aus dem Handel verschwand, lastete man dem Bleifreien viele Motorschäden an, wenn man keinen besseren Rat wußte. Diese Fälle können getrost dem Uri-Geller-Effekt zugerechnet werden. Bei Zweifeln informieren ADAC, Fahrzeughersteller, Werkstätten und Mineralölgesellschaften.

In Deutschland begann die Blei-Ära 1939, als dem Ottokraftstoff erstmals organische Bleiverbindungen, sogenannte Blei-Alkyle, zugesetzt wurden. Die Klopffestigkeit dieser Kraftstoffe ermöglicht hohe Verdichtung, somit mehr Motorleistung und dank besserem Wirkungsgrad einen geringeren Kraftstoffverbrauch. Klopfen entsteht, wenn sich das Kraftstoff-Luft-Gemisch unaufgefordert entzündet, und zwar außerhalb der von der Zündkerze ausgehenden Flammenfront. Diese „Fehlzündungen" erzeugen eine Detonationswelle, die aus der Brennraumwand Material regelrecht herausprengt. Daher muß Ottokraftstoff eine hohe Zündunwilligkeit besitzen, die sich in einer hohen Oktanzahl ausdrückt. Das Blei hat aber auch zwei wesentliche Nachteile: Es ist in entsprechender Dosis giftig, und es verschlechtert die Wirksamkeit des Katalysators drastisch. Im bleifreien Kraftstoff sind Klopfminderer ohne Bleianteil enthalten, und die Ventilsitze heutiger Autos sind härter: Damit ist für moderne Fahrzeuge das Kapitel Blei beendet. Zu Beginn der siebziger Jahre glaubten Motorenhersteller und Mineralölunternehmen noch, daß ein Bleigehalt von 0,15 Gramm je Liter schwer zu realisieren sei. Bis zum 1. Januar 1972 galten immerhin 0,6 Gramm je Liter als gesetzliche Grenze, von da an waren 0,4 Gramm festgelegt. Vier Jahre später hatte der Grenzwert 0,15 bereits verbindliche Papierform angenommen. Die DIN 51607 für unverbleite Kraftstoffe erlaubt höchstens 0,013 Gramm je Liter, um der wechselnden Benutzung von Tankfahrzeugen für verbleites und unverbleites Benzin Rechnung zu tragen.

Welchen Aufruhr hatte noch in der zweiten Hälfte der Achtziger die Einführung bleifreien Benzins und der Abgasreinigungstechnik ausgelöst: Allenthalben sorgten sich die Besitzer älterer Fahrzeuge um ihre Ventilsitze, andere sahen ihre Urlaubsreise ins „trockene" Ausland gefährdet. Umweltbewußte glaubten, nun die Ersatzstoffe zur Oktanzahl-Erhaltung an den Pranger stellen zu müssen. Trotzdem setzte sich Bleifrei an den Zapfsäulen durch. Im Jahr 1987 machten die bleifreien Sorten bereits ein Viertel des gesamten Benzinverbrauchs in Deutschland aus, 1995 erreichten sie einen Anteil von 95 Prozent. Der Erfolg läßt sich sehen: In Deutschland sank binnen zehn Jahren (1985 bis 1995) der Bleiausstoß von 4840 auf 390 Tonnen. In den Vereinigten Staaten von Amerika wurden 1995 nahezu 100 Prozent des Ottokraftstoffs ohne Blei verkauft, in der Europäischen Union hingegen wurden in derselben Zeitspanne zwei Drittel bleilos abgegeben.

REINHARD LUDWIG



Fiat 124 Spider Forum

Blei oder nicht Blei

Denkt Ihr gelegentlich darüber nach, was Ihr tankt, nehmt Ihr verbleit, weil das immer so war oder wagt Ihr Euch an bleifrei, weil es nicht ganz so teuer ist?

Kürzlich hatte ich ein interessantes und gleichzeitig informatives Telefonat mit Hans Baumgartner, bekannt als Innhaber der Fa. G+B und 124er-Spezialisten in der Spider-Szene. Das Thema drehte sich in erster Linie um die Verwendung von bleifreiem Sprit. Anknüpfend an meinen Artikel *Bleifrei: preiswerter und umweltfreundlicher* aus SM 02/96 sowie dem Artikel *FIAT teilt mit* aus SM 02/86!!! hier nun einige, wie ich meine, wichtige Informationen.

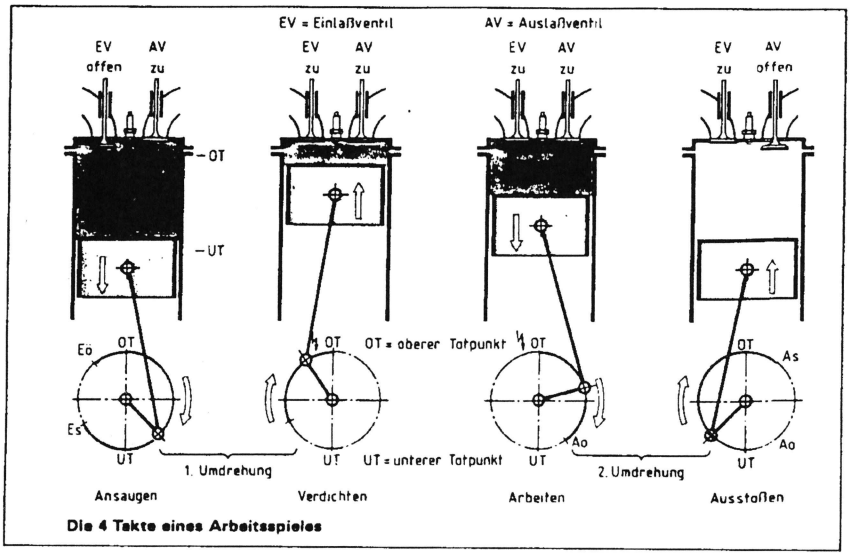
FIAT teilte uns damals mit, daß sämtliche Motoren der Baureihe BC 000 mit bleifreiem Superbenzin mit der Einschränkung, daß starke Beschleunigungen und Fahren mit kontinuierlich hohen Geschwindigkeiten zu vermeiden sind. Der Spider Europa 2000i.e. (Motor 132 C3. 031) verträgt diesen Kraftstoff uneingeschränkt. Fahrzeuge mit den Motortypen 132 AC 1.000, 132 AC 4.000 sowie 232 R 14 (VX) müssen mit verbleitem Kraftstoff betrieben werden. Das war wie gesagt "damals"!

Wie mir nun Hans Baumgartner mitteilte, können mit Ausnahme der VX, alle Spider nach Baujahr 1980 uneingeschränkt bleifreien Kraftstoff fahren.
Bei allen anderen Modellen ist von der Verwendung von bleifreiem Sprit abzuraten.
Die ersten tausende Kilometer (wieviel tausend ist nicht in Zahlen faßbar) wird sich wohl kein Schaden einstellen, da sich durch die jahrelange Bleiverwendung Bleiablagerungen zwischen Ventil und Sitz angereichert haben. Diese Bleianreicherung schützt die Paarung solange, bis sie aufgebraucht ist. Man nennt diesen Effekt "Memoryeffekt".
Die Aufprallgeschwindigkeit des Ventils auf den Sitz entspricht etwa der Fallhöhe einer Stahlkugel auf den Boden aus etwa 0,649 mm! Das mag sich zwar extrem gering anhören, relativiert sich allerdings durch die abermilliarden Wiederholungen dieses Vorgangs (bei einer Motordrehzahl von 5000 U/min. etwa 2500 mal pro min.). Es entsteht an dieser Stelle abrasiver Verschleiß, was soviel bedeutet, daß winzige Teile aus dem Ventilring regelrecht herausgerissen werden.
Wie Hans Baumgartner von US-Spidern zu berichten weiß, haben sich bei Motoren mit Laufleistungen jenseits der 100.000 km-Grenze die Schweißnaht zwischen Schaft und Teller verabschiedet. Das Reißen des Ventils ist unweigerlich die Folge. Man muß nämlich wissen, daß Ventile aus bis zu sieben verschiedenen Materialien bestehen, die allesamt miteinander verschweißt sind. So muß beispielsweise das Schaftstück elastische Eigenschaften aufweisen, wogegen die Ventilsitzflächen eine hohe Härte besitzen müssen, der Ventilteller wiederum extrem hitzebeständig sein muß.
Die Firma G + B führt Umrüstungen von Zylinderköpfen durch, die folgende Arbeiten beinhalten: Einsatz neuer Ventile und Sitze, evtl. neue Ventilschaftführungen und Dichtungen sowie das Planen des Kopfes und die notwendigen Einstellarbeiten. Bei Anlieferung kostet die Umrüstung für jeden Spidertyp DM 1.050,- inkl. MwSt. Es empfiehlt sich aufgrund der großen Nachfrage, diese Arbeiten vorm nächsten Frühjahr durchführen zu lassen.

Mit einem Schnellkurs in Motortechnik möchte ich Euch nun die dubiosen bleiernen Hintergründe erläutern und Euch die Antwort auf die Frage "Blei oder nicht Blei" erleichtern. Je nach Vorbildung könnt Ihr an einer beliebigen Kapitelüberschrift in das Thema einsteigen.

Wie funktioniert ein Motor
Fangen wir ganz von vorn an. In der Feuerzangenbowle heißt es so schön: "ä Dampfmaschin is ä Maschin wo dampft". Unser Spider hat einen Viertakt-Motor, also zäumen wir das Pferd an diesen vier Takten auf. Wenn sich einer unsrerer 4 Kolben nach "unten" bewegt, saugt er durch ein Einlaßventil fertiges Benzin/Luftgemisch an (1.Takt). Auf dem Weg nach "oben" funkt die Zündkerze dazwischen und das ganze explodiert. Dadurch wird der Kolben nach "unten" gedrückt und gibt dabei der ganzen Sache Sinn, indem er Arbeit abgibt (3.Takt). Im 4.Takt begibt sich der Kolben wieder nach "oben" und stößt dabei die traurigen verbrannten Überreste unseres teuren Kraftstoff/Luftgemisches durch ein just im richtigen Moment offenstehendes

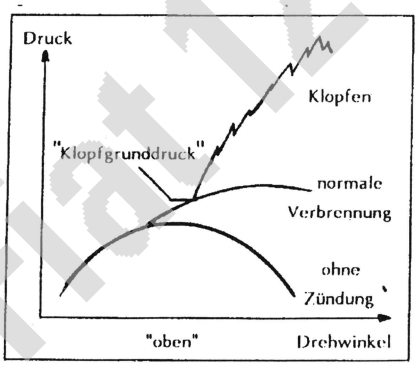
Fiat Spider Club e.V.



Die 4 Takte eines Arbeitsspieles

Auslaßventil in den Auspuff.
Aha denkt der interessierte Leser, da waren jetzt zwei Ventile dabei, und die müssen geschmiert werden, mit Blei! Dazu aber erst später. Viel wichtiger ist die Explosion, sie muß im richtigen Moment und mit der richtigen Intensität erfolgen.

Klopfende Verbrennung
Das Gemisch wird im 2. Takt verdichtet, d.h. zusammengedrückt. Dabei ergibt sich ein Druck von etwa 16 bar (zum Vergleich im Reifen haben wir ca. 2 bar). Durch die Zündung samt anschließender Gemisch-



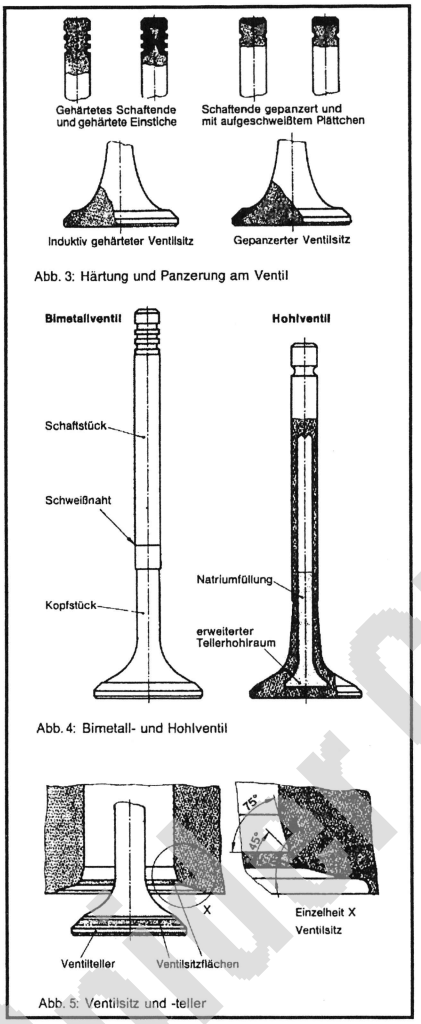
explosion erhöht sich der Druck auf über 40 bar, wodurch der Koblen bzw. der Motor in Schwung kommt. Unter Umständen kann es zu einer klopfenden Verbrennung kommen. Der Ausdruck "Klopfen" hört sich ganz harmlos an und wir alle wissen, daß ein Benziner wie ein Diesel klingt, wenn man im dritten Gang anfährt. Kritisch ist aber das Klopfen bei hohen Drehzahlen, das sogenannte Hochgeschwindigkeitsklopfen, weil es in den meisten Fällen akustisch nicht wahrnehmbar ist. Der schnelle Durckanstieg von 15 bar pro Winkelgrad der Kurbelwelle (Eine Umdrehung = 360 Grad) im Vergleich zu 2 bis 3 bar bei normaler Verbrennung zertrümmert den Motor innerlich und ist häufig auch die Ursache für einen durchgebrannten Kolbenboden. Wie verläuft das Klopfen? "Kurz" nach Beginn der Gemisch-Explosion, die normalerweise von der Zündkerze als saubere Flammfront durch den Brennraum rauscht, entzündet sich bei klopfender Verbrennung das restliche Gemisch durch den (nach der Teilexplosion) etwas angestiegenen Druck an einer heißen Stelle des Brennraumes schlagartig selbst.
Die Klopfneigung nimmt durch hohe Verdichtung zu, so daß die älteren Modelle wie BS1, CS1 und CSA stärker klopfgefährdet sind.
Insbesondere bei Einsätzen des Spiders im ost- sowie Südsuropäischen Raum, wo die Qualität des Kraftstoffs oft nicht der hießigen entspricht, empfiehlt Hans Baumgartner im Zuge einer Zylinderkopfrevision die Verdichtung zurückzunehmen. Das kann auf zweierlei Arten geschehen. Zum einen durch das Zurückfräsen der Brennräume oder aber durch die Verwendung einer dickeren Kopfdichtung.

Und jetzt kommt das Blei
Die klopfende Verbrennung ist eine Kettenreaktion, die chemisch gestoppt werden kann. Dem Benzin wird deshalb zum Beispiel Blei beigemischt. Es handelt sich dabei natürlich nicht um kleine Kügelchen oder so, sondern um eine Lösung (Bleichetraethyl = TEL). Hochgezüchtete Motoren erreichen den in der Zeichnung aufgeführten "Klopfgrunddruck" eher, weshalb sie besonders klopffesten Kraftstoff, also im allgemeinen besonders viel Blei benötigen. Blei war für lange Zeit das gängige Antiklopfmittel, mußte aber wegen allgemeiner Umweltverschmutzung und der absoluten Katalysator-Unverträglichkeit (der Kat wird durch Bleiablagerungen zerstört) durch andere Substanzen (z. B. Bromverbindungen) abgelöst werden.

Die Oktanzahl
Der Sprit ist zum Glück genormt. Das Markenzeichen ist die Oktanzahl. Man unterscheidet zwischen zwei Prüfverfahren, der

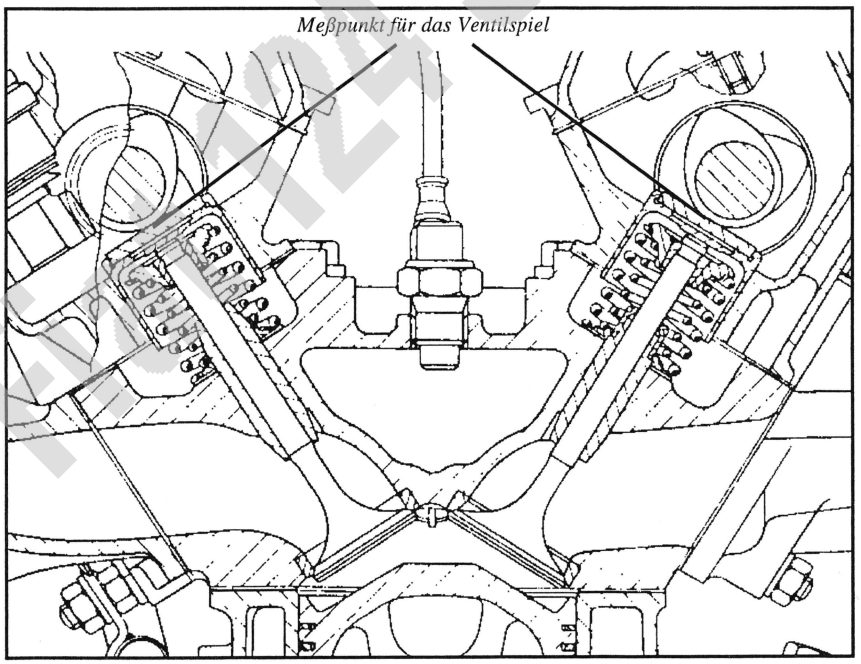
Fiat 124 Spider Club e.V.

Research-Oktanzahl (ROZ) des Ottokraftstoffs und der Motor-Oktanzahl (MOZ). Bei der ROZ wird der prozentuale Anteil des Iso-Oktans im Gemisch ermittelt, das die gleiche Klopffestigkeit wie der zu untersuchende Kraftstoff aufweist (Ermittlung bei Raumtemperatur). Die MOZ wird bei einer Gemischtemperatur von 149 Grad C, sonst jedoch ähnlich der ROZ-Methode ermittelt. An den Tankstellen finden sich die Angaben, welche durch die ROZ-Methode ermittelt wurden. Normalbenzin hat 91 Oktan, Super-bleifrei 95 und Super-verbleit oder Super-Plus-bleifrei jeweils 98. Ein VW-Kübelwagen fährt auch mit 82 Oktan. Unser Spider benötigt hingegen 95 bzw. 98 Oktan entgegen meinem Bericht in SM 2/96 *"Bleifrei: preiswerter und umweltfreundlicher*. Lest hierzu die Stellungnahme in diesem SM von Michael Möller.



Das Ventilspiel

Die Ventile unseres Motors werden von einer Nockenwelle im richtigen Moment aufgedrückt. Wenn sie geschlossen sind, liegt die Nocke vorsichtshalber nicht ganz an der Ventilbetätigung an, damit das Ventil einwandrei schließt; dieser Zwischenraum von 0,4 bis 0,5 mm heißt Ventilspiel. Arbeitet sich nun das Ventil in den Ventilsitzring hinein, kommt es in geschlossenem Zustand der Nocke näher, das Ventilspiel verringert sich. Beim Bleifrei-Betrieb ist das Risiko dieser Ventilspielverringerung größer (aber kaum nachweisbar), weshalb man einfach öfter kontrollieren sollte. Normalerweise ist eine Ventilspielkontrolle und ggf. -einstellung bei jedem zweiten Ölwechsel vorgesehen. Ohne Blei führt man diese Aktion einfach bei jedem Ölwechsel durch bzw. läßt durchführen.



Schlußwort

Ich möchte an dieser Stelle weder eine Empfehlung für die Notwendigkeit der Umrüstung auf gehärtete Ventilsitze noch dagegen aussprechen.
Bei der Frage der Umrüstung gibt es die unterschiedlichsten Meinungen, da es keine Langzeituntersuchungen gibt. Das heißt, letztendlich muß jeder für sich entscheiden, was nun der für ihn richtige Weg ist. Im Rahmen einer Motorrevision sollte jedoch eine Umrüstung des Zylinderkopfs mit in Betracht gezogen werden!

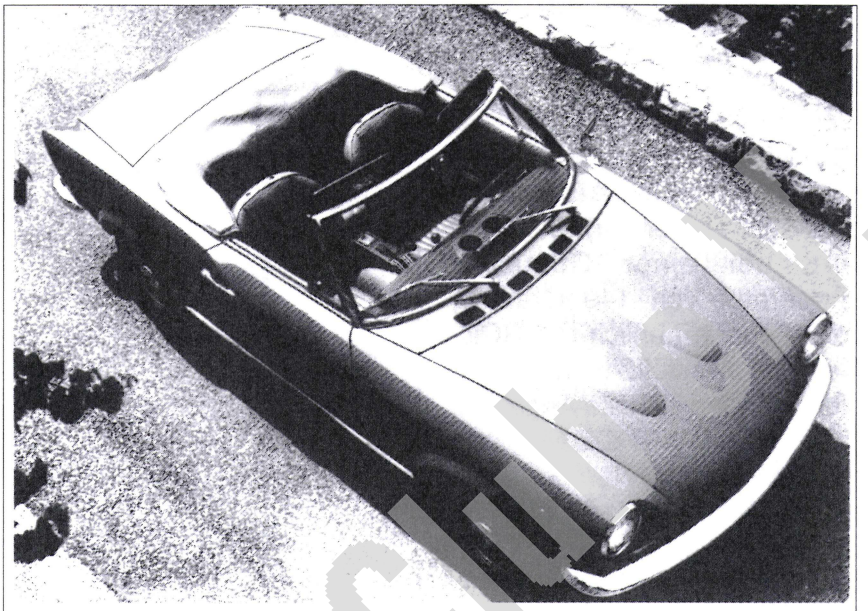
jh

Fiat 124 Spider Online

30 Jahre FIAT 124 Spider, Teil II

Der 125er FIAT, der mittlerweile in die Jahre gekommen war, wurde nun durch den 132er abgelöst. Er wurde in zwei Hubraumstufen angeboten, 1592 ccm und 1756 cm. Die kleinere Variante wurde zunächst bis Juli 73 eingebaut.

Das neue Triebwerk des 132ers (zunächst die 1592 ccm Hubraumversion, wartete mit kleinen Leistungseinbußen von 2 PS auf. Die jetzige Typenbezeichnung lautete CS. Gebaut wurde diese Zwischenlösung von 9/72 bis 7/73. Eine äußerliche Unterscheidung gab es nicht.



Fiat 124 Sport Spider 1800

FIAT

Original FIAT-Werbefotographie von 1973

Parallel hierzu lief die Produktion des CS 1 ab 8/72 an. Eine äußere Unterscheidung zum BS 1 war ebenfalls nicht möglich. Den einzigen Hinweis auf die nun 1800er Maschine unter der Haube gab der Schriftzug 1800

CS 1; Äußere Unterscheidung zum BS 1, die schwarz unterlegte Hubraumkennz.

am Heck. Die Maschine war der abgemagerte Wettbewerbsmotor des Abarth Rallye, nun jedoch versorgt von einem einfachen Registervergaser. Auf dem Papier wurden nun 118 PS bestätigt, jedoch brachten die meisten Modelle diese Leistung nicht. Der Wagen war nun von der Elastizität deutlich besser, ohne aber bessere Beschleunigungswerte als beim 1600er zu erreichen. Auf Wunsch konnte sogar eine elektronische Zündung geordert werden. Der Spider kostete nun DM 13.500,- Lieferbar war der Spider in den Farben rot, weiß, coloradogelb, orientgelb, flaschengrün, französischblau und ab 75 zusätzlich in hellblau, dunkelblau und dunkelgrün.

Die Geschäfte liefen in Deutschland sowie anderen europäischen Ländern für FIAT nicht mehr so gut, so daß der offizielle Europa-Verkauf im Sommer 1974 endete. Im Mai 1975 lief die 100.000 Rohkarosse des 124er Spiders bei Pininfarina vom Band.

Die Spider wurden nun nur noch in der uns bekannten US-Version nach USA und Kanada exportiert. Das äußerliche Erscheinungsbild änderte sich drastisch. Vorn und hinten ersetzten nun die wuchtigen "Energy absorbing bumpers" die filigranen Stoßstangen. Die zwischen 74 und 75 in die USA exportierten CS 1 Modelle behielten die herkömmlichen Chromstoßstangen, jedoch mit aufgesetzten Hörnern. Weitere Modifikationen waren der geänderte Kühlergrill, ähnlich dem des AS und seitliche Begrenzungsleuchten. Bedingt durch die strengen Abgasbestimmungen der USA wurde der einst so agile 1800er Motor regelrecht kastriert. Die Verdichtung wurde von 9,8 : 1 auf 8 : 1 zurückgenommen um bleifreien Sprit zu verköstigen. Zunächst standen noch 93 PS an, ab 76 nur noch 87 PS.

Späte CS 1 erhielten bereits die trapezförmigen Rückleuchten des CS 2, was sich wie bei den Vorgängern auch schon fließend vollzog.

Übrigens, obwohl mit 4 Sitzmöglichkeiten ausgerüstet, war der CS 1 nur noch für 2 Personen zugelassen. U. a. wurden ab 76 verschiedene Farben für

Fiat Spider Club e.V.

CS 1 in US-Ausführung, erkennbar an den "Gummiboot-Stoßstangen"

das Interieur angeboten. Mitte der siebziger Jahre wurde wahlweise eine Dreigangautomatik von GM angeboten. Nicht ganz klar ist, ob es schon im 1800er oder erst im 2000er eingeführt wurde. 1978 mußte man immerhin 6.000 bucks hinblättern. Im Juli 1978 wurde der CS 1 durch den CS 2 mit nun 2,0 l Hubraum abgelöst. Diesmal wurde das 1995 ccm-Triebwerk entliehen. In Europa entwickelte die Maschine immerhin stattliche 112 PS, wohingegen in den USA gerade einmal 81 PS zur Verfügung standen. Die Aufmischung des Sprits besorgte nun ein 40er Weber-Doppelvergaser. Die Strenge Abgasgesetzgebung der USA machte diesen Eingriff notwendig, der in Form einer Abgasrückführungsanlage verwirklicht wurde. Äußerlich unterschied sich der CS 2 vom CS 1 durch die größer gewordenen Höcker, die sogenannten big titts, die das Resultat des um 15 mm höherbauenden 2 Liters gegenüber dem 1800er waren. Ab 1978 konnte der Spider auch wieder hierzulande geordert werden. Die Heilbronner Vertriebsfirma American Advisory Agency (AAA) führte die den deutschen TÜV-Vorschriften entsprechenden US-Versionen direkt aus Italien ein. Die relativ schlampig verarbeiteten Spider kosteten in Deutschland immerhin satte DM 20.000,-. Offiziell wurde keine einzige Euroausführung gefertigt. Den Zenit der Jahresproduktion erreichte der Spider 1979 mit 19.931 Einheiten. Im Januar des gleichen Jahres lief übrigens der 150.000ste Spider vom Band - 3/4 der Gesamtproduktion. Dreißig Prozent aller Spider wurden in den USA inzwischen mit Automatik geordert. 1979 kostete der Spider mit 7.500 Dollar soviel wie ein

CS 2 mit 2,0 l Vergaser

TR 7 und mehr als ein MGB!

Der CS 0

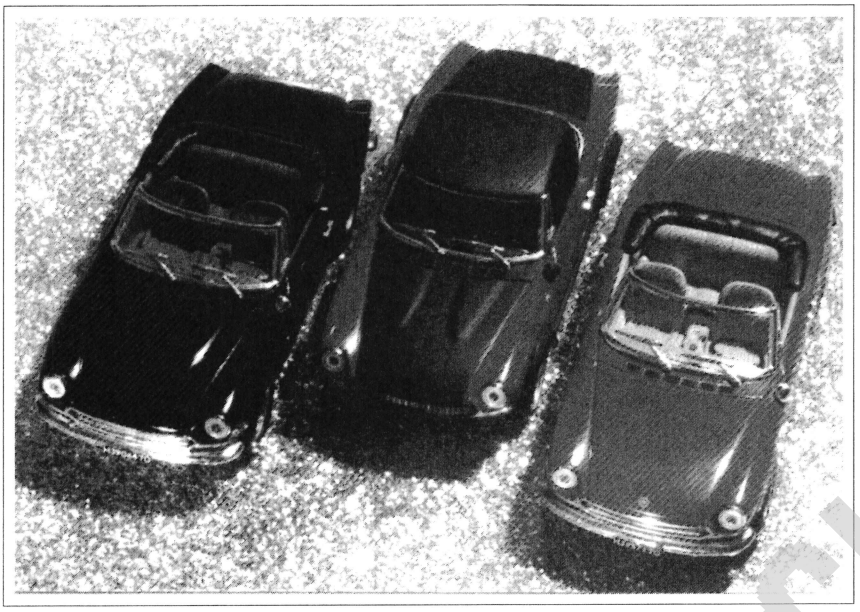
Ab Mai 79 löste der CS 0 den CS 2 ab. Die wichtigste Neuerung war die L-Jetronik-Einspritzung von BOSCH. Hiermit brachte man es immerhin auf 96 PS. In Deutschland, wo der CS 0 ohne Kat geliefert wurde, standen demgegenüber 105 PS zur Verfügung. Die äußeren Unterscheidungsmerkmale zwischen CS 2 und CS 0 waren eher marginal. So wies die CS 0 Motorhaube ein anderes Markenemblem auf und unter der vorderen Stoßstange kauerte ein modischer Spoiler. In der Zwischenzeit ließen die Verkaufszahlen in den USA immer weiter nach, so daß sich der Spider 1981 wieder auf der IAA in Frankfurt wiederfand. So traf es sich gut, daß der Liefervertrag mit der Vertriebsfirma für die US-Truppen just in diesem Jahr auslief. Von nun an begann die Belieferung des deutschen Marktes, direkt über die FIAT AG. Ein serienmäßiges "goodie" waren die elektrischen Fensterheber. "AMS" schrieb damals, daß das älteste Modell im FIAT Programm zugleich das attraktivste ist.

jh

CS 0 mit trapezförmigen Rückleuchten und 2,0 Liter Einsprizmaschine

Fiat Spider Forum.de

Was lange währt...



Im letzten Magazin konnten wir endlich vermelden: Die Spidermodelle sind da! Nach zweijähriger Ankündigungsfrist brachte Vitesse nun die ersten Versionen des FIAT 124 Sport Spider heraus. Ihr Erscheinen ist sicherlich der Ankündigung des konkurrierenden Herstellers Progetto K zu verdanken, selbst den Spider im gleichen Maßstab 1:43 herauszubringen. Vitesse hat den Wettlauf gewonnen. Bisher erschienen sind fast zeitgleich die Typen AS, BS (offen und geschlossen) und CSA Stradale sowie ganz aktuell der CS1 von Vitesse. Die angekündigten Rallyeversionen sind noch nicht verfügbar.

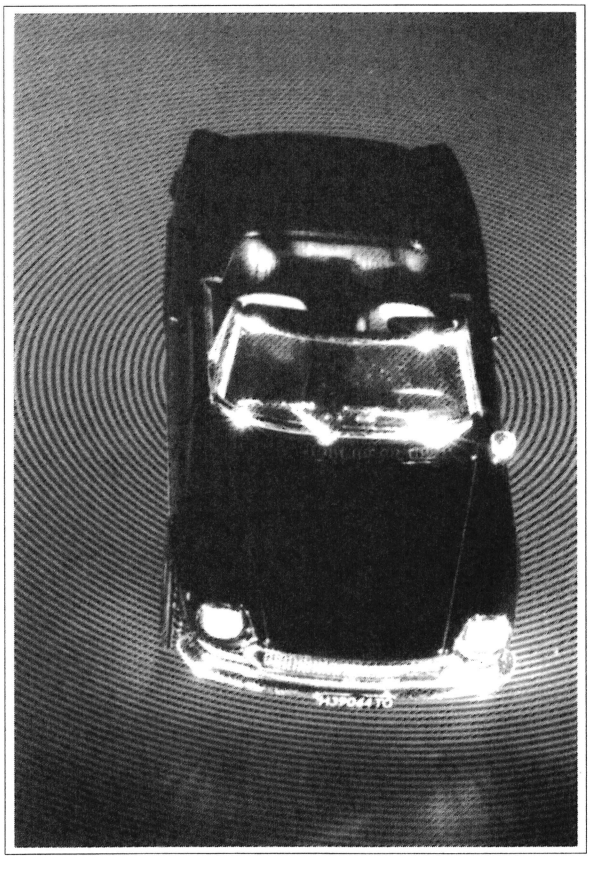
Die Modelle machen einen guten Gesamteindruck. Alle Modelle haben angesetzte Chromteile und aufgedruckte Markenembleme. Die individuellen Typenmerkmale sind größtenteils herausgearbeitet. Verpackt sind sie in einer dekorativen Klarsichtvitrine, die dazu verlockt, die Modelle verpackt auszustellen.

AS: Diesem Test lag der AS im typischen orangerot vor. Seine Inneneinrichtung ist in gelbbeige gehalten, die Persenning und die Sonnenblenden sind schwarz abgesetzt. Der Armaturenträger mit den Holzeinlagen zeigt die richtige Maserung, allerdings wurde die Benzinuhr unterschlagen. Die Chromringe sind genauso angedeutet wie auch das Holzlenkrad und der verchromte Handbremshebel. Der Innenspiegel ist an der Rückseite schwarz lackiert.

Als Außenspiegel wurde die Talbotform der Vorserie ausgewählt. Der Kühlergrill ist als Aufkleber in die Chromeinfassung geklebt und weist die AS-typischen Doppelchromrippen auf. Die Scheinwerfer sind in Chromringe eingefaßt, Standlicht und Blinker (inkl. seitlicher Blinker) sind nur aufgedruckt. Die Rücklichter haben die richtige Größe des Vorbildes, allerdings sind die inneren Gläser als Rückfahrleuchten ausgelegt.

Die Felgen sind als originale Stahlfelgen mit Chromradkappen dargestellt und wirken gut proportioniert.

BS: Das vorliegende schwarze Modell ist wenig vorbildgerecht mit einer grau / schwarzen (s.o.) Innenausstattung. Weiterhin fehlen im Innenraum die Kopfstützen sowie die richtige Mittelkonsole. Die Radio

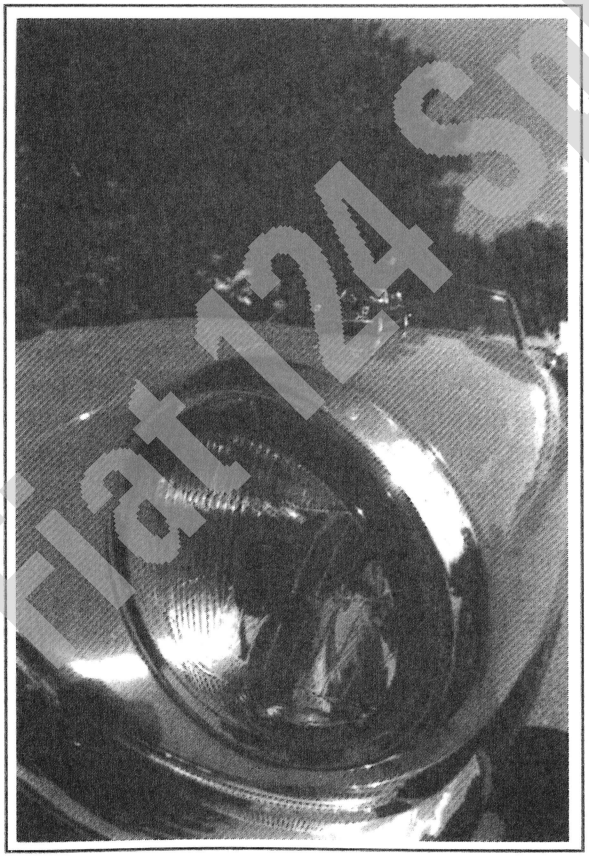


Fiat Spider Club e.V.

konsole ist deshalb zu sehr in den Fußraum gerutscht. Zwar wurden die Chromringe der Armaturen weggelassen, jedoch fehlen die Benzinuhr sowie die Analoguhr. An der Karosserie wurden die BS spezifischen Details gut herausgearbeitet. Der eingesetzte Wabengrill zeigt das FIAT-Emblem, die Rückleuchten haben die richtige Größe, allerdings sind die Blinkergläser wie beim AS in rot gehalten.

Als Abwandlung wird der BS mit geschlossenem Verdeck herausgebracht, das realistisch wirkt und die richtigen Falten wirft.

CSA Stradale: Auffällige Besonderheiten des Abarth-Modells sind die CD30 Felgen und das einteilige Hardtop. Die Felgen sind vorbildgerecht durchbrochen, das Felgenbett wirkt allerdings ein bißchen flach, was durch die aufgezogenen Reifen noch verstärkt wird. Weitere Minuspunkte erzielt das Modell durch die schwach dargestellten Kotflügelverbreiterungen, die allerdings ebenso mattschwarz hervorgehoben sind wie Motorhaube und Kofferraumdeckel. Weiterer Schwachpunkt am getesteten Modell waren die schief angeklebten Bumper, der schlecht eingesetzte Kühlergrill und die hintere Nummernschildhalterung.



Positiv hervorzuheben sind die zweifarbigen Sitzschalen und das Armaturenbrett im Alulook. Krönender Abschluß sind die fein dargestellten und mehrfarbigen Embleme sowie der Ansa Sportauspuff.

Zusammenfassend muß gesagt werden, daß dies die bisher besten Spidermodelle im Maßstab 1:43 geworden sind. Die Konstrukteure haben mit viel Liebe zum Detail alle nennenswerten Eigenheiten der einzelnen Typen herausgearbeitet und einen gelungenen Kompromiß zwischen Detailtreue und hoher Gesamtfertigungsauflage gefunden. Zu einem Preis von unter 40,- DM können die kleinen Schwächen, die ja teilweise selbst korrigiert werden können, leicht vergessen werden. Ein wirklich gelungenes Modell, das nach mehr Varianten (DS, Volumex) schreit!

Ganz aktuell erreicht die Redaktion die Information von Ralf, daß Progetto K nun unter der Marke EXEM den AS herausgebracht hat.

Erschienen ist er in den Farben beige und gelb zum Preis von etwa DM 40,-.

rdv

Fiat 124 Spider Club e.V.

Unsere Homepage

Willkommen

beim

FIAT 124 Spider Club e.V.

(Deutschland)

Herzlich willkommen auf der Homepage des FIAT 124 Spider Club e.V. Dies ist einer der wenigen Clubs in Deutschland, die bereits im Internet vertreten sind! Die Informationen sind untergliedert in Club-, Fahrzeug- und und sonstige Infos sowie Links zu artverwandten Homepages.

Viel Spass!

Unsere Aktivitäten und Leistungen findet Ihr unter:

- Infos
- Leistungen
- Clubtreffen
- Regionen
- Aktuelle Termine

Weitere Informationen zum FIAT 124 Spider:

of 2 09/10/96 16:27:31

Seite 1 unserer Club-Homepage

Zuerst einmal: Die Aktion ist ein voller Erfolg!! Nach anfänglichen sechs Zugriffen (mind. drei war ich selber) sind es heute schon über 200 Surfer, die sich unsere Seiten angeschaut haben. Die Resonanz ist durchgehend positiv, einige Verbesserungsvorschläge wurden auch bereits geäußert. Erste Anfragen konnten vom Vorstand beantwortet werden, vielleicht ist auch schon ein Mitglied akquiriert worden.

Zum Inhalt: Unsere Themenbereiche haben wir in die Bereiche Clubinfos, Fahrzeuginfos und sogenanntes Umfeld untergliedert. Unter Clubinfos beschreiben wir den Club, die Leistungen bei einer Mitgliedschaft, unsere Regionen mit Ansprechpartnern und Stammtischen. Natürlich werden alle aktuellen Termine mit den verantwortlichen Organisatoren veröffentlicht.

Als Fahrzeuginformationen haben wir die Beschreibung der Fahrzeugtypen sowie die (allseits bekannten) Herstellungszahlen veröffentlicht. Die Informationen sind bewußt oberflächlich gehalten, so daß ein direkter Kontakt oder eine Clubmitgliedschaft weiter interessant für den Leser bleibt.

Im Umfeld wird eine Liste der aktuellen Spiderliteratur sowie unsere im SM2/96 veröffentlichte Liste der Modellautos aufgezeigt. Letzter Punkt sind die sogenannten Links (Querverweise) auf andere FIAT bezogenen Informationen im Internet.

Die letzte Ergänzung war die Bebilderung unserer Seiten. Jogi hat verschiedene Bilder der einzelnen Fahrzeugtypen sowie unsere Zeitung eingescannt, ich konnte Bilder vom Pfingsttreffen beisteuern. Die Qualität muß so gut sein, daß sie bereits von Surfern als Bildschirmschoner und Hintergrundbilder weiterverwendet werden.

In Zukunft wollen wir unseren Kleinanzeigenteil auch im Internet veröffentlichen, sowie alle Angebote und Gesuche aus dem Internet in die Zeitung übernehmen, womit dann auch unsere Mitglieder ohne Internetanschluß von unserer Homepage profitieren werden.

rdv

Fiat 124 Spider Club e.V.

Marktwert FIAT 124 SPIDER

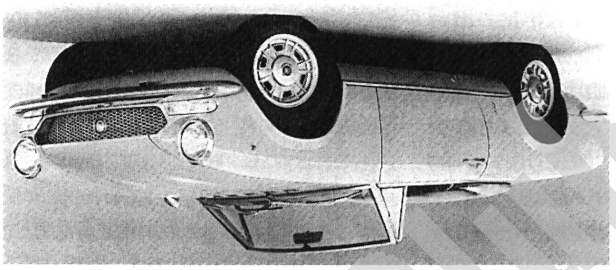
Was lange währt - endlich ist sie da - die Rede ist von der Marktwertanalyse. Zunächst einmal möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die neben der Mark Porto auch noch die Zeit gefunden haben die 5 Zeilen, in Worten fünf (mit Datum, Ort und Unterschrift) auszufüllen. Es sind immerhin 27 Rückläufe eingegangen, was etwa 15% der Mitgliederzahl entspricht. Leider ist jedoch aufgrund der Anzahl - bezogen auf Typ und Zustand - kein repräsentatives Ergebnis darstellbar, so daß ich mich auf die Marktwertanalyse der Fa. Classic Data GmbH in Castrop-Rauxel beziehen muß. Ich habe mir selbst dann nochmals die Mühe gemacht, die letzten vier Marktausgaben über die Typen AS, BS, DS und VX zu durchforsten, um mir ein Bild zu verschaffen, natürlich unter Einbeziehung Eurer Daten. Dieses habe ich mit der Marktwertanalyse der Fa. Classic Data verglichen. Die von mir ermittelten Preise lagen im Mittel 2.000 - 3.000 Mark unter den hier dargestellten Preisen, was meiner Meinung den aktuellen Marktwert auch realistischer wiederspiegelt! Nochmals ein Dankeschön an alle Mitwirkenden.

JH

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

HOLTMANN & NIEDERGERKE GmbH

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.

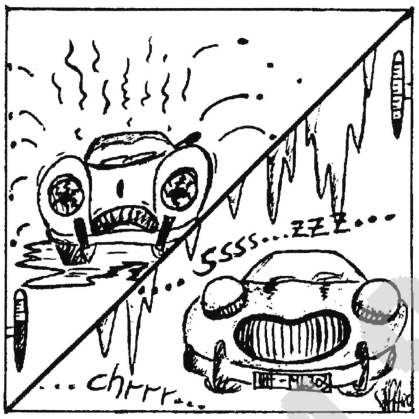
Holtmann & Niedergerke GmbH • Meiersfelder Straße 43 • D-32760 Detmold
Telefon 0 52 31 / 5 02 48 und 5 90 04 • Telefax 0 52 31 / 5 09 85 • Vertretungen:
NL 0 59 95 / 23 36 • CH 01 / 2 42 78 18 • A 02 22 / 3 10 78 65 • F 071 59 / 68 44
SF (Fax) 08 14 / 3 39 75 • DK 0 38 36 / 65 67 • GB 08 69 / 34 02 89

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
124 Sport Spider 1400	1966 bis 1972	DM 24.300	DM 18.700	DM 13.800	DM 8.000	DM 4.600
124 Sport Spider 1600	1969 bis 1974	DM 24.200	DM 18.600	DM 13.700	DM 7.800	DM 4.500
124 Sport Spider 1800	1972 bis 1976	DM 22.800	DM 17.100	DM 13.200	DM 7.700	DM 4.600
124 US (Vergaser)	1975 bis 1979	DM 18.800	DM 14.500	DM 10.600	DM 6.300	DM 3.800
124 US (Einspritzer)	1979 bis 1981	DM 19.100	DM 14.700	DM 10.900	DM 6.500	DM 3.900
124 Spidereuropa DS1	1982 bis 1985	DM 25.500	DM 21.300	DM 16.900	DM 10.000	

Fiat 124 Spider Club

Tips zur Überwinterung

Viele unter uns werden Ihr "Sahnestückchen" bereits abgemeldet haben, denn die kalte Jahreszeit rückt unwiderruflich näher. Nach den Tips in SM 4/86 und SM 4/90, jeweils von Hubertus Labes, möchte ich hier nun nochmals die Gelegenheit nutzen, den "Neuen" unter uns ein paar nützliche Tips zur Überwinterung zu geben! Sie sollen ein Zusammenschnitt aus eigenen Erfahrungen, denen von Hubertus, Oldtimer-Markt sowie dem Mercedes-Oldtimer-Center sein. Vielleicht ist ja für den ein oder anderen "alten Hasen" auch etwas verwertbares dabei!



REINIGUNG

Eure erste Tat sollte die gründliche Reinigung des kompletten Fahrzeugs sein, wobei Ihr auch den Unterboden in einer entsprechenden Waschanlge vom Schmutz befreien solltet.

Den Motorraum solltet Ihr sparsam mit einem biologisch abbaubarem Reiniger einsprühen und anschließend mit klarem Wasser (Dampfstrahler sollte vermieden werden) gründlich reinigen. Diese Arbeit ist in jedem Fall auf einem Waschplatz mit Ölabscheider durchzuführen, da die Rückstände im Motorraum und auf dem Motor selbst bekanntlicher Weise nicht gerade umweltfreundlich sind. Bei denjenigen, wo die vorderen Kunststoff-Innenkotflügel montiert sind, kann eine Demontage nicht schaden. Erst hierdurch ist der daruntergelegene Bereich mit seinen Winkeln und Ecken zugänglich. Hier sammelt sich erfahrungsgemäß gerne Schmutz an.

Alle Chromteile können mit Chrompolitur gereinigt werden. Als Schutz vor Korrosion sollte säurefreie Vaseline verwendet werden, die im Frühjahr wieder entfernt werden kann. Ich habe übrigens meine Chromstoßstangen (BS1) das ganze Jahr über von der Innenseite, dünn mit Vaseline bestrichen.

Hubertus empfiehlt auf keinen Fall Schutzsprays! Oldtimer-Markt empfiehlt als Chromschutz Paraffin Subliquidium, das in jeder Apotheke zu haben ist. Als dauerhafter Schutz für Stellen wo ein leicht fettiger Film nicht stört, kann "Fluid Film" verwendet werden, das seit rund 40 Jahren in der Seeschiffahrt als Rostschutz bewährt ist. Angeboten wird das Mittel von der Fa. Hodt in Hamburg (Tel.: 0 40-36 39 69). Es ist ebenfalls ausgezeichnet für Hohlräume und Falze an Hauben und Türen geeignet.

Den Innenraum könnt Ihr mit den üblichen Reinigern auf Hochglanz bringen.

Um die Gummidichtungen an Türen, Hauben und Verdeck geschmeidig und gleitfähig zu halten greift man zu Kunststoffpflegemitteln auf Silikonbasis oder Vaseline, Hubertus empfiehlt Glyzerin oder Hirschfett.

Es versteht sich von selbst, daß die Fahrzeugaußenseite sowie der Innenraum - insbesondere die Teppiche und Dämmatten, die gerne Feuchtigkeit aufnehmen - absolut trocken sein sollten.

Damit sich im Innenraum kein Feuchtbiotop bildet, empfiehlt sich Silica-Gel, das Ihr im Chemikalienhandel (gelbe Seiten) erhaltet. Ein Kilo, was für unseren Spider ausreichend ist, kostet etwa 25 Mark. Am besten füllt Ihr das Silica-Gel in ausgediente Sportsocken, die sich hierfür bestens eignen. Verteilt werden die "Trockenbeutel", die Ihr zum Teil aufhängen könnt, gleichmäßig im Innenraum des Spiders. Haben die Socken ihr Maß an Feuchtigkeit aufgesogen, verfärben sich die meist blauen Kristalle nach rot. Man kann die Kristalle dann bei etwa 100 Grad im Ofen rücktrocknen und von neuem verwenden.

VERDECK

Die Experten vom Mercedes-Oldtimer-Center empfehlen Stoffverdecke naß mit einer schaumigen Seifenlauge und parallel zur Fahrtrichtung von vorne nach hinten zu bürsten.

Das Verdeck sollte auch in der geschlossenen Garage "offen" sein. Hierbei ist unter "offen", ein schmaler Spalt zwischen Scheibenrahmen und Faltdach gemeint. Hierdurch soll der Ermüdung des Dachmaterials entgegengewirkt werden.

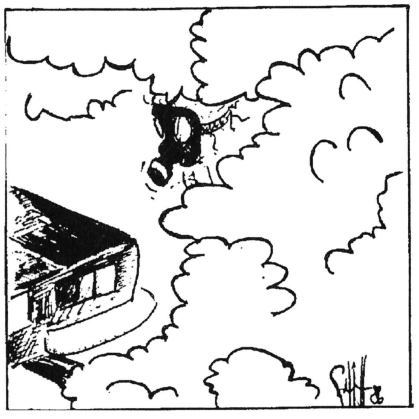
Auf die Scharniere und Gelenke des Verdeckgestänges gebe ich immer einige Tropfen

Fiat124Sport.de

Silikonöl.

MOTOR/TANK

Die Fahrt zum Waschplatz solltet Ihr mit dem Besuch bei derTankstelle verbinden. Vor der Fahrt dorthin überprüft Ihr, daß sich ausreichend Frostschutzmittel im Kühlkreislauf befindet (Scheibenwaschanlage nicht vergessen). Sollte das nicht der Fall sein, entsprechende Menge Glykol auffüllen. Der Motor muß nochmals richtig warmgefahren werden, wobei die Heizung voll geöffnet wird, da-



mit das Frostschutzmittel in den ganzen Kreislauf gelangen kann.

An der Tankstelle angelangt, wird der Spider nochmals vollgetankt, damit sich im Tankinneren kein Rost und somit auch keine Rückstände bilden. Nach dem Stillegen sollte der verbleibende Hohlraum im Tank mit Motor-Innenkonservierer z:B. von Liqui Moly behandelt werden.

Wieder zu Hause, wird im Anschluß das Öl und der Ölfilter. ersetzt.

Als Korrosionsschutz für Kolben und Zylinderlaufbahnen wird Konservierungsöl empfohlen, daß durch die Zündkerzenbohrungen eingespritzt wird. Das Mercedes-Benz-Museum empfiehlt die Verwendung des Konservierungsmittels Pfinder AP 47/60, daß über das Mercedes-Oldtimer-Center bezogen werden kann.

Nach dem Einspritzen empfiehlt sich die Kurbelwelle von Hand eine halbe Umdrehung weiterzudrehen und nochmals eine Portion Konservierungsmittel durch die Bohrungen zu jagen. Anschließend laßt Ihr den Anlasser die Kurbelwelle rotieren, um den bereits erwähnten Innenkonservierer von einem Helfer, direkt in die Vergaser oder die Ansaugöffnung der Einspritzanlage zu sprühen.

Vorsicht bei der Einspritzanlage, hier können bei höherer Dosierung die Düsen verstopfen!!!

Ein "Nachschlag" Konservierer für die Laufbuchsen kann nicht schaden. Die Kerzen dreht Ihr nun "handfest" wieder in den Zylinderkopf, fertig!

Den Auspuffendtopf solltet Ihr noch einen in Öl getränkten Lappen spendieren, um auch hier vor Feuchtigkeit und Korrosion zu schützen.

BATTERIE

Ausbauen und im Keller (ohne offenes Feuer) unterbringen. Die Batterie spätestens alle sechs Wochen nachladen, damit die Spannung nicht auf den Nullpunkt sinkt und sich somit die Zellen "zersetzen". Als Gedächtnisstütze empfiehlt sich ein Zettel mit dem nächsten Nachladetermin.

Es gibt natürlich im Handel auch Ladegeräte, die Euch diese Arbeit abnehmen.

Eine ganz einfache Möglichkeit ist freilich der Umbau der Batterie in Euer Winterauto.

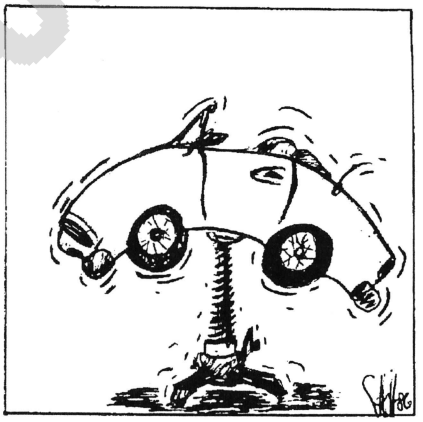
AUFBOCKEN

Als unumstritten beste Lösung in der Oldieszene, gilt das Aufbocken des Fahrzeuges über die Winterpause.

Ich unterstütze meinen Spider nicht an den vorgesehenen Punkten der Seitenschweller.

Wie bereits Hubertus erläuterte, kann sich hier bei labilen Seitenschwellern die Karosserie verziehen oder evtl. vorhandene Roststellen einbrechen.

Empfehlen kann ich zum Aufbocken den vorderen Querträger sowie die Hinterachse, wobei hier die Stützen in Richtung Differential unterzustellen sind.



Andere Spideristi empfehlen ebenfalls diese Art der "Unterstützung".

Die Reifen sollten zuvor auf etwa ein bar Überdruck gebracht worden sein. Diese Maßnahme ist um so wichtiger, wenn die Möglichkeit des Aufbockens nicht besteht. Hier besteht nämlich die Gefahr des "Standplattens". Von Zeit zu Zeit empfiehlt sich das Drehen der Reifen im aufgebockten Zustand.

ABDECKUNG

Die denkbar ungeeignetste Methode ist die Verhüllung mit ei-

Fiat Spidergruppe

ner Plane aus Plastik o.ä. Schwitzwasserbildung unter einer solchen luftdichten Verpak-

kung ist zwangsläufig die Folge, ganz davon abgesehen, daß sie auch noch den Lack verkratzen. Besser geeignet sind die sogenannten Autopaletots. Ihr großer Vorteil ist, daß sie wie Gore-Tex u.ä. Materialien wirken, und Feuchtigkeit nur von innen nach und nicht umgekehrt durchlassen.

ABSTELLPLATZ

Der Abstellplatz sollte gut durchlüftet sein (sonst mind. alle drei Wochen), damit die Bildung von Kondensat von vornherein minimiert wird. Vom heizen der Garage sollte abgesehen werden, da die Wärme zur Verdunstung führt und sich somit Feuchtigkeit niederschlagen kann. Hier ist ein Luftentfeuchter z.B. der Firma Aerial, wie er in diesem SM angeboten wird, zu empfehlen.

VERSCHIEDENES

Bewegliche Teile wie, Scharniere, Schließmechanismen, etc. sollten mit Öl (z.B. Nähmaschienen Öl) bzw. Schmiernippel, Handbremsseil etc. mit ausreichend Fett versorgt werden.
Dringend abzuraten ist vom intervallmäßigen Laufenlassen des Motors.

Dafür sollte von Zeit zu Zeit die Kurbelwelle gedreht werden.
Abschließend ist zu vermerken, daß die hier gegebenen Ratschläge eben nur solche sind und die ein oder andere Position auch entfallen kann.
Vergeßt aber nicht, daß die Ruheversicherung nur für 1/2 Jahr gilt.
Um weiterhin ungetrübten Genuß an Eurem Spider zu haben, solltet Ihr ihn nicht einfach ohne Pflege "wegschließen".

jh

Versicherungsangebot der Mannheimer Versicherung

Während der diesjährigen Veterama in Mannheim führte mich mein Weg auch zum Infostand der Mannheimer Versicherung. Uwe berichtete ja bereits im SM 02/96 über verschiedene Versicherer und deren Konditionen. In einem mir nun vorliegenden Angebot werden dem Club folgende Leistungen und Prämien angeboten:

1. Fahrzeuge mit Bj. max. 1974

2. Mindestfahrzeugwert DM 10.000,-

3. Gutachten, nicht älter als 2 Jahre

Selbstbeteiligte	„Grunddeckung" Beitrag in % aus dem Versicherungswert	„Spezialtarif" Beitrag in % aus dem Versicherungswert
DM 20.000,-	0,3680	0,4600
DM 10.000,-	0,4140	0,5750
DM 5.000,-	0,5520	0,8625
DM 2.000,-	0,6210	1,1500
DM 1.000,-	0,7245	2,3000
DM 650,-	0,7590	3,4500
DM 300,-	0,8625	4,6000

4. Mindestprämie in Kasko je Vertrag: DM 345,- für Fahrzeuge bis Bj. 1970
   DM 465,- für Fahrzeuge Bj. 1970 bis 1974
5. Die Haftpflichtversicherung kostet pauschal DM 200,- jährlich

"Grundabdeckung" = Teilkasko Spezialtarif = Vollkasko inkl. Teilkasko

Die Beiträge verstehen sich **zuzüglich** 15% Versicherungssteuer.
Zu berücksichtigen bleibt, daß beim aktuellen Angebot Länder wie beispielsweise Spanien und Italien ausgeschlossen sind. Sie lassen sich jedoch über einen zusätzlichen Obulus von 0,1 bis 0,25% vom Marktwert mit einschließen!

jh

Fiat 124 Spider Club e.V.

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 Gerauer Str. 82 55 130 Mainz	Spider-Magazin, technische Beratung 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, Sponsorenkontakte, Händlerkontakte.	05732 / 81333
Beisitzer	**Alexander Zaras** Fischbacherweg 9 65 812 Bad Soden	Händlerkontakte, Sammelbestellungen, Sponsoren.	06196 / 63558

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Anschrift	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24 214 Gettorf	04346 / 5155
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	Nelkenweg 5 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	Schwerfener Hauptstraße 54 53 909 Zülpich	02252 / 81812
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

Fiat 124 Spider Club e.V.

Einführung und Vernunft.

FORMA

Leidenschaft des Designs.

Mehr als sechzig Jahre Autos Pininfarina. Autos, die Epoche machten, Geschichte schufen, einen Stil bestimmten.

Rationalität der Produktion.

Pininfarina stellt jährlich mehr als dreissigtausend Autos her. Ein Produktionsprozess von totaler Qualität.

pininfarina

Ideenschöpfer. Automacher.

Fiat 124 Spider Club e.V.