

SPIDER

Magazin

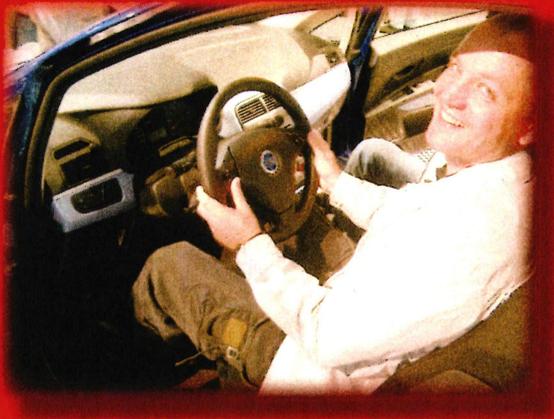


Erster Bericht zum Herbsttreffen



Ausgabe 3/2005
21. Jahrgang €3,50

www.fiatspider.de



IAA 2005

RUNDGANG AUF DER IAA

Alle zwei Jahre findet sie statt, die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt. Vom traditionell großen Andrang am ersten Publikumstag habe mich nicht abschrecken lassen. Den Wecker um halb sechs Uhr früh gestellt, um vor neun Uhr an der Kasse zu stehen. Es war wirklich sehr viel los. Mehr als 100.000 Besucher traten sich auf die Füße, um quasi den Tanz um das goldene Kalb zu vollziehen. Die Hallen zum bersten voll – vor allem natürlich an den Ständen der Premiumhersteller. Warum die Leute so heiß darauf sind, sich einen Blechklotz namens Maybach mal aus der Nähe anzuschauen, erschließt sich mir nicht.



Mein Interesse galt da eher den (vermeintlichen) Exoten – vornehmlich denen ohne festes Dach. Ich will euch jetzt hier nicht mit unnötigen Details vom Dacia Logan oder dem – beim ADAC Crashtest durchgefallenen – Landwind nerven. Zum ersten Mal verweilte ich etwas beim Nissan 350 Z. Ein durchaus gelungenes Auto, wie ich finde. Viel

Nach verschiedenen Zwischenstationen bei den üblichen Verdächtigen (Ferrari, Maserati, Lamborghini) ging es dann zum FIAT Stand. Omnipräsent war hier der neue „Grande Punto“, auf den die Marke nun ihre ganze Hoffnung setzt. Dieses Auto soll und muss es

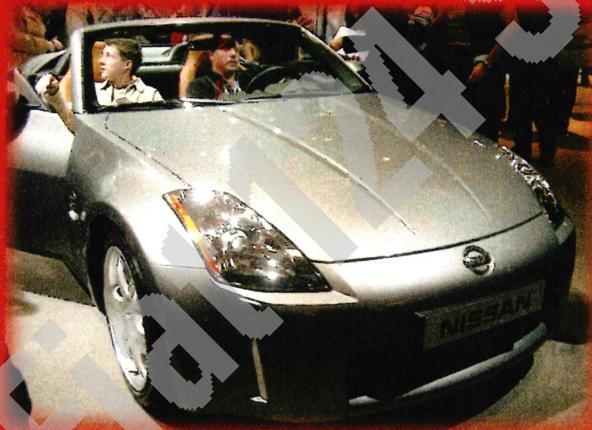


bringen, wenn die Ergebnisse wieder schwarz werden sollen. Die Linie finde ich äußerst gelungen. Die Front ist eindeutig die attraktivste Seite. Sofort fühlt man sich an Maserati erinnert. Damit sind dann die Weichen für zukünftige Verkaufserfolge gestellt. Nur ein attraktives Cabrio oder ein Sportcoupé fehlt noch im Angebot.

Ich hatte den Stand schon fast verlassen, als ich etwas besonders witziges entdeckte: Alle Hostessen trugen FIAT-Schuhe(!).



Auf meine Frage, ob die Lifestyle-Klamotten denn auch erworben werden können, bekam ich allerdings die etwas befremdliche Antwort: „alles an diesem Stand, wo FIAT draufsteht, ist leider nicht zu verkaufen“. Na, wenn das wirklich so gemeint war



PS für vergleichsweise wenig Geld – jedenfalls im Vergleich zur Konkurrenz. Etwas schockiert war ich allerdings, als ich den abgebildeten Aufkleber in der Kofferklappe entdeckte. Na ja, sowas braucht man wohl heute.



Michael Möller

Editorial



DAS WORT VOM ERSTEN

Geradezu ein Dauerbrenner ist die Diskussion rund um das Spider Magazin. In seiner heutigen Darreichungsform ist es nun rund 20 Jahre alt. Die ersten Exemplare waren noch liebevoll kopiert und auf beste Schülerzeitungsart in der Ecke getackert. Doch dann kam der Hochglanz und damit begann auch das Bemühen, zwischen 24 und 40 Seiten quartalsweise zu füllen. Vor einigen Tagen habe ich einmal in aller Ruhe alte Hefte durchgeblättert. Dabei fiel mir auf, dass das Lamento über mangelnden Schreibeifer der Mitglieder und Kritik an mangelndem (technischen) Inhalt so alt ist, wie das Magazin selbst. Es gab Höhen und Tiefen - sowohl inhaltlicher als auch gestalterischer Art.

Nun existiert neben den Berichten über Spidertreffen und Urlaubsfahrten selbstverständlich ein Bedürfnis vieler Mitglieder nach substantieller technischer Berichterstattung. Hier stellt sich die Frage, woher nehmen wir hier weiterhin „neue“ Dinge? Gibt es die überhaupt? Ist nicht bald alles über unser bestes Stück gesagt? Schließlich wird der Spider seit nunmehr fast genau 20 Jahren nicht mehr gebaut und Veränderungen liegen im wesentlichen auf der Seite der Teileverfügbarkeit und der Möglichkeiten und Fähigkeiten der Schrauber



(individuell und werkstattmäßig). Hierüber werden wir auch weiterhin berichten und sind für Tipps eurerseits immer dankbar.

Außerdem hat die Redaktion immer wieder versucht, „Neues“ zu bringen. Doch wollen wir auch, dass all diejenigen Mitglieder, die in den letzten Jahren zu uns gestoßen sind, von dem gesammelten Wissen profitieren.

Eine Auswertung von Ralf ergab, dass nur rund 25% unserer Mitglieder 1994 schon im Club waren, d. h. mindestens 75%

unserer Leser kennen auch die Artikel in unseren Magazinen von vor 1994 nicht. Dieses wollen wir - beginnend mit dieser Ausgabe - zum Anlass nehmen, ausgewählte technische Artikel aus der ersten Dekade des Clubbestehens erneut im Spider Magazin abzdrukken. Teilweise geringfügig überarbeitet und aktualisiert machen sie das Lesen für euch hoffentlich noch abwechslungsreicher und interessanter.

Bis bald euer

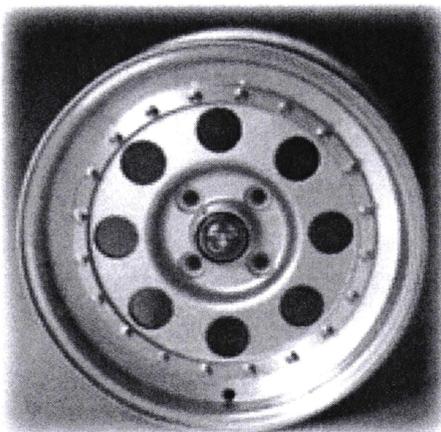
MICHAEL MÖLLER

Inhalt

TECHNIK

Felgentheater

25



TREFFEN

Das Herbsttreffen
im Schloss

17



EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Regionalleiter 9

Termine 10

Club-Prozente 21

Stammtischportrait 35

ARCHIV

Altes und Neues von FIAT 11

REPORTAGEN

Neues von der „grünen Schlampe“ 12

Nach 16 Jahren getrennt 15

Der 20. Geburtstag, Teil 2 21

TREFFEN

Das „andere“ Clubtreffen 7

Das Herbsttreffen, Teil 1 17

REPORTAGE

Neues von der „grünen Schlampe“ 12



Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr Euro 3,50 pro Heft oder im Jahresabonnement Euro 23.- frei Haus. Die Auflage beträgt 310 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.

Redaktion, Anzeigenleitung:

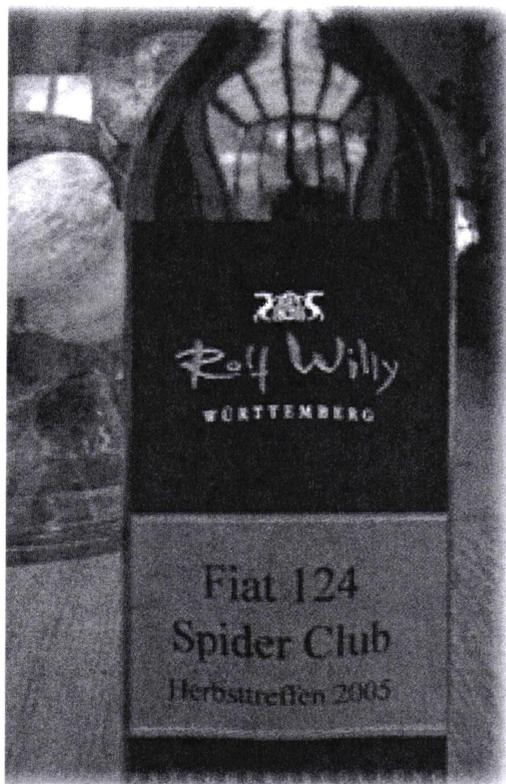
Christian Cordts
Ahornallee 9c
23623 Ahrensböök-Böbs
Tel.: 0 45 05 / 13 57

Satz & Layout:

Rita Nikolai
Am Ziegelfeld 11
53501 Grafenschaft

Druck:

Druckerei Papenfuss
Osdorfer Landstraße 162
22549 Hamburg



WERKSTATTEMPFEHLUNG

„Die Jungs“ in Hürth

20



TECHNIK

Nachrüsten einer Sitzbank	22
Wie Rost entsteht	23
Felgentheater	25
Ausbau des Zündschlosses	34

TECHNIK - RECYCLED

Nachrüstung Sitzbank

22



FORUM

Eure Fragen und Antworten	27
---------------------------	----

WERKSTATTEMPFEHLUNG

Stenzel & Kurschatke	20
----------------------	----

TEILEMARKT

Eure Anzeigenseiten	29
---------------------	----

REDAKTIONSSCHLUSS SM 4/05

1. Dezember 2005

WIR SUCHEN VON EUCH

Spidergeschichten, Technikberichte, eben was immer Ihr zu unserem Magazin beisteuern könnt.

FOTOS

u.a. von Petra Boljahn, Michael Möller, Rita Nikolai sowie den genannten Autoren

Hotlines:

Der Fiat 124 Spider Club im Internet:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

Kieler Volksbank eG
BLZ 210 900 07
Kto.-Nr. 62 52 62 00

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 02/98

SPIDER CLUB-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32

Fax: 0 45 05 / 59 42 32

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32

21. Jahrgang, Heft 3/2005



Der Vorstand

FUNKTION	NAME / ADRESSE :	AUFGABE	TELEFON / E-MAIL
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung,	01 72 / 8 124 124 moe@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	0 45 32 / 26 13 19 rdv@fiatspider.de
Kassenwart	Sven Willen (SW) Seeblick 13 24106 Kiel	Finanzen/Kasse	04 31 / 3 05 40 14 sw@fiatspider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (bol) Hackenbroicher Str. 19 50259 Pulheim	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	01 72 / 4 95 97 20 bol@fiatspider.de
Beisitzer	Christian Cordts (cor) Ahornallee 9c 23623 Ahrensböök-Böbs	Redakteur Spider-Magazin Club-Hotline, Archiv	0 45 05 / 13 57 cor@fiatspider.de
Beisitzer	Manfred Seekamp (MS) Grandweg 60b 22529 Hamburg	Marketing und Merchandising, Postbearbeitung	0 40 / 6 07 09 13 ms@fiatspider.de

Eure Technikbetreuung

FUNKTION	TYPENBETREUUNG	NAME	E-MAIL
Technikbetreuung	allgemein	Rolf Bodewig	rb@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Typen AS, BS/BS 1	Christian Schlamp	cs@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Typen CS/CS 1, CS 2, 2000 carb.	Christian Cordts	cor@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Typen CS0, 2000 f.i.	Michael Möller	moe@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Abarth Rally	Christian Schlamp	cs@fiatspider.de
Pininfarina Spidereuropa, Spider Azurra DS		Michael Möller	moe@fiatspider.de
Pininfarina Spidereuropa, VX Volumex		Jens Meyer	jm@fiatspider.de

Das „andere“ Clubtreffen



Da war doch mal die Rede vom Clubtreffen, von dem „anderen“ Club, und das ist auch ganz in der Nähe: in Koblenz.

Schön, da können wir ja mal hinfahren!

Am besten samstags, denn da soll die Ausfahrt stattfinden und es sind auch bestimmt noch alle da. Wir aus dem Kölner Raum sind ja flott mal dagewesen.

Soweit die Planung und Petra hat auch einen Treffpunkt für alle gemalt, nur die kleine Einschränkung „so das Wetter mitspielt...“ ließ Böses ahnen.

Samstag, der 6. August 2005, gegen zehn Uhr morgens. Wirklich August! So bei etwa 12 Grad und grauem Himmel kommt nicht wirklich Lust auf Offenfahren auf. Hm - vielleicht bessert's sich noch bis halb zwölf, die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt.

Also warten wir mal ab, wer uns alles so abholen wird. Wir wohnen vom Kölner Verein am

weitesten südlich und haben daher reichlich Zeit zur Wetterbeobachtung. Es bleibt bescheiden.

Schließlich fährt ein Spider vor - ja, ein ganzer. Wir entschließen uns trotz des grauen Himmels mit Gerd zur Fahrt nach Koblenz. Die Neugier, ob wirklich 40 Spider aufgefahren sind, siegt über die sibirischen Temperaturen. Am Hotel in Koblenz angekommen suchen wir erstmal, wo denn all die schönen Autos parken. Auf einem Baustellenparkplatz vor dem Weindorf Koblenz stehen tatsächlich ein paar Spider, also gesellen wir uns dazu. Wir steigen aus, schauen so in die ebenfalls frierend wirkende Gruppe und erfahren, dass hier unten nur ein paar Spiderfahrer aus der Gegend stehen, die mit auf die Ausfahrt wollen. Offensichtlich parkt das Feld vom Club doch in der Tiefgarage.

Schließlich ist es soweit: wohltönende Geräusche machen darauf aufmerksam, dass es

losgeht. Leider nimmt auch Petrus die Startvorbereitung zum Anlass mal eben die Himmelsschleusen zu öffnen. Gottseidank besinnt er sich aber doch eines besseren, so dass nach entsprechendem Sammeln die Fahrt losgehen kann.

Wohin wissen wir aber immer noch nicht. Man munkelt, dass es an der Mosel langgehen soll...



Egal, die recht imposante Spiderschlange setzt sich in Bewegung und reisst an der ersten Ampel mit irre langer Rotphase sofort auseinander. Vor uns fährt einer mit Handzettel, der wird schon wissen wo's langgeht. Wir fahren also hoffnungsfroh hinter ihm durch die City, doch plötzlich hält er kurz an und fragt uns, wo es denn langgehen würde. Verloren!

Als Einzelfahrer hat man eben ein Problem wenn man gleichzeitig fahren und ein Roadbook lesen muss. Immerhin erfahren wir nach einem längeren Studium des Ausdrucks die Straße, die wir finden müssen: linksseitig die Mosel hoch bis Treis-Karden! Das ist doch schon mal was.

Wir und die kleine Schlange hinter uns setzen uns in Richtung Mosel in Bewegung, finden auch tatsächlich den richtigen Kreisel, aber leider nicht die richtige Ausfahrt – eins zu weit. Na ja, wird wohl gleich wieder eine Straße auf den rechten Weg zurückführen. Es folgt eine kurze Irrfahrt durch Koblenzer Wohngebiete, doch schließlich finden wir die eigentliche Straße doch noch wieder. Muss stimmen, denn einige Spider kommen uns entgegen! Als schnell irgendwo wenden und hinterher. Die Gruppe wartet auch tatsächlich auf uns und es folgt eine erste Klapppause – direkt vor dem Antikmarkt! Unsere Spider scheinen bei diesem Klientel Begehrlichkeiten zu wecken. Einige tanken gleich bei der Gelegenheit, aber irgendwann nehmen wir alle wieder Fahrt auf.

Ab jetzt ist es ja einfach: immer am Ufer lang. Auch der Himmel hat ein Einsehen und die Wolkendecke reisst auf. Kurz vor der Autobahnbrücke gegenüber von Winningen wartet auch der ganze Verein auf uns verlorene Schaaf und gemeinsam zockeln wir durch die Moselorte bis zur Auffahrt in den Huns-



rück. Hier folgt eine wunderschöne Bergstrecke durch hauptsächlich Gegend und ein paar Dörfer mit anständig Kurven und Steigung. Gerd hat sichtlich Spass, aber unser armes Gefährt ist denn wohl doch etwas schwach auf der Brust: der Gute hat ganz schön zu kämpfen, um mit Volumex und Konsorten mitzuhalten, doch auch wir erreichen ohne Motorschaden Kastellaun. Eigentlich war bei der Klapppause der Eindruck entstanden, dass hier irgendwo eingekehrt wird. Wir fahren aber durch das ungewohnt bevölkerte Kastellaun (Nature One an diesem Wochenende) und schon fahren wir auch wieder hinaus. Erne-

tes Sammeln vor der geplanten Rückfahrtstrecke, denn die Straße ist leider wegen Bauarbeiten gesperrt. Schade eigentlich, aber Gerd fliegt heute noch in Urlaub und wir haben auch noch einen Termin, daher verabschieden wir uns an dieser Stelle von der Fahrt. Leider war der Kontakt jetzt nicht so ausführlich, aber einige haben schon nach dem Treffen in Speyer gefragt. Sicher werden wir Gegenbesuch und mehr Gelegenheit zu Gesprächen bekommen.

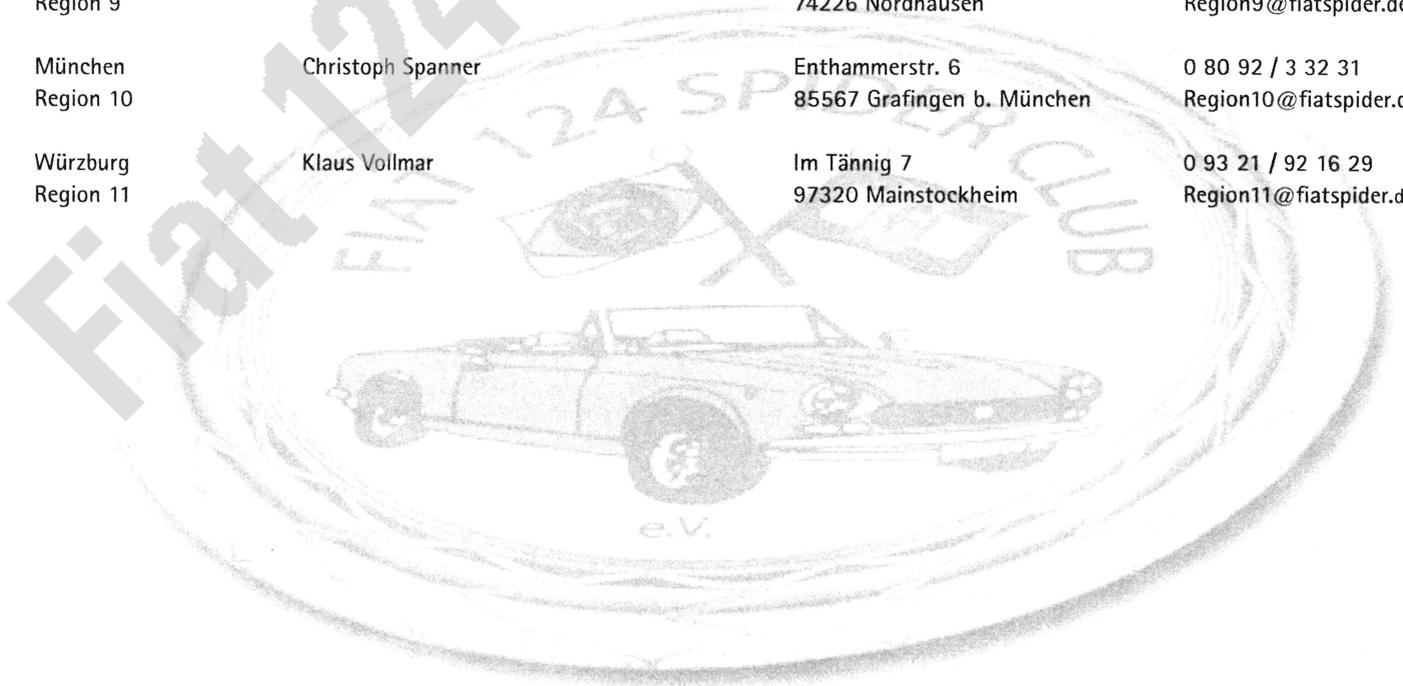
Rita Nikolai



Regionalleiter



GEBIET / REGION	ANSPRECHPARTNER	ADRESSE	TELEFON / E-MAIL
SCHLESWIG-HOLSTEIN Region 1	Sven Willen	Seeblick 13 24106 Kiel	04 31 / 3 05 40 14 Region1@fiat spider.de
HAMBURG Region 2	Manfred Seekamp	Grandweg 60b 22529 Hamburg	0 40 / 6 07 09 13 Region2@fiat spider.de
Berlin Region 3	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32a 14055 Berlin	0 30 / 30 09 92 29 Region3@fiat spider.de
Friesland Region 4	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	04 21 / 3 64 85 14 Region4@fiat spider.de
Bielefeld Region 5	Marco Kollmeier	Turnerstr. 49 33602 Bielefeld	05 21 / 1 36 71 27 Region5@fiat spider.de
Hannover / Kassel Region 6	Christian Zöllner	Jüdelstraße. 42 38126 Braunschweig	05 31 / 6 21 64 Region6@fiat spider.de
Köln Region 7	Petra Boljahn	Hackenbroicher Str. 19 50259 Pulheim	01 72 / 4 95 97 20 Region7@fiat spider.de
Frankfurt Region 8	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 72 a 55130 Mainz	0 61 31 / 88 18 86 Region8@fiat spider.de
Schwarzwald Region 9	Jochen Haase	Weinbergstr. 21 74226 Nordhausen	0 71 35 / 93 75 75 Region9@fiat spider.de
München Region 10	Christoph Spanner	Enthammerstr. 6 85567 Grafing b. München	0 80 92 / 3 32 31 Region10@fiat spider.de
Würzburg Region 11	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	0 93 21 / 92 16 29 Region11@fiat spider.de





Stammtisch-Termine

SCHLESWIG-HOLSTEIN
Auskunft: Sven Willen
Tel.: 04 31 / 3 05 40 14

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

„Roxie“ (ex. Harmonie/Tenne)
Alsterdorfer Str. 291
22297 Hamburg

HAMBURG
Auskunft: Manfred Seekamp
Tel.: 0 40 / 6 07 09 13

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

„Roxie“ (ex. Harmonie/Tenne)
Alsterdorfer Str. 291
22297 Hamburg

BERLIN
Auskunft: Uwe Boddenberg
Tel.: 0 30 / 30 09 92 29

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Parkcafe“
Fehrbelliner Platz 8
10707 Berlin

KÖLN
Auskunft: Petra Boljahn
Tel.: 01 72 / 4 95 97 20

Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Trattoria Romana“
Bonner Wall 39-41
50677 Köln

FRANKFURT
Auskunft: Joachim Häring
Tel.: 0 61 31 / 88 18 86

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Rüsselsheimer Brauhaus“
An der Wied 1
65428 Rüsselsheim

STUTTGART
Auskunft: Jochen Haase
Tel.: 0 71 35 / 93 75 75

jeden letzten Samstag im
Monat ab 15:00 Uhr

„Zum Hasenheim“
Im Weiher
70794 Filderstadt-Harthausen

MÜNCHEN
Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 / 332 31

noch unregelmäßig
Bitte melden..

Zur Zeit finden die Stamm-
tische in wechselnden Lokalen
im Raum München statt

Termine der Clubtreffen



HIMMELFAHRT: Treffen der deutschen FIAT-Clubs in HEILBRONN

PFINGSTEN: Jahrestreffen des Fiat 124 Spider Club e.V. in SPEYER

e.V. Herbsttreffen in WILHELMSHAVEN

Aus dem Archiv



Fiat Dino Spider 1969-1972

FIAT

NEUES ALTES AUS DEM FIAT-ARCHIV

An dieser Stelle findet ihr in möglichst jeder Ausgabe immer wieder „Neues“ aus dem FIAT-Archiv. Bisher wurde zwar auch schon gelegentlich Material aus dem Club-Archiv veröffentlicht, aber jetzt haben wir die Möglichkeit, gezielt nach bestimmten Dingen zu fragen.

Die FIAT-Pressestelle hat uns erlaubt, das offizielle Archiv nach Bildern und Dokumenten zum Spider zu durchforsten und mit dem überaus netten Archivar hat sich in der Zwischenzeit eine rege Korrespondenz entwickelt. Wenn er uns mit Material weiterhelfen kann - aber dämpft die Hoffnung auf allzu große Raritäten - wird er das Material zur Verfügung stellen. Entsprechende Anfragen bitte auf der Homepage stellen.

Bisher ist die Resonanz allerdings dürftig. Andererseits freut es mich, dass anscheinend alle bestens informiert sind.

Wir werden dann schon erfahren, was die FIAT-Leute so in Heilbronn gehortet haben. Vielleicht ist ja im eigenen Archiv auch noch das ein oder andere zu finden, was noch nicht jedem bekannt ist...

Solltet ihr selber noch was auf der Festplatte haben, was in diese Rubrik passen könnte - immer her damit!

Rita Nikolai



Fiat 124 Abarth Rally 1972-1975

FIAT



Neues von der „grünen Schlampe“

ODER WIE AUS EINEM 124ER SPIDER
EIN OPEL ASTRA WURDE

Nun, es gibt Neues von der „Grünen Schlampe“ zu berichten. Der Jahresurlaub – dieser war dringend nötig – sollte uns – wir sind Trude, Heike und Thomas – vom 27.-31. Juli 2005 nach Bayern führen. Die Fahrt begann vom Standort Verl bei Regen in Richtung Dortmund, wo wir mit den „Eheleuten“ Petra und Rudi Buginski verabredet waren, um mit zwei Fahrzeugen, vier Personen und einem Hund die Bayern zu kultivieren.

Wie es das Wetter so wollte, konnten wir aufgrund der „hohen Luftfeuchtigkeit“ das „Oben-Ohne-Feeling“ erst ab Siegen genießen – wobei anzumerken ist, dass bis dahin alles schnurrte. Alle Autobahnen wurden mit entsprechenden Pausen mit Bravour genommen und die kleineren Pausen in der Sonne

– es war im Verlauf des Tages immer wärmer geworden – genossen. Dann jedoch kam vorm Autobahnkreuz München-Ost ein Stau. Wir fuhren todesmutig ans Ende der Autoschlange und, schwupps, waren wir mittendrin und zwar auf der mittleren der drei Spuren. Dies alles geschah im offenen Zustand. Heike und ich blickten abwechselnd nach oben, um gegen 16:40 Uhr die Sonnenstrahlen zu zählen und Trude kuschelte sich in ihre Decken auf dem Rücksitz.

Diese Situation nutzte die Temperaturanzeige, um unbemerkt gen 260 Fahrenheit zu schnellen, was mir erst auffiel, als mein Blick mehr zufällig auf die Haube fiel und ich Wolken aus den Schlitzen emporsteigen sah. Nun verdeutlichte ich mit wildem Gestikulieren Rudi und Petra, die in der dritten Reihe von rechts standen, dass ich mit allen Insassinnen und der „Grünen Schlampe“ nach ganz rechts außen – hat nichts mit Politik zu tun, vielmehr

mit Standstreifen – fahren musste. Der nette, freundliche LKW-Fahrer rechts von uns, verschaffte mir eine Gasse.

Nachdem wir den Standstreifen erreicht hatten, wurde die 089 / 222222 gewählt und in der Stunde Wartezeit der Schatten genossen, den uns die „Grüne Schlampe“ wenigstens gönnte. Um 18:00 Uhr war ein ADAC-Ab-schleppwagen vor Ort, der uns, weil der Mechaniker zwar sein Bestes gab, uns aber letztlich doch nicht weiter helfen konnte, offen fahrend Huckepack nahm und in einen Münchener Vorort brachte, wo es glücklicherweise eine Werkstatt gibt, die auch nach 17:00 Uhr noch geöffnet hat und Notleidenden hilft.

Hierbei ein Gruß an die Münchener Spideristi:

Es sind nach meinem Kenntnisstand schon Mitglieder aus dem Spider Club e.V. ausgetreten wegen fehlendem Alternativprogramm





beim Haupttreffen und mangelnder Ersatzteilbeschaffung. Ich dagegen werde nun austreten, weil der Münchener Stammtisch mir nicht für die restlichen Urlaubstage das Fahrzeug von Christoph Spanner angeboten hat.

Aber ich schweife ab. Die Münchener Werkstattmechaniker schafften das Wunder und machten die „Grüne Schlampe“ wieder flott, die sich, wie sich herausstellte, vom Marder hatte anknabbern lassen: ein Masseschaden, der durch einen Bypass überbrückt wurde. Wir brachen also frohgemut um 20:30 Uhr von der Werkstatt gen Zielort Aschbach auf,

wohl wissend, dass wir noch einmal am Kreuz München-Ost vorbei mussten. Heike war so optimistisch und glaubte doch tatsächlich, der Stau hätte sich inzwischen aufgelöst. Doch Pustekuchen, kurz vor München-Ost blinkten uns schon die Blinker beidseitig leuchtend entgegen.

Wir sahen unsere Rettung also darin, die Autobahn spontan – natürlich über die offizielle Ausfahrt – zu verlassen und die Flucht über Land anzutreten. Wir zuckelten also gemütlich unserer Wege über die Landstraße bis kurz vor Oberframmern. Dort, 20 km vor dem Ziel,

meinte die „Grüne Schlampe“ dann wieder bockig werden zu müssen. Sie ließ es doch tatsächlich zu, dass das Kupplungsseil riss und – wie sich am nächsten Morgen herausstellte – noch fieser, die Aufhängung gleich mit abbrach. Es kam also zur zweiten Panne (Kupplungsschaden) vier Stunden nach der ersten Panne am Autobahnkreuz München-Ost. Da half nur noch der Gang in die Kneipe und ein tiefer Blick in die von dort mitgebrachte Flasche Bier.

In Oberframmern nahte schließlich die Rettung in Person von Prinz Eisenhart von





Schürferstraße zu Dortmund-Aplerbeck. Uns Rudi konnte das, was uns fehlte: die „Grüne Schlampe“ ohne Kupplung nach Aschbach zur Tafelrunde fahren. So waren wir endlich gegen 22:00 Uhr alle wieder (mehr oder weniger) glücklich vereint um eine kalte Vesperplatte – die Hotelküche hatte nämlich zu allem Überdruß bereits geschlossen – auf

der Hotelterrasse und tranken das Bier gralsweise vor Frust und Erleichterung.

Und siehe da, was Gawein niemals gefunden hätte, fanden wir am nächsten Morgen, den 28. Juli, vor dem Hotel: Die „Grüne Schlampe“ war fort – sie machte auf einem Autohof mit ihresgleichen Urlaub – und ein wunderschöner

silberner Opel Astra mit Klimaanlage glänzte in der aufgehenden Morgensonne. Ein toller Opel Astra, mit dem wir wunderbare Tage verbrachten, denn eine Klimaanlage bei 38°C zahlt sich aus.

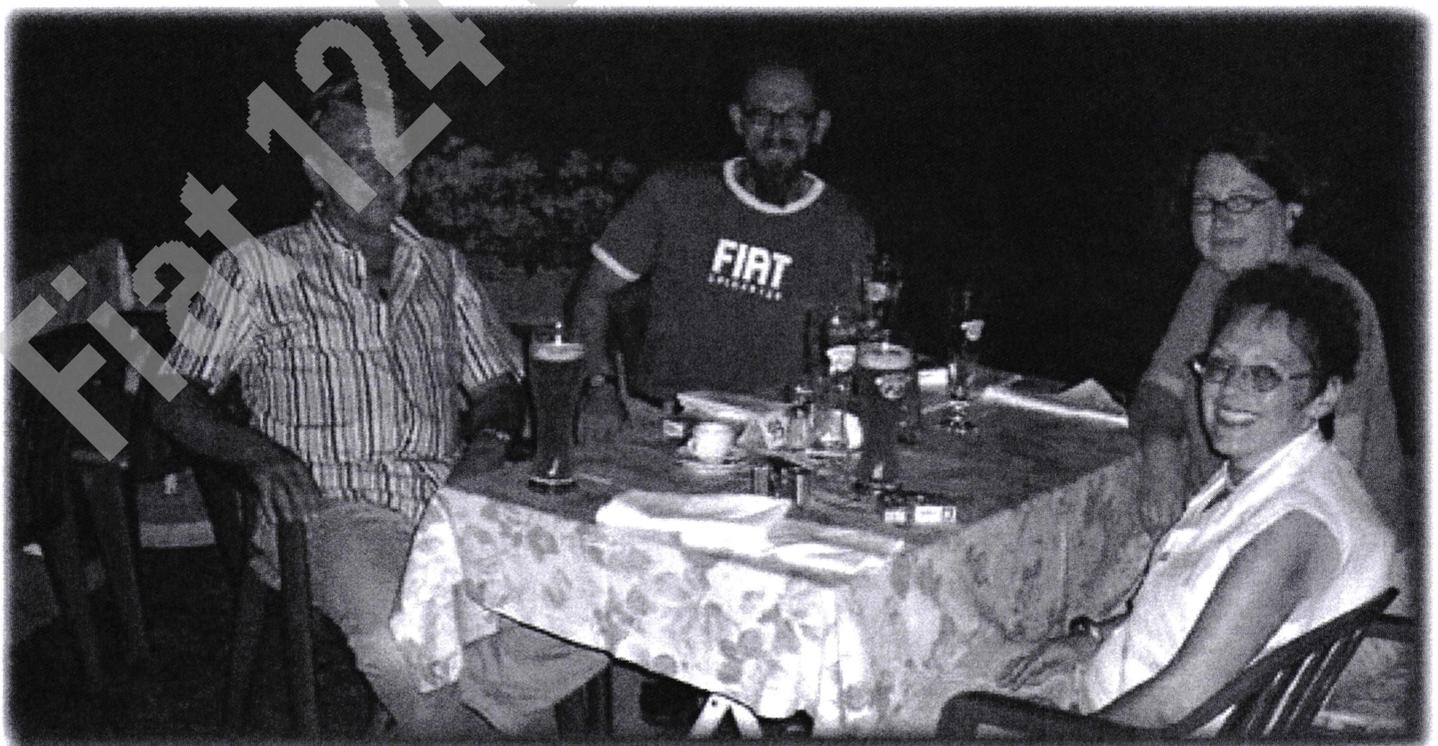
Der Urlaub begann dann letztendlich am 28. Juli nach Austausch der „Grünen Schlampe“ gegen silbernem Opel Astra. Wir erfuhren im wahrsten Sinne des Wortes Bayern, erlebten bei bestem Cabrio- und Klimaanlage-wetter wunderbare Landschaften und schöne Seen: Sarpesee, Chiemsee, Edersee, Tegernsee, Schliersee – oder trägt hier die Erinnerung, weil wir am Ende der Fahrt die Hopfenbestände der Holledau (Dank für den Tourentipp aus dem Spider-Magazin) abgefahren und leerge-trunken haben?

P.S.
Mein Vorschlag an den Vorstand:

Bei schlechtem Wetter Kooperation mit dem ADAC eingehen und für diesen Fall die komfortablen, klimatisierten Fahrzeuge mit Winterbereifung bestellen – ein solches wurde von uns ausgiebig getestet und für gut befunden –, denn diese Maßnahme würde dem Club Mitglieder erhalten.

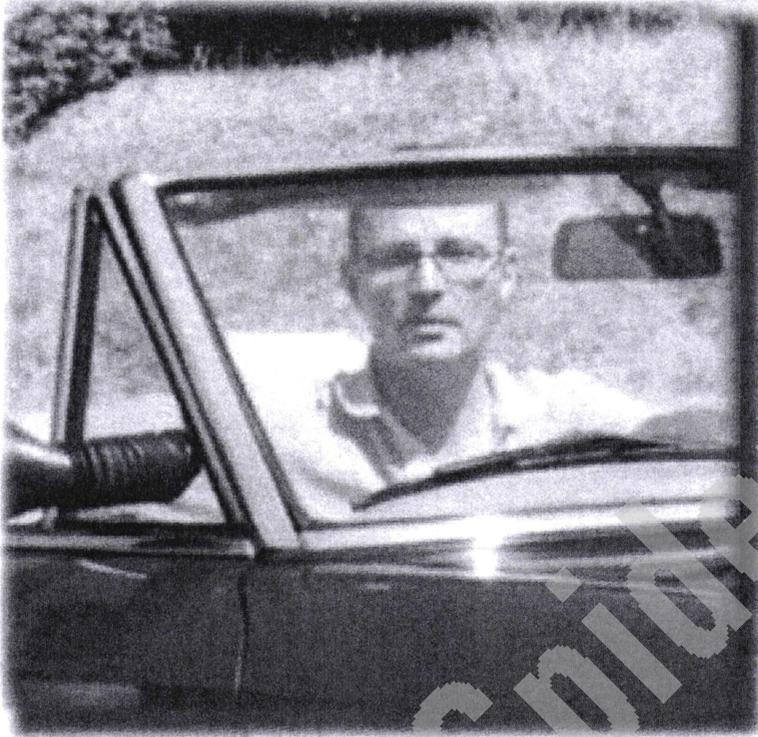
In diesem Sinne einen schönen Winter am Ofen oder sollte ich lieber sagen, im Sommer allzeit offen? Ich weiß es nicht. Bis dann in Speyer – oder wollte ich nicht eigentlich austreten?

Thomas Eimer





Nach 16 Jahren getrennt



Viele von Euch werden sich jetzt an den Kopf fassen und sagen „das kann doch nicht wahr sein“ oder „der ist von allen guten Geistern verlassen“. Ich denke aber, Ihr sollt wissen, warum ich die Entscheidung getroffen habe meinen Spider zu verkaufen.

Ich erinnere mich noch sehr genau. Es war 1985 als ich zum ersten mal einen Fiat-Spider bewusst wahrnahm. Ein Arbeitskollege von mir war zu dieser Zeit Besitzer eines Lancia Beta Coupes und sein ganzer Stolz benötigte wieder einmal ein wenig Aufmerksamkeit einer Frankfurter Fiat Werkstatt. Während der Meister und der Lancia Eigner die üblichen Formalitäten erledigten, schaute ich mich in dem kleinen Ausstellungsraum um. Und dort standen zwei Spider, ein Eurospider und ein Volumex. Ich muss zugeben, dass ich zu dieser Zeit kein Geld hatte um mir ein solches

Auto zu kaufen. Und so nahm ich von diesem Besuch nur zwei Verkaufsprospekte mit, die ich immer noch besitze. In meinem Hinterkopf allerdings setzte sich die Idee fest, eines Tages selbst Besitzer solch eines Traum-Cabrios zu sein.

Es dauerte dann noch vier weitere Jahre bis ich mich auf den Weg nach Düsseldorf machte um mir einen Eurospider anzusehen. Die Anzeige stand in der AMS und las sich gut. Bj... 1985, 42.000 KM, Originalzustand und sehr gepflegt. Kurzum, wir wurden uns handelseinig und für mich ging endlich mein Traum in Erfüllung. Durch meinen Nachbarn, viele von Euch kennen auch ihn gut, Uwe Wagner, wurde ich auf den Fiat-Spider Club aufmerksam. Das Angebot machte mich neugierig, und ich entschloss mich in den Club ein zu treten.

Recht gute Erinnerungen habe ich an mein erstes Spider Treffen an Pfingsten 1990 in Freudenstadt im Schwarzwald. Voller Stolz freute ich mich in den Kreis der „alten Hasen“ aufgenommen zu werden und in den folgenden Jahren ließ ich fast kein Treffen aus.

Auch außerhalb der Club-Aktivitäten fuhren wir mit dem Spider in Urlaub. Das Platz- und Kofferraumangebot für zwei Personen war ausreichend und zu keinem Zeitpunkt mussten wir einen ungeplanten Werkstattaufenthalt einlegen. Meine anfangs vielleicht etwas übertriebene „Fürsorgepflicht“ relativierte sich später auf ein Normalmaß. Im Winter wurde er, wie Ihr es alle macht „eingemottet“, um dann im nächsten Frühjahr bei den ersten Sonnenstrahlen wieder zu starten.



Dann kam 1996 unsere Tochter auf die Welt und als frischgebackener Papa fuhr ich zu unserem Pfingsttreffen 1997 nach Bad Segeberg. Einige von Euch mögen sich an mein unliebsames Zusammentreffen mit einem Motorradfahrer erinnern. Bei diesem Unfall hatten Joachim, mein Beifahrer, ich und der Motorradfahrer ein wahnsinniges Glück. Der Spider war ziemlich demoliert aber wir Drei waren unversehrt.

Ich hatte Glück mit der Wahl der Karosseriewerkstatt. Der Spider konnte mit vielen Originalteilen wieder repariert werden. Da ich nicht die Absicht hatte meine Abigefächer gegen eine Kindersitzbank zu tauschen, mussten wir auf Urlaubsfahrten mit dem Spider von nun an verzichten. Und wenn ich am Jahresende auf die gefahrenen Kilometer schaute waren es oft nicht mehr als 1500. Jedes Jahr nahm ich mir von Neuem vor den Spider mehr zu bewegen. Natürlich war es für Ann-Christin immer ein tolles Erlebnis, wenn wir ins Schwimmbad fahren oder mal eine kleine Rundtour durch

den Taunus machten. Doch in der Summe waren es am Jahresende wieder einmal nicht mehr Kilometer.

Zu Beginn dieses Jahres machte ich mir ernsthafte Gedanken, mich von meinem Spider zu trennen. Rückblickend sind sechzehn Jahre sicherlich eine sehr lange Zeit. Ich musste mir schließlich eingestehen: Lange Zeit stand beim Thema „Spider“ das Emotionale im Vordergrund. Inzwischen gewann aber das Rationale immer mehr an Gewicht. Mir wurde folgendes bewusst: Das Auto stand mehr als es fuhr, die Tatsache der eingeschränkten Sicherheit und der Nachteil von nur zwei Sitzplätzen.

Den Verkauf hatte ich mir einfacher vorgestellt. Fast vier Wochen war die Anzeige im Internet. Das Interesse war sehr dürftig, bis sich an einem Sonntag, ein wirklicher Sonntag, ein Kaufinteressent aus Köln meldete. Und tatsächlich machte er sich sofort auf den Weg um den Spider in Augenschein zu

nehmen. Ihr erstes Treffen war „Liebe auf den ersten Blick“, und so ging mein Spider wieder ins Rheinland zurück. Natürlich erwähnte ich die große Kölner-Spider-Club-Familie und von Petra weiß ich, dass der erste Kontakt bereits hergestellt wurde.

Ralf und Claudia habe ich versprochen, weiterhin meinen Mitgliedsbeitrag zu bezahlen. Also, wir sind nicht aus der Welt, und ich versuche das ein oder andere Treffen zu besuchen. Ein freies Plätzchen zum Mitfahren findet sich sicherlich.

Viele Grüße

Uli Kronenberg

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus

OTTENBURG UND UMGEBUNG

Donnerstag, 1. September 2005



Baujahr 1978 ist der graue Flitzer, den sich Mark Schaal (rechts) aus den USA geholt hat. Spaß am Cabrio haben auch seine Frau Monika und Hund Casy. Bild: Wawra

Mit offenem Verdeck durchs Land

Cabriofahrer treffen sich vom 9. bis 11. September mit ihren Fiat Spiders auf Schloss Weitenburg

SCHLOSS WEITENBURG (cri). Fiat-Spider-Liebhaber aus ganz Deutschland werden vom 9. bis 11. September auf Schloss Weitenburg erwartet. Die Organisatoren des Treffens sind Mark und Monika Schaal aus Tübingen, selber eingefleischte Fans der sportlichen Cabrios, die zwischen 1966 und 1985 gebaut wurden.

„So einen muss ich auch haben“, dachte sich Mark Schaal 1991. Damals fuhr er bei einem Bekannten in einem Fiat Spider mit. Der schnittige Wagen im Sechziger-Jahre-Look wurde von 1966 bis 1985 gebaut. Das Modell, das Schaal dann kaufte, war ein Reimport aus den USA, Baujahr 1978. „Da gab es professionelle spezialisierte Händler. In Europa haben viele Fahrzeuge die Zeit nicht überlebt“, so der Kaufmann aus Tübingen. „In Kalifornien ist halt das idealere Klima für Cabrios.“

Aber auch bei einem Spider mit gut erhaltener Substanz muss der Besitzer selber Hand anlegen. „Man kann nicht einfach zu jedem Fiat-Händler gehen“, sagt Schaal. „Es gibt Werkstätten, die sich auf die alten Modelle eingeschworen haben.“ Schaal hat viele Jahre selber sein Cabrio repariert. Seine Frau Monika er-

innert sich an die Zeit, als sie vor acht Jahren ihren Mann kennen lernte: „Am Wochenende und abends verabschiedete er sich oft mit den Worten 'Ich geh dann mal schrauben' in die Garage.“ Die gelernte Hotelfachfrau arbeitet inzwischen in der Autobranche: an der Rezeption eines Reutlinger Autohauses. Den Spider ihres Mannes hat sie vor einem Monat zum ersten Mal selber gesteuert. „Ich dachte gar nicht, dass mir das so viel Spaß macht.“

Mit einer Clique aus der Region Tübingen – „wir waren fünf gleiche Autos“ – trafen sich die Schaals ursprünglich zu Ausfahrten, bis die ändern ihre Autos verkauften und die Gruppe sich auflöste. Vor zwei Jahren trat das Ehepaar dem Fiat 124 Spider Club bei, der 250 Mitglieder zählt und 1985 in Hamburg gegründet wurde. „Da findet man

Gleichgesinnte, mit denen man auch mal in Urlaub fahren kann“, freut sich Schaal. Bis nach Südfrankreich waren die beiden schon unterwegs. „Bei solchen Strecken muss man allerdings damit rechnen, dass man öfter mal stehen bleibt“, erzählt der Fahrer. „Da ist es hilfreich, in einer Gruppe mit mehreren Autos zu fahren, so kann man sich gegenseitig aushelfen.“

Zwei Mal im Jahr treffen sich die 35 aktiven Vereins-Mitglieder zu überregionalen Treffen. Das nächste haben Mark und Monika Schaal auf Schloss Weitenburg organisiert. Vom 9. bis 11. September erwarten die beiden Spider-Fahrer aus ganz Deutschland mit ihren Schlitten. „Einer kommt vielleicht bis aus Polen.“ Einige der Autos haben die 30-Jahre-Marke überschritten und sind damit als Oldtimer zugelassen. Schaals Fahrzeug im seltenen Silbergrau – die meisten sind rot – ist mit 27 Jahren noch zu jung für diesen Status. „Wir nennen das Young Timer“, so der Autoliebhaber.

„Es fahren immer noch viele herum, die nichts von unseren Clubaktivitäten wissen“, so Schaal. „Die

sind willkommen, auf der Weitenburg vorbei zu schauen oder bei der Rallye am Samstag mitzufahren. Dafür muss man nicht Mitglied sein.“

Die Rundfahrt führt 180 Kilometer über Alb und Donautal. An verschiedenen Stationen müssen Fahrer und Beifahrer Geschicklichkeitsübungen absolvieren. Eine davon ist das Einparken mit verbundenen Augen auf genaue Anweisung des Beifahrers.

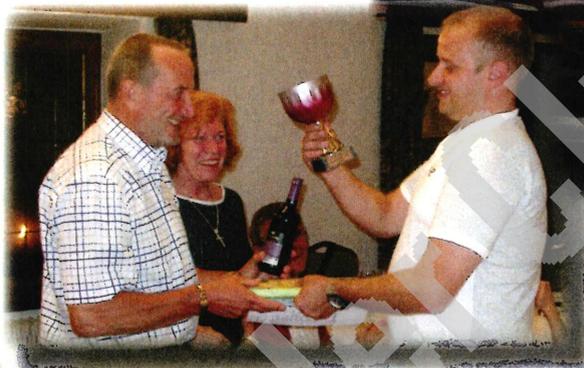
Es wird zwar eine Punktwertung geben. „Aber Geschwindigkeit ist bei uns kein Thema“, sagt Schaal. „Wir sind keine Motorsportveranstaltung.“ Beim Auto mit offenem Verdeck geht es darum, das Fahrgefühl zu genießen und die Landschaft kennen zu lernen.

Das Fahrgefühl im Zweisitzer schätzt auch Familienhund Casy, ein Golden Retriever. Monika Schaal: „Er liegt in der Mitte zwischen den Sitzen, den Kopf auf dem Oberschenkel von Herrchen. So bleibt er stundenlang reglos liegen.“

INFO Anmeldung und Infos zum Spider-Wochenende bei Mark Schaal, Telefon (0172) 738 73 99, oder bei Jochen Haase unter Telefon (0 71 35) 93 75 75 oder e-mail an J.Haase@mySkyline.de

Das Spidertreffen

vom 5. bis 11. September 2005



im Schloss

erster Teil

EIN GUTER JAHRGANG

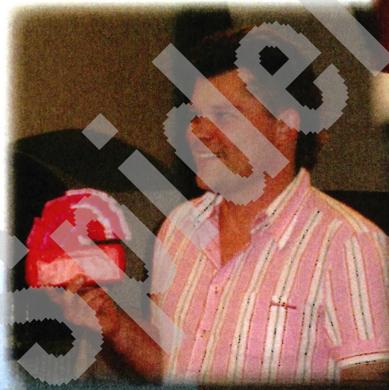
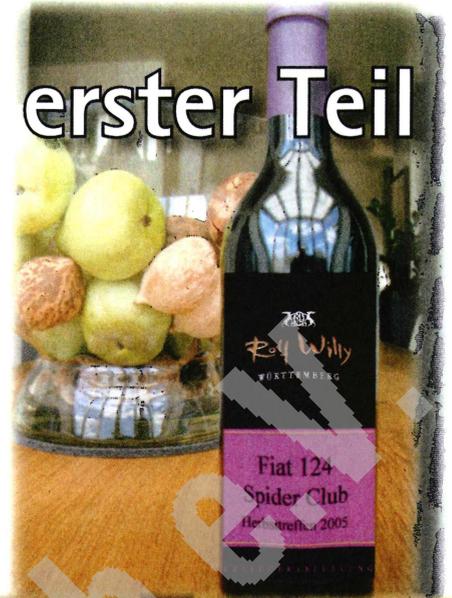
Einen kurzen Rückblick auf das Abschluss-treffen in Weitenburg möchte ich hier noch vornehmen. Außer dem Wetter, auf das ja nun wirklich keiner Einfluss hat, war es wirklich einsame Spitze.

Rund 25 Fahrzeuge nahmen teil und es waren nicht nur die „Südländer“. Nicht zuletzt die außergewöhnliche Unterbringung im Schloss und die tolle Atmosphäre sowie die hervorragende Organisation ließen für die Teilnehmer echte Wohlfühlstimmung aufkommen – fast wie zuhause. Herzlichen Dank an dieser Stelle erneut an die vier Organisatoren Mark und Monika Schaal sowie Astrid Friedrich und Jochen Haase.

Wir blicken nun nicht nur auf ein sehr schönes Treffen, sondern auch einen eigens abgefüllten „Spider Jahrgang“ zurück. All diejenigen, die bei der Preisvergabe zu kurz gekommen waren, konnten sich mit diesem guten Tropfen trösten

Alle anderen nutzen ihn, um die Wartezeit bis zum Saisonstart 2006 zu verkürzen.

Michael Möller



Die empfehlenswerte Werkstatt



STENZEL & KURSCHATKE GBR

Autofit-Service
Zum Komarhof 7
50823 HÜRTH
Tel.: 02233 / 691918

DIE EMPFEHLENSWERTE WERKSTATT IM KÖLNER SÜDEN

Als erste CLUB-WERKSTATT in dieser Reihe stellen wir die „Jungs“ vor: Detlef und Manni. Mitglieder im Club seit vielen Jahren. Sie waren es, die Michael Möllers Beulenspider wieder hingebogen haben.

Manchmal ist es ihnen zu viel:
„ ... acht Spiders haben wir zur Zeit in der Werkstatt“ (Zitat). Aber trotzdem haben sie immer die Ruhe weg, haben immer Zeit für

eine kurze Erklärung. Einen Termin für eine Inspektion oder für eine TÜV-Abnahme sollte man allerdings frühzeitig mit den beiden absprechen.

Zu Treffen sieht man sie immer in Detlefs schwarzem DS-Spider ankommen. Warum: Manni schraubt seinen



– seit fast zehn Jahren – zusammen. Aber: „ ... beim nächsten Mal komme ich mit meinem eigenen Auto!“ Wir freuen uns.

Eure
Petra



VORSCHAU:

Im nächsten Heft lest Ihr „Die empfehlenswerte Werkstatt im Kölner Norden“: Uwe De Graef mit seinem wunderschönen dunkelblauen CS.

Der 20. Geburtstag – und der Kater danach



Da war ich nun also wieder in der Heimat und hatte die Schn..... so ziemlich gestrichen voll vom Spider. 16 Jahre lange behandel ich die Kiste wie ein rohes Ei (soweit möglich, wenn man ab und an auch mal fahren will) und dann macht ein Hagelschauer alles zunichte. Na ja, was soll's. Nach diversen Telefonaten mit der Versicherung fahre ich den Spider erst einmal zu Manni und Detlef. Hauptsache, das Ding aus den Augen und in liebevolle Hände

geben. Die Frau von der Versicherung sagte zunächst schon mal präventiv „eine Ganzlackierung übernehmen wir jedenfalls nicht“ (als wenn ich das gewollt hätte). Dafür gäbe es nun ja die sanfte Reparaturmethode (wer will das nicht für sein geliebtes italienisches Blech?!).

Gesagt, getan: Der Gutachter kommt und gibt eine Schätzung ab. Rund 2.000 Euro soll das

Ganze kosten. Dann also konnte der Beulendoktor ran. Als ich nach zwei Wochen den Spider bei Manni wieder abhole, kann ich mein Glück kaum fassen. Keine einzige (!) Beule ist mehr zu sehen. Selbst an den Stellen, wo es unmöglich schien, war alles glatt. Und das dann wirklich ohne einen Milliliter Neulack. Nebenbei wurden dann die Kleinreparaturen vom Italientrip durchgeführt wie der bekannte Kühlerschlauch und die zwei abgefallenen Schließer der Dreiecksfenster.

So hat mich denn auch die Rückfahrt von Köln nach Düsseldorf wieder versöhnt und der Spider bleibt wo er ist: wieder auf seinem Stamplatz in der Tiefgarage und ich muss sagen: von dem „Kater danach“ sind keine erkennbaren Blessuren oder Spätfolgen übriggeblieben! Schön, wenn man eine Werkstatt seines Vertrauens hat. Danke Manni und Detlef!

Und mit der Versicherung ist auch alles klar gegangen.

Michael Möller



+++ Aktuell +++ Aktuell +++

PROZENTE FÜR DEN FIAT 124 SPIDER CLUB!!

Ersatzteilbeschaffung ist ja für uns alle immer wieder ein Thema. In einer der nächsten Ausgaben wollen wir die besten Adressen zusammenstellen.

Die arme Petra Boljahn hat es kurz vor ihrer geplanten Urlaubsfahrt kalt erwischt: der Persenningbügel gibt den Geist auf, was im Herbst doch unangenehme Folgen haben kann.

Ihr Pech ist aber unser Glück, denn so hat sie sich bei Spider-Point um Ersatz bemüht und bei dieser Gelegenheit gleich mal nachgefragt, ob sich da nicht was für die Clubmitglieder machen lässt...

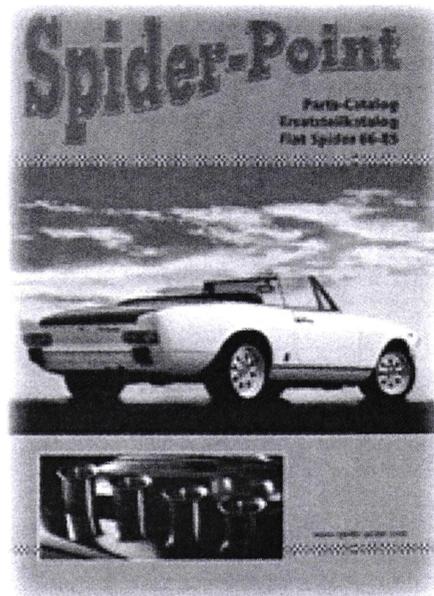
Charme hat Erfolg und so können wir an dieser Stelle verkünden: Wer Clubmitglied ist und das bei seiner Bestellung auch angibt erhält

5 PROZENT bis 300 Euro Einkauf

10 PROZENT ab 300 Euro Einkauf

bei **SPIDER-POINT!**

Schadet ja wirklich nicht, wenn man ein paar Mäuse mehr in der Tasche hat und dem reparierten Spider auch noch einige Tropfen Treibstoff spendieren kann. Schummeln geht nicht – es liegt eine Mitgliederliste vor.





Technik – recycled

NACHRÜSTUNG EINER SITZBANK IM DS SPIDER – AUS HEFT 2/1993

Immer wieder erreichen uns Anfragen bzgl. der Nachrüstung einer Sitzbank im Modell DS. Schließlich gibt es auch immer wieder Spideristi, die sich aus Nachwuchsgründen entschließen, sich von ihrem guten Stück zu trennen. Das muss nicht sein! Aus eigener Erfahrung kann ich sagen: Die Nach- bzw. Umrüstung funktioniert einwandfrei.

Als erstes benötigt ihr dafür eine alte Sitzbank. Das gestaltet sich meist nicht ganz einfach. Da dann auch Polsterungen von Rückenlehnen (hier bieten sich wegen der notwendigen Gurtdurchführung CS1-CS0 an) und Sitzflächen manchmal nicht optimal zusammenpassen (die Sitzfläche passt von allen Modellen), sind hier häufig Sattlerarbeiten nötig.



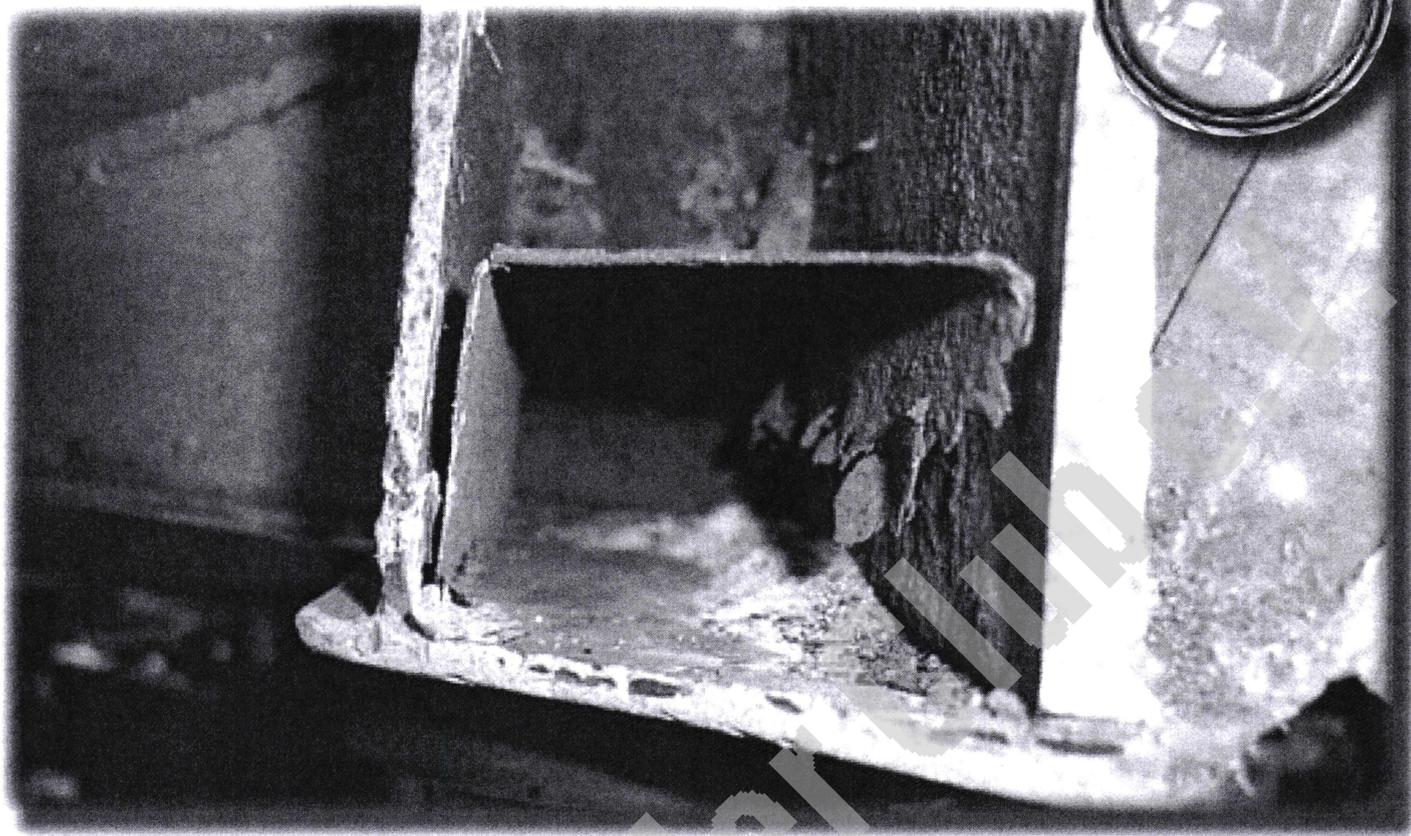
Bei mir hatte der Sattler seine wahre Freude, die Sitzpfeifen von Sitzfläche und Lehne anzugleichen. Da die Sitzbank selten benutzt wird, ist ein Aufpolstern meist nicht notwendig. Die Lehne wird (natürlich nach dem Entfernen der Kunststoffverkleidung der Rückwand und des Gepäckesatzes) mit 2 Blechschrauben an der Rückwand fixiert. Die Sitzfläche wird lediglich formschlüssig hineingedrückt. Mit wenig Aufwand lässt sich vorher noch ein 2-Punkt Sitzgurt (Neupreis ca. Euro 50,-) anschweißen.

Das Ganze hat der TÜV anstandslos eingetragen, so dass ich nun einen 3-Sitzer mein eigen nenne. Dabei muss ich noch erwähnen, dass die Gurtanordnung so erfolgte, dass der 3. Passagier mittig sitzt. So bleibt etwas mehr Platz für dessen Füße und die Gurte für die Vordersitze laufen weiterhin frei. Mit einem superflachen Kindersitz (Schenkelaufgabe), den es auch in höhenverstellbarer Ausführung gibt, kann nun auch die Polizei nicht mehr mäkeln, wenn wir zu dritt unterwegs sind.

Michael Möller

Die Reihe **TECHNIK – RECYCLED** wird in loser Folge fortgesetzt.

Diese Artikel sind recycled aus den bereits erschienenen **SPIDER-MAGAZIN**en der letzten 20 Jahre, aber auch heute noch interessant



WIE ROST ENTSTEHT

AUS DEM SONDERHEFT „ROST“ DER OLDTIMER-MARKT

Rost schläft nicht – aber vielleicht macht er uns zuliebe eine Pause?

Das Böse ist immer und überall. Im Leben jenseits des alten Blechs mag das eine Übertreibung sein, beim Rost nicht. Rost schläft nie, und Rost findet immer einen Weg. Wenn wir uns ihm trotzdem in den Weg stellen, indem wir alte Autos restaurieren, wird das also immer nur ein Sieg auf Zeit sein. Aber je besser wir unseren braunen Widersacher kennen lernen, desto länger können wir ihn auf Distanz halten.

Das Problem beginnt schon damit, dass unsere vierrädrigen Lieblinge ausgerechnet aus Eisen bestehen müssen, besser gesagt aus Stahl, was bei genauem Hinsehen so etwas wie eine höhere Daseinsform des Eisens ist. Eisen kommt in reiner Form auf unserem Planeten so gut wie nicht vor, eigentlich nur in Form

von Eisenerz. Das wiederum ist die chemisch stabile Verbindung von mineralischen Grundstoffen, Eisen und Sauerstoff. Unter gewaltigem Energieaufwand lässt sich das Eisen da herausschmelzen, aber schon beim Verlassen des Hochofens beginnt die Rückkehr in den Ausgangszustand. Überall, wo eisenhaltige Metalle mit Sauerstoff in Verbindung kommen, reagieren sie mit ihm zu Eisenoxid, also Rost. Das ist ein natürlicher Kreislauf, der kaum aufzuhalten ist.

Die direkte chemische Reaktion mit Sauerstoff findet allerdings in erster Linie bei sehr hohen Temperaturen statt, also zum Beispiel beim Verlassen des Hochofens und dem anschließenden Walzen des glühenden Blechs,

aber zum Beispiel auch beim Schweißen. Im letzteren Fall kann man die blitzschnelle Korrosion der Schweißnaht verhindern, indem man das heiße Metall in ein Gas hüllt, das nicht mit dem Metall reagiert, daher auch der Begriff „Schutzgas“. Bei normalen Außentemperaturen kommt die Reaktion zwischen Eisen und Sauerstoff jedoch fast zum Erlie-

gen. Es würde Jahre dauern, bis ein blanker Stahlträger unter freiem Himmel auch nur einen Hauch von Rost ansetzen würde, wenn da nicht die Luftfeuchtigkeit wäre. Wasser, das sich durch elektrischen Strom in seine Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff zerlegen lässt, ist ein Elektrolyt. Und als solcher setzt es die elektrochemische Reaktion von Eisen und Sauerstoff in Gang. Oder, ganz praktisch ausgedrückt: Ohne Wasser gibt es am Auto keinen nennenswerten Rost!

Im nüchternen Zahlen: Unterhalb von 30 Prozent relativer Luftfeuchte kommt die elektrochemische Korrosion quasi zum Stillstand. Das ist allerdings ein äußerst theoretischer Wert, denn selbst in der Sahara ist die Luft feuchter. Für den Oldtimerbesitzer, der sein Auto vor Rost schützen will, stecken in diesem Phänomen gleich zwei Hiobsbotschaften. Erstens: Da Luftfeuchtigkeit und Sauerstoff überall sind, findet auch die elektrochemische Reaktion überall statt. Zweitens: Der Niederschlag, der sich beim Erreichen des Taupunktes in Form kleiner Wassertröpfchen auf dem Autodach absetzt, findet sich genau so auch in den

empfindlichen und oft ungeschützten Hohlräumen dieses Autos wieder.

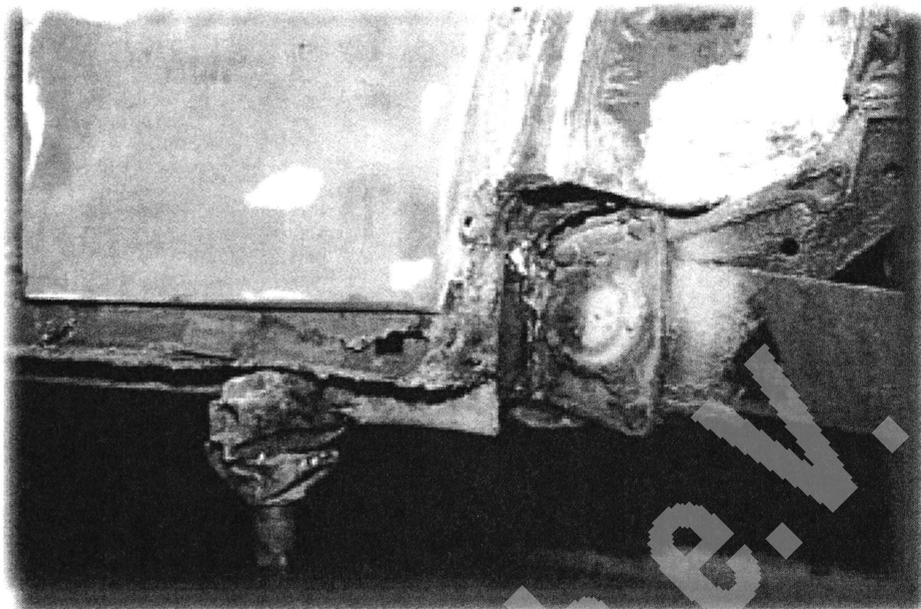
Quasi zwangsläufig ergeben sich daraus aber auch zwei Rostschutzmöglichkeiten. Denn wenn es gelänge, entweder den Sauerstoff oder die Feuchtigkeit vom Auto fernzuhalten, dürfte das gute Stück niemals eine Spur von Rost ansetzen. Tatsächlich könnte man ein Auto ebenso wie eine Schweißnaht oder den Salat im Supermarkt mit einer Schutzatmosphäre umgeben, es also in einem reaktionsunwilligen Gas ohne Sauerstoff verpacken – nur fahren könnte man es dann nicht mehr.

Deutlich praktikabler erscheinen da die Möglichkeiten, der Luft die Feuchtigkeit zu entziehen, entweder durch elektrische Luftentfeuchter in der Garage oder durch chemische Entfeuchtung in einem riesigen Auto-Frischhaltebeutel. Fahren lässt sich das Auto in diesem Fall schon noch, wobei sich der Besitzer konsequenterweise auf jene Tage konzentriert, an denen die relative Luftfeuchte auch draußen unterhalb von 70 Prozent bleibt, denn dieser Wert gilt als Schwelle, an der die Korrosionsfreudigkeit drastisch ansteigt.



Die meisten echten Fans werden im Sommer sicher auch ohne Hygrometer das Haus verlassen und sogar einem Wolkenbruch gelassen ins Auge sehen. Im Winter hört aber selbst für die Hartgesottenen der Spaß auf. Denn wenn Streuwagen ihre salzige Fracht gleich tonnenweise auf die Straßen schleudern, um einen gewissen Restverkehr aufrecht zu erhalten, rafft es klassisches Blech bekanntlich in Windeseile dahin. Der Grund dafür liegt wieder bei der elektrochemischen Reaktion. Salz erhöht die Leitfähigkeit des Wassers und der Ionen-transfer zwischen Luftsauerstoff und Blech läuft wie im Zeitraffer ab. Hinzu kommt, dass es sich bei Streusalz chemisch gesehen um Natriumchlorid handelt, das in Verbindung mit Wasser ziemlich aggressiv werden kann. Schuld daran ist das Chlor, das sich mit Wasserstoff zu Salzsäure verbindet (HCL).

Das Hinterhältige am Streusalz ist, dass es so lange nachwirkt, bis es durch eine gründliche



Wäsche fortgespült wird. Bis dahin setzt es sich überall hartnäckig fest und entzieht seiner Umgebung selbst bei trockenem Wetter die Luftfeuchtigkeit, denn Salz ist hygroskopisch. In Verbindung mit wenig Wasser wird die hoch konzentrierte Lösung dann sogar noch aggressiver und setzt dem Blech noch härter zu. Nichts anderes passiert übrigens an der für Menschen so gesunden Seeluft, die das salzige Meerwasser in Form von Luftfeuchtigkeit transportiert. Auf Automobile wirkt das alles andere als heilsam.

Da stellt sich also die Frage, wie das wertvolle Blech auch unterwegs gegen all diese Angriffe zu schützen sei. Eine sehr effektive Form des Rostschutzes haben eigentlich alle Autos serienmäßig mit auf den Weg bekommen: die Lackierung. Auch wenn man angesichts satter Rostlöcher in Kotflügeln, Schwellern oder Türen gern anderer Meinung sein möchte, tatsächlich erfüllt der Lackaufbau die Funktion des Rostschutzes ziemlich gut – was man zum Beispiel mitten auf Dächern, Hauben und Türen sehr deutlich erkennen kann. Wenn der Rost am Ende doch die Oberhand gewinnt, liegt das nicht am Lack, sondern an Fehlern der Lackierung, die entweder schon im Werk gemacht wurden oder die durch nachträgliche Beschädigungen entstanden sind.

Tatsache ist, dass Autos eigentlich immer von innen nach außen durchrosten. Außen war der Lack, innen meist nur eine unvollständige Grundierung. Das trifft zumindest auf die Fahrzeuge der fünfziger, sechziger und siebziger Jahre zu. Davor gab es im Automobilbau vor allem tragende Rahmenkonstruktionen ohne besonders korrosionsgefährdete Hohlräume, und danach setzten sich katodische Tauchbadgrundierungen, die tatsächlich in alle Hohlräume eindringen und so den Rostschutz am laufenden Band verbesserten.

Schaut man aber mit einem Endoskop in die Hohlräume eines Autos aus den frühen Siebziger Jahren, sieht man neben einer Menge Rost auch noch leiderlich behandelte Blechflächen. Hinzu kommen jene Schwachpunkte, die sich im Rahmen der industriellen Fertigung damals auch kaum schützen ließen. Das waren vor allem die Stellen, an denen die einzelnen Karoseriespresteile punktverschweißt wurden. Direkt um die Schweißpunkte herum verglühten selbst schweißbare Grundierungen – sofern sie denn überhaupt zum Einsatz gekommen waren. Nachträgliche Hohlraumbehandlungen gab es erst, als die Rostanfälligkeit Mitte der Siebziger mit Alfasud und Golf I ihren unrühmlichen Höhepunkt erreichte. Nach und nach überboten sich dann die Hersteller mit Garantieverprechen, deren Einhaltung allerdings durch regelmäßige Nachbehandlungen in den Vertragswerkstätten erkaufte werden mussten. Dort wurden die Hohlräume dann meistens mit Wachs oder selten mit Fett (Golf II) behandelt. Im Rahmen einer Restaurierung lassen sich die Fehler von damals heute ausgleichen. Verrottete Schweller werden erneuert und diesmal gleich auch von innen mit einem Rostschutzanstrich versehen. In mühevoller Kleinarbeit lassen Profis Rostschutzfarbe in die Schweißnähte laufen, bis auch Schweißpunkte umschlossen sind. Spätestens dann zeigt sich, wie effektiv ein Anstrich schützen kann, denn weder Sauerstoff noch Wasser gelangen jetzt noch an den Stahl, um ihr zerstörerisches Werk zu beginnen.

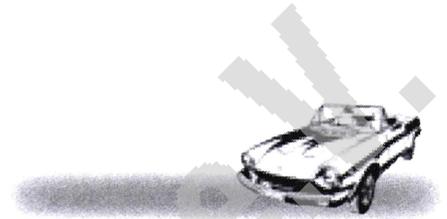
Ob dieser Schutz von Dauer ist, hängt allerdings davon ab, ob die Lackschicht beschädigt wird. Das passiert vorzugsweise an den Stellen, die im Spritzwasserbereich der Räder liegen. Vorn, wo die Räder durch den Lenkeinschlag ein deutlich breiteres „Schussfeld“ haben, sind das vor allem die Schwellerspitzen, die A-Säulen, die gesamten Radhäuser,

die Radläufe und oft auch die vorderen Kotflügelspitzen mit den Lampentöpfen. Hinten ist der gefährdete Bereich zwar schmaler, die Schwellerenden, die Radhäuser und die Endspitzen der Seitenteile liegen aber ebenfalls unter ständigem Beschuss.

Die „Projektile“ bestehen aus Rollsplitt und anderen kleinen Steinchen, Sand, Streusalz und Wasser. Vor allem die letzten drei gehen eine unheilige Allianz ein. Sand setzt sich in Ritzen und an Kanten ab und bildet einen dauerhaften Feuchtigkeitsspeicher. Ist die Lackschicht an dieser Stelle durch Steinschlag beschädigt, findet der Rost ein ideales Biotop, um sich langsam durchs Material zu fressen. Wirksamen Schutz bieten hier z.B. nachgerüstete Innenkotflügel.

Wenn die Korrosion am Auto aber doch fast immer auf elektrochemischem Wege stattfindet, müsste es doch Möglichkeiten geben, den Fluss der Sauerstoffionen umzuleiten. Das funktioniert tatsächlich – und zwar mit Zink. Wenn auf dem Blech eine dünne Zinkschicht liegt, wird immer zuerst diese zersetzt, weil Zink in der elektrochemischen Spannungsreihe unter Eisen liegt. Als unedles Metall wird es deshalb zuerst. Dieses Phänomen zitieren auch die Anbieter von elektronischen Rostschutzsystemen, wenn es darum geht, ihre teuren Geräte an den Mann zu bringen. In einer scheinbar schlüssigen Argumentationskette verweisen sie auf den Rostschutz an stählernen Schiffen, die im salzigen Seewasser nun wirklich einen schweren Stand haben. Werften schrauben als Rostschutz Blöcke aus

Zink oder Aluminium an die Rumpfe. Diese sogenannten „Opferanoden“ werden zuerst zerfressen, während der stählerne Schiffskörper weitgehend unversehrt bleibt. Was die Verkäufer der vermeintlichen Hightechprodukte aber verschweigen, ist, dass das Ganze ohne das leitfähige Salzwasser nicht funktioniert. Falls Sie also nicht vorhaben, ihren Klassiker im Wattenmeer zu parken, können wir Ihnen von dieser Art des Rostschutzes getrost abraten...



Felgentheater

– URAUFFÜHRUNG ODER NEUINSZENIERUNG?

Es ging schon eine Weile so, dass mich der Zustand meiner Felgen ärgerte. Es handelt sich um die 3-teilige Speedline Felge SL015 (15 Zoll), mit denen vor nun auch schon 20 Jahren serienmäßig das Abgangsmodell „Volumex“ ausgestattet wurde.

Man kann sie ja häufiger sehen, die hässlichen matten Spuren am Felgenkranz aus Aluminium, die entstehen, wenn Feuchtigkeit unter den Klarlack kriecht, dort verweilt und das Alu inspiriert, zu oxidieren. Der ganze Kranz wird im Laufe der Zeit optisch einfach stumpf.

Aber damit nicht genug, man kann ja noch zusätzlich etwas nachhelfen, indem man das Felgenhorn beim „Vorwärts in die Parklücke Manöver“ am rechten Randstein ramponiert. Scharfe Kanten und Risse entstehen, wenn die Reifenwand zunächst den Randstein nimmt, und dann das hervorstehende Felgenhorn beim Abrutschen mit einem fiesen Schlag auf der Bordsteinkante aufsetzt. Neben den Blicken der Passanten („Wieder typisch: offen, aber nicht fahren können ...“) ist natürlich der gerade entstandene Schaden mehr als unangenehm.

Im Laufe der Zeit bleiben diese Dinge nicht aus und man begibt auf die Suche nach Abhilfe. Grundsätzlich gibt es beim Speedline SL015 Theater die „Neuinszenierung“ durch Beschaffung einer Nachbaufelge (Replik) oder die „Uraufführung“, also Erhalt der Felge (durch Instandsetzung oder Ersatz des Felgenkranzes).



Danach vermeidet man die Randsteinschäden am besten durch Wahl eines Reifens mit Felgenrippe, also einer über die Felge hinausstehenden Gummikante, die aber optisch nicht jedermanns Geschmack sein muss. Der Semperit Direction Sport zum Beispiel hat so etwas und kommt bei ordentlichen Testergebnissen dem Profil des ursprünglichen Pirelli P7 recht nahe.

Die nachgefertigten Speedline-Felgen kommen dem Original optisch wirklich sehr nahe, werden aber nur einteilig gefertigt. Die abweichende Einpresstiefe der Felge macht

aber eine Spurverbreiterung fällig. Die Vorteile liegen jedoch auf der Hand: Die Sache ist schneller und einfacher erledigt als mit Reparatur, man hat neues Material und sie bleiben dicht. 3-teilige Felgen neigen leider dazu, Luft zu verlieren. Sofern dies nicht durch gefährliche Haarrisse im Felgenkranz bedingt ist (siehe unten) wird auch gelegentlich das Felgendichtgummi durchlässig oder wurde nicht ordentlich mit Silikon bei der Montage abgedichtet.

Ich habe mich dennoch Ende 2003 für eine Reparatur in einer „Felgenklink“ entschieden,



da ich möglichst viele Teile am Spider im Originalzustand belassen möchte – also Fan der Uraufführung bin.

Da ich zuvor eingehend auf die Sicherheitsproblematik beim Reparieren von Randsteinschäden aufmerksam gemacht wurde, habe ich eine Werkstatt gesucht, die nachweisen konnte, diesen Aspekt besonders zu berücksichtigen. Und es war wichtig, keine bereits ermüdeten Felgen (z.B. mit Haarrissen im Felgenkranz) aufwändig reparieren zu lassen.

So recherchierte ich die Firma Kottinig in Wien, die nach einem eigens entwickelten und begutachteten Verfahren Leichtmetallfelgen mit mechanischen Schäden instand setzt und zudem DIN ISO 9002 qualifiziert ist. Vorteile aus meiner Sicht waren, dass die Randsteinschäden durch Aufschweißung (und nicht durch Abtragen von Material) behoben wurden und die Felge zuvor auf Materialermüdung geprüft worden ist (Röntgen).

Pro Felge erteilt dieser Betrieb ein Sorgfaltszertifikat und Prüfbericht. Weiterhin wird ein Gutachten zur Verfügung gestellt, welches dem Instandsetzungs-Verfahren bescheinigt, dass unter Anwendung der genannten Auflagen die reparierten Felgen zum Originalzustand gleichwertig sind.

Damit nicht wieder Feuchtigkeit unter den Klarlack dringen kann, habe ich einfach darauf verzichtet und poliere den Felgenkranz nach der Wäsche hin und wieder mit Autosol um ihn den alten Hochglanz zurückzugeben. Klar, dass die angerosteten Rad- und Felgenmutter nun nicht mehr passen. Es empfiehlt sich daher, dem Reparaturbetrieb gleich verchromte Felgenmutter (M7, selbstsichernd) mitzugeben um sich den späteren mühsamen Austausch - immerhin 80 Stück - zu ersparen.

Bei der anstehenden Reifenmontage kann man dann auch gleich nach verchromten Ventilen fragen, die es gegen einen überschaubaren Aufpreis gibt und sich perfekt ins ausgearbeitete Felgenbild einfügen. Wenn die Unwucht nicht zu groß ist, sollten die Gewichte aus optischen Gründen nicht auf den frisch polierten Felgenkranz geklebt werden, sondern innen in das Felgenbett. Wenn das nicht möglich ist, gibt es zumindest verchromte Klebegewichte, die weniger auffallen.

Wer weder auf Replikas zurückgreifen und den Weg zur „Felgenklinik“ scheut, der sollte sich auf jeden Fall mit der Volumex-IG in Verbindung setzen, da dort Anstrengungen unternommen werden, die Felgenkränze der SL015 nachfertigen zu lassen (Teilersatz), um die „heilige Dreiteiligkeit“ der Felge zu bewahren.

Zusammenfassung: Die Kosten für die Instandsetzung (nur der Felgenkränze, aber inkl. De-/Montage) bei der Felgenklinik „Kottinig“ in Wien (www.felgenklinik.at) beliefen sich auf 150 Euro pro Felge zzgl. USt. Es gibt eine Annahmestelle in der Nähe von München, die die Felgen postalisch oder persönlich im Büro entgegennimmt und den Reparaturpreis nach in Augenscheinnahme zusagt. Ein Reparaturgang dauerte ca. 3 Wochen (beachte hierzu auch das P.S. am Ende des Artikels).

Repliken kosten z.B. bei G+B (www.gb-motorenteknik.de) um die 930 Euro zzgl. des Anbausatzes. Auch G+B ist sehr erfahren in der Instandsetzung der Felgenkränze der SL015.

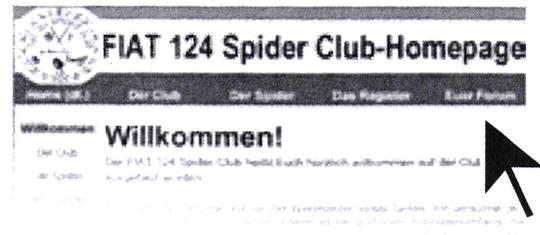
Ein verchromter Satz Radmutter (16 Stück, Hutmutter, M12 x 1.25) kostet ca. 80 Euro. Ein Satz Felgenmutter (80 Stück, selbstsichernd, M7) ebenfalls. Beide, als auch die erforderlichen Felgendichtgummis (4 Stück, ca. 70 Euro), sind im Shop der Volumex-IG erhältlich (www.spider-volumex.de).

P.S. Als kleine Anekdote zum Schluss noch der Hinweis an alle, die ihre Felgen evtl. in der Winterpause machen lassen wollen und keine „Schrauberscheune“ haben. Es hat sich als hinderlich herausgestellt, dass mein Winterstellplatz zur Beifahrerseite durch eine Garagenwand räumlich begrenzt war... Da folglich nur jeweils zwei Felgen gleichzeitig demontriert werden konnten, sollte unter diesen Umständen gleich mit der doppelten Stillstandszeit gerechnet werden ...

Rudolf Heller



Euer Forum



FRAGE VON STEFAN HAMMERL:

Hallo ich habe den Fiat Spider 124 CS 2.0 i.e. /77 KW Bj. 12.1981. Er springt nicht an, falls er doch anspringt läuft er unrund (katastrophal) und nimmt kein Gas mehr an. Vielleicht hat jemand einen guten Tipp für mich was ich alles überprüfen könnte.

ANTWORT VON THOMAS MEYER:

Hallo Stefan, bei meinem CS0 ist damals der Ansaugschlauch vom Luftmengenmesser abgerutscht und hing nur noch lose davor. Dabei hatte er die von Dir beschriebenen Symptome.

ANTWORT VON CARSTEN S:

Luftmengenmesser, Kontakte und Stecker prüfen!

FRAGE VON NIKOLAUS:

Hallo, ich habe da mal eine Frage an die Sattler unter euch. Ich habe bei meinem Spider (DS) relativ neue Bezüge aus Kunstleder drauf nur sind diese nie richtig aufgezo-gen worden sondern nur drübergestülpt. Ich habe jetzt mal die alten drähte abgelöst, die sind ja mit Draht an den Drähten im Schaumstoff verbunden. Dann habe ich die Drähte in die Schlaufen im Bezug eingefädelt. So weit so gut nun kommt der unangenehme Teil der Arbeit. Jetzt muß mann ja die Drähte wieder zusammen binden, aber wie? Der Sattler hat da bestimmt eine Zange oder so aber kann man das auch selber machen oder ist es besser den Profi da rann zu lassen. Veilleicht kennt auch jemand einen Sattler in der Nähe von Freiburg der sowas mal nebenher machen würde ohne dafür Unsummen zu verlangen.

ANTWORT VON MICHAEL BARTSCH:

Du kannst zum Verbinden der Drähte auch gute Kabelbinder nehmen, ich habe mir damals die Mühe gemacht, mit einer Zange die alten Drahtklemmen wieder zuzu-drücken, war in der Tat etwas fummelig.

FRAGE VON STEPHAN:

Bei der Verdeckmontage sollte die vordere Naht so geklebt werden, dass sie nach unten zeigt, damit sie im fertigen Zustand an-schl. richtig nach vorne und nicht nach oben zeigt. Ich stehe gerade kurz davor mein neues Sonnenlanddach aufzuziehen und frage mich nun WIEVIEL muss die Naht beim kleben nach unten zeigen- sollte sie nur DI-REKT an der Vorderkante des vorderen Spriegels nach unten zeigen, oder sollte sie z.B. 5mm NOCH WEITER nach unten verschoben liegen/ geklebt werden? Wer hat's schon probiert und kann mir genaueres sagen?

ANTWORT VON FRANKY:

Also ich habe damals meine Verdeckkante direkt am Spriegel nach unten zeigen lassen. Das Ergebnis war / ist perfekt.

FRAGE VON SPIDER NEULING:

Habe meinen kürzlich gekauften Spider nun technisch auf einen guten Stand gebracht, nur die Straßenlage passt mir nicht (Auto fährt kaum geradeaus, zieht ständig in eine Richtung usw...) Mein Schrauber meinte, man sollte trotz guter Originaldämpfer folgen-des machen: Koni Stossdämpfer rot+ Tieferlegungssatz, vordere und hintere Achse neue Buchsen und Spureinstellung; danach sollte das Auto liegen, wie das buchstäbliche Brett und einen guten Geradeauslauf haben....Eure Meinung dazu??

Ist das empfehlenswert, wenn alle Teile noch halbwegs in Ordnung sind??

ANTWORT VON MICHAEL BARTSCH:

Spur prüfen und besonders durch Fachmann den Vorderachsträger auf Risse prüfen lassen, häufige Ursache für das Verziehen. Tiefer und härter macht das Auto mit der zeit weicher und killt

den Vorderachsträger, wenn man den nicht vorher verstärkt. Gruss Michael (185 auf 14 Zoll, Koni Rot, Originalfedern super Geradeauslauf).

ANTWORT VON RALF E:

Wenn Du im Forum genauer suchst, wirst Du noch mehr zu diesem Thema finden. Meiner Meinung nach solltest Du vom Tieferlegen und Härtermachen absehen. Zum einen ist die Karosserie des Spiders sehr weich, was gerade an der Vorderachse häufig zu Problemen führt und zum anderen ist das Auto vom Werk her schon tief genug. Wenn das Auto tiefer gelegt ist muß Du auch häufiger aufpassen wo Du lang fährst.

Ich habe bei meinem eine andere Bereifung als die Originale gewählt (195er auf 15") was vom Fahrempfinden schon einiges gebracht hat. Diese Paarung ist aber auch schon hart an der Grenze. Das Fahrzeug verhält sich in den Kurven ruhiger und liegt auch um einiges straffer auf der Straße. Zum geradeaus-Lauf würde ich Dir empfehlen mal die Spur und den Sturz zu überprüfen, wenn diese sauber eingestellt sind wird das Problem vermutlich schon beseitigt sein. Ich würde Dir empfehlen das Fahrwerk so zu lassen wie es ist und darauf zu achten, das es technisch in einem einwandfreien Zustand bleibt.

FRAGE VON TORSTEN:

Musste gestern Abend in der Schräge (nach vorne und seitlich geneigt) parken. Beim Weiterfahren wollte der Spider ums Verrecken nicht mehr anspringen (ewig rumgeorgelt, Spritzzufuhr anscheinend weg). Nachdem er mit vereinten Kräften mühsam wieder in der Ebene geschoben worden war, sprang er an wie immer... Wer hat mal ähnliche Erfahrungen gemacht?

ANTWORT VON TEJA:

Wie voll/leer war der Tank? Ab ca. 6l muss man mit so was rechnen. (Frag' nicht, woher ich das weiß!)

ANTWORT VON TORSTEN

Stimmt, Tank war nicht mehr wirklich voll ;-). Auch schon mal deswegen liegen geblieben??

durch größerer Kraftaufwand für Tellerfeder nötig. Kannst Du feststellen, wenn Du schaust, wie weit die Kupplung schon nachgestellt ist.

2.) Kupplungsseil (schmieren nutzt nix, tauschen geht schnell und einfach)

3.) Spritzwand gerissen (dort wo das Kupplungsseil durchgeführt ist.

Auch relativ einfach zu sehen, an Besten vom Fußraum, bei geöffneter Motorhaube.

res geschaltetes Plus brauchst, findest Du es an den Steckern hinten am Sicherungskasten.

FRAGE VON PETEMITCHEL:

Ich habe dieses Jahr meinen CS0 von den dicken US - Stoßstangen befreit. Seitdem habe ich beim fahren ständig Abgas im Innenraum. Zuerst dachte ich, ich hätte das Auspuffrohr zu viel gekürzt, aber das war es nicht. Hat jemand von euch schon mal ähnliche Probleme gehabt ?? und wie habt ihr das in den Griff bekommen ??

FRAGE VON BERTHOLD ROMPEL:

Hallo, mein DS- Eurospider hat ein Kupplungspedal, das sehr schwergängig ist. Da ich mit dem linken Bein durch Bandscheibenprobleme etwas wenig Krakt habe, suche ich Hilfe. Wäre euch dankbar für Tipps!

ANTWORT VON PETER:

Habe als ich letztens den Kupplungszug wechseln musste, den Zug mal richtig gut mit WD40 vor dem Einbau durchgespült, bis es unten rauslief. Danach ging das Kuppeln spürbar leichter. Mittlerweile ist der Effekt aber wieder verflogen, ich glaub ich hab den Zug letzten Herbst gewechselt gehabt ...

ANTWORT VON OLAF:

Da gibt es einige mögliche Ursachen...
1.) Kupplungsscheibe verschlissen, da-

FRAGE VON ALEX _ R:

Ich möchte meinem (sehr alten) Radio mit einem Verstärker etwas mehr Power verleihen. Nun suche ich zündungsabhängige +12V für den Verstärker. Wo sollte ich diese nach Eurer Meinung nach abnehmen bzw. an welchen Verbraucher kann ich den Verstärker mit dranklemmen ???

ANTWORT VON MARKUS:

Ein Verstärker benötigt eigentlich nur ein Schaltsignal vom Autoradio, damit er eingeschaltet wird. Diesen Ausgang haben auch meist auch sehr alte Radios, evtl. ist er als „Ant“ oder so ähnlich für eine elektr. Antenne benannt. Die große Stromversorgung hängt immer auf Dauerplus, am besten direkt von der Batterie. Sicherung nicht vergessen! Wenn Du für was ande-

ANTWORT VON KARSTEN VX:

Das liegt an den hinteren Öffnungen der entfernten Stoßstangenaufnahmen. Die Abgase finden ihren Weg durch die Löcher in den Innenraum. Ich habe die Öffnungen zugschweißt und lackiert und seitdem ist die Luft wieder „rein“!



FIAT 124 Spider Club-Homepage

Home (dt.)

Der Club

Der Spider

Das Register

Euer Forum

Willkommen

Der Club

Der Spider

Das Register

Euer Forum

Willkommen!

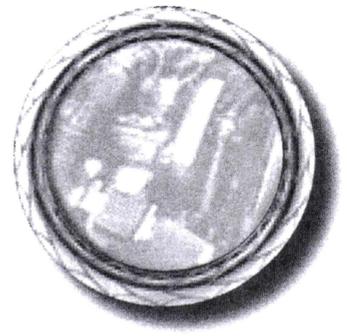
Der FIAT 124 Spider Club heißt Euch herzlich willkommen auf der Club-Homepage ausgebaut worden.

Ich heiße Ralf de Vries und bin der Webmaster dieser Seiten. Ich versuche, jev Providers hoch zu laden. Allerdings ist es bei größerem Aufgabenumfang (Re Das letzte Änderungsdatum der Seiten ist jeweils vermerkt. Änderungen sollten

www.fiatspider.de

Teilemarkt

Biete



FIAT 124 SPIDER TEILE!!!

Verkaufe einen Fiat 124 Spider CSO 2000ie in Teilen!!! Hallo, da ich keinen Platz mehr für mein rollendes Ersatzteillaager habe, schlachte ich ihn komplett aus und verkaufe die Teile! Technische Daten: Fiat 124 Spider CSO 2000ie, Erstzulassung 01.07.1981, 1995ccm, 77kW/105PS, ca. 100tkm gelaufen. Bei Interesse an Teilen einfach Email an mich...
Sebastian biathlon-seb@web.de

ELEKTRISCHE BENZINPUMPE FÜR 2000 I.E. CSO ODER DS

Verkaufe elektrische Benzinpumpe für Fiat Spider Einspritzer von Bosch, guter gebrauchter Zustand für 50.- inkl. Versand als Päckchen. Funktion getestet und einwandfrei, Neupreis weit über 100.-
Gruß Michael Bartsch 0179 4650034
dr.bartsch@gmx.de

AUSPUFF FÜR 2000 I.E. FÜR 50,-- EURO

Habe Standard-Auspuff wegen Umrüstung auf Edelstahl abzugeben. War nur eine Saison an 124-DS montiert, liegt aber schon seit 3 Jahren in der Garage. Mittel und Endteil passend für Spider, bei dem der Auspuff mit vier Schrauben am KAT angeschraubt ist. Äußerlich Flugrost, sonst OK. Preis für beide Teile zusammen 50,-- Euro. Nur an Selbstabholer (Wiesbaden). Tel.: 0178/661-2176
Ralf Marvin-Dent@web.de

KÖRBLER HARDTO 3-TEILIG

Rarität! Unbenutztes 3-teiliges Körbler-Hardtop, schwarze Ledernarbung mit heizbarer Heckscheibe für DS-Spider (passt vielleicht auch auf andere?) nur an Selbstabholer (Raum MZ,F, KO,) kein Versand. FP 500 Euro
bertholdrompel@yahoo.de

SPIDER 124 DS PININFARINA.

The Vehicle is a 124DS Europa Spider build by Pininfarina. I am the 3rd owner

of this vehicle since new in 1985 and have owned it for 13 years. I have only driven it 10,000 km in that time and would say that my car is in A1 condition it has no exterior marks or scratches and also no rust. I had a new roof fitted a few summers ago, and have not driven it very much since then so the roof is in perfect condition. The vehicle is fitted with original Arbarth aluminium wheels and exhaust pipe. It also has a beautiful wooden steering wheel from new and a pioneer radio cassette. It has a total of 60.560 KMs from new. I live in Wiesbaden Germany and you may see my car any time at the weekends. Please call me on 0176 231 675 10 or mail me at ntemplin@ford.com I can send photos if required. Nigel Tampling

VERKAUFE DIV. SPIDERTEILE:

Verdeck, Schwingarmsatz, Endschalldämpfer etc. Nach Aufgabe meines Spiders, habe ich noch einige Teile übrig:
1. Endschalldämpfer(neu) mit 2 verchromten Endrohren €40,-
2. original US-Verdeckspiegel (selten und ohne Rost)€120,-
3. Seitenscheiben (US, leicht getönt)rechts+links je €25,-
4. Viertelscheiben mit Rahmen + Führung (wie oben)je €15,-
5. Wurzelholz Armaturenbrettsatz (Hochglanz polert) €150,-
6. Schwingarmsatz für Vorderachse (neu,4-tlg komplett) €100,-
7. Verdeckhaut (PVC, schwarz, neu)€150,-
Fotos vom Auspuff und Armaturenbrett finden sich unter: https://fotoalbum.web.de/gast/jo-ibiza/Fiat_Spider_Teile
Gruß, Joachim. Tel.:(0179)204-2087
Joachim Reidemeister @web.de

1967 SPIDER AS

124AS0000248 Early AS spider Earliest known - chassis number 124AS0000248, Red with, chrome bumpers, two tone leather interior and perfect condition black hood. 4 Brand new tyres (Pirelli P3000) and starter motor fitted, front wheel bearings replaced, 4 new wheel bolt threads inserted and 14 new wheel bolts all in

August 2005. MOT till May 2005 & tax exempt. 40,000 genuine miles (can be backed up with documentation) and mechanically sound but bodywork needs attention, forced sale so £4,000 If you want any more details please e-mail or call me on 07050 278704, and i will help as much as i can. many thanks
Darren darren_perkin@newton.co.uk

124 DS 1985

124 DS 1985, dunkelgrün, innen beige, Abarth Hörner, Wurzelholzausstattung, Holzlennrad, Alus neuwertige 205 Pirelli-bereifung, TÜV ASU neu, 145 000 km, geregelter Kat, Normalbenzin bleifrei, Armaturenbrett ohne Beschädigung, Zustand 3 (am Lack muss was gemacht werden), TÜV 2000 Euro investiert,Hardtop 4500€
Festpreis Mathias Berger, 0172/3026751 oder 030/8122467 Mathias Berger
m.berger@vodafone.de

MOTORHAUBE

Hallo suche Motorhaube für CS1 bitte alles anbieten meine Tel 0172/3830412
Bernd Krieger

NARDI „CLASSICO“- HOLZLENKRAD

Verkaufe wunderschönes Nardi Holzlenkrad Durchm. 39 cm mit 124-Spider Nabe und Nardi Hupenknopf ohne Chromring, incl. ABE FP 250 Euro
bertholdrompel@yahoo.de
Berthold Rompel

FIAT SPIDER CS2 ZU VERKAUFEN

FIAT 124 Spider CS2, Preis VHB 8.250 EUR, EZ 3/1979, Zyl. 4, Handschaltung 5-Gang, KW/PS 59/80, Hubraum: 1981cm³, HU 3/2006 Sonstiges: Reifen neu, Querlenker neu, Anlasser neu, Batterie neu, Sondereintragung: kleines Kennzeichen hinten
Carsten c.hoeneise@freenet.de



HARDTOP

Verkaufe Orig. Pininfarina HARDTOP einteilig mit Panoramascibe für Fiat 124 Spider, das Hardtop befindet sich in einem gebrauchten Zustand, die vorderen Verriegelungen sowie die Befestigungen für die Persenning Aufnahmen fehlen, Befestigung B-Säule vorhanden, seitliche Fensterdichtungen neu, das Hardtop hatte mal eine Beschädigung links über der Heckscheibe welche aber von innen repariert würde (Vinyle nicht beschädigt), S/N 31455, Preis VHB Preis Bei Del Priore : Hardtop einteilig REPRO, Bestell Nr. 145-1, Bj.1979-1985, Preis 1330,00€. Bei Interesse weitere Infos und Fotos per email. Artikelstandort : Hamburg
Tel. : 040 / 20977619 Dirk Fiemel
fiemel@arcor.de

FIAT 124 SPIDER CS1

Baujahr 75, Oldtimer mit H-Kennzeichen, guter Zustand, diverse Neuteile(Kupplung, Getriebe, Bremsen, Verdeck, Stossdämpfer, usw)alles mit Beleg.98000Km,Tüv04/07 6000VHB,auf Wunsch Bilder vorhanden,Te l.07741/80166
Mainda Alexander alex.
mainda@freenet.de

FIAT PININFARINA EUROSPIDER

126.500 km, 77 kW (105 PS), EZ: 04/84, TÜV: 03/07, AU: 03/07, silber-metallic, 2/3 Türen, Benzin, Besonderheiten: Leder-ausstattung, Leichtmetallfelgen, el. Fensterheber Beschreibung: Innenausstattung edelstahlgebürstet, Polster und Persenning Leder, Stoffverdeck neuwertig, Color-glas, hohlraumversiegelt, G-Kat
Anbieter: Michal Kuhn D-40237 Düsseldorf, Tel.: +49 - (0)170 / 1567312
ikuhn@ginko.de

US SPIDER

US Spider zu verkaufen. Bj. 84, ca. 100000 km; rot, Leder Schwarz; Originalzustand; unverbastelt; Motor in Fachwerkstatt überholt; div. Neuteile verbaut (mit Rechnung); Karosserie hat an den üblichen Stellen Rost /keine Durchrostungen); Stoffverdeck gut erhalten; Garagenfahrzeug mit Saisonkennzeichen; Vollabnahme 2003 gemacht; VB 4900,-; Tel. 0173/2112927
Christian Kramer chr.kramer@web.de

124 CS 1 TEILETRÄGER ZU VERKAUFEN

Karosserie komplett mit Motor, Achsen, Getriebe, schwarzer Innenaustattung in relativem Zustand, Überhangfahrzeug aus Containerimport, o. Brief, aus Platzmangel für 300.-€ quasi zu verschenken, bitte bei Interesse mailen
peter.goelden@schlafhorst.de

FIAT SPIDER TEILE

Wurzelholz-Satz für Armaturenbrett (5 Instrumente) für 75 € zzgl. Versand zu verkaufen. Bei Interesse bitte mailen - Fotos vorhanden
Peter Goelden
peter.goelden@schlafhorst.de

ERSATZTEILE FIAT 124 SPIDER

Diverse Ersatzteile anzubieten: AS Kühlergrill, AS Instrumente, AS Frontstoßstange alles in gutem Zustand, diverse CS Karosserie-Teile- einfach bei Interesse nachfragen unter peter.goelden@schlafhorst.de

124 DS SPIDER ZU VERKAUFEN

Bj. 01/07/83, TÜV und ASU neu, G-Kat, VHB. 4950 € h.goekdal@gmx.de

BENZINPUMPE NEU FÜR 2000I.E.

von Bosch
Hallo Verkaufe eine neue Benzinpumpe von Bosch für den Spider 2000i.E. Preis 80Euro und eine mechanische auch neu !!
Infos und Fotos über Spider-DS@email.de

GANZ PERSENNING FÜR 124SPIDER

- neu Hallo Verkaufe eine komplett Persenning schwere Ausführung (wie oft bei engl.Roadstern). Diese ist neu und unbenutzt - wurde von einem Sattler paßgenau angefertigt. Kann mit Reissverschlüssen so geteilt werden das entweder Fahrerseite oder Fahrer und Beifahrerseite offen ist bzw beide Seiten offen nur hinten zu. Bei Interesse Mail an: Spider-DS@email.de
Stefan Spider-DS@email.de

VERKAUFE SPIDER DS

Verkaufe aus Altersgründen unseren Spider DS BI 05.1984. Er ist ungeschweißt Bordeaux metallic mit beige Dach und Sitzen. Der Spider ist aus 1. Hand mit originale Scheckheft. Bilder senden wir gern .Schweizer Auslieferung!!!!
Bernd Hackbarth italdoldi@tiscali.ch

FIAT 124 S SPIDER BJ. 05/69 BS1

Zu viele Hobbies, zu wenig Zeit, deshalb verkaufe ich: Fiat 124 S Spider Bj. 05/69 BS1. TÜV ist grade neu, das Fahrzeug ist zugelassen und fahrbereit. Vor 2 Jahren habe ich eine Oldtimer Zulassung bekommen, keine Gurte, keine ASU. Technischer Zustand 2 optisch 3, Farbe Blaumetallic, mit Abath Alu Felgen, Ledersitzen etc. Bilder und Probefahrt gerne auf Anfrage, per Mail, Preis VS. Holger Kämmerer
kaemmerer@atd.de

GRAGENRÄUMUNG

Verkaufe mein Fiat Spider 2000 i.e. Da ich keine Zeit habe muss ich mich von ihm trennen. Er braucht eine Komplettlackierung und die kpl. Elektrik muss noch angeschlossen werden. Es sind viele Neuteile vorhanden. Auch andere von älteren Modellen. Gebe nur alles zusammen ab. Bei Fragen Tel:0177/5435844
vitozammataro@freenet.de

FIAT SPIDER 124 Jg. 1984

Meine Garage ist nun definitiv zu klein. Beim Anblick einer alten Triumph (Motorrad) konnte ich schon wieder nicht widerstehen! Aus diesem Grund möchte ich mich von meinem Spider trennen. Das Fahrzeug ist in einem tollen Zustand und hat erst 87000km. Letzte MFK Kontrolle (Schweizer TÜV) August 2004. Die rote Lackierung ist perfekt und das Interieur ist gepflegt. Das Dach hat im Scheibenbereich zwei kleine Risse! Für Fr. 10'000.- gebe ich das Fahrzeug ab. Auf Wunsch sende ich gerne Fotos.
marco.braun@formfabrik.ch

1981 FIAT 124 SPIDER TURBO

For quick sale!!! Original, unrestored car with 45,000 original miles. Second owner. New turbo, stainless-steel 2 inch exhaust, reconditioned gearbox, newer clutch, Yokohama tyres, lowered uprated suspension, new top. Very good condition unrestored original. Run exclusively on Mobil1 synthetic oil. Dark blue with blue mohair top. For pictures see link above. 6000 euro/best offer. Please note the car is in the UK. Send questions to
Marcel staniak@onetel.com

FIAT 124 SPIDER PININFARINA US- AUSFÜHRUNG ZU VERKAUFEN

VB 6.500,- €. EZ 01/80, 143.000 km, 77 kW (105 PS), 5-Gang, blau metallic, Le-

derausstattung und Verdeck sahara-beige, Wurzelholz-Armatur, Chromstoßstangen und Chromgepäckträger (auf Kofferraum), LM-Felgen, Radio. Dieses „Liebhaberstück“ wurde 1989 aus USA importiert, Restauration Motor und Lack 1990-92, letzte Komplettüberholung 2003. (Bilder können bei mobile.de eingesehen werden) Kontakt: Sylvia Hohn mailto: Sylvia.Hohn@lohmmanntapes.com mobil: +49 (163) 3468518

124 CS2

Ich muss ihn leider hergeben: 124 spider CS2, EZ 1980, schwarz mit schwarzem dach, 80 PS, 1981 ccm, innen müsste was gemacht werden. 4.900,- €. Wir sind im Rhein-Neckar-Raum zuhause. 06235-45752 annette.kuhn annetz@web.de

VERKAUFE SPIDER 124 DS

schöner Spider Bj. 85, 120.000 km, komplett restauriert (KAT, Lackierung, Hohlraumversiegelung, Bremsen, Stoßstangen, etc.), Ronal-Alus mit 205/50 R15, Chromstoßstangen, Auto wurde 2 Jahre nicht mehr gefahren, ansonsten nur im Sommer; Bilder auf Wunsch möglich; VHB 7.000,- Tel.: 0171/1288881 Sascha SaschaGamper@gmx.de

Suche

ÖLTEMPERATURINSTRUMENT MIT -GEBER UND ÖLDRUCKGEBER

Hallo, ich suche ein Veglia Öltemperaturinstrument (idealerweise mit hängendem Zeiger) mit Geber sowie einen Öldruckgeber für meinen Spider CS0, Bj. 1980 Stefan.stefanorth@onlinehome.de

ZÜNDSCHLOSS

Suche Zündschloss für CS1 Bauj. 75 Tom.Schlegel tom.schlegel@rulitschka.de

HOLZLENKRAD

Suche Holzlenkrad (Nardi 3-Speichen) mit Nabe und ABE für Fiat Spider 124 DS. Robert.Wittmann WittmannR@aol.com

ROHR FÜR ÖLMESSTAB

Suche dringend Rohr für Ölmeßstab (am Motorblock) für 1800er Karsten.k.sepec@freenet.de

HARDTOP

Hallo! Suche ein Hardtop für einen Fiat 124 Spider baujahr 1980. Bitte alles anbieten, komme aus Österreich. Tel.0043-664/3154788, email:phil19@gmx.at

STOSSSTANGEN

Hallo!! Suche Stoßstangen hinten und vorne für Fiat 124 Spider BS1 Bj.71-72!! Marco.Pace@ui-gmbh.de

AS TÜRRGRIFF TÜRÖFFNER

Suche einen rechten inneren Türgriff für einen AS Spider. Di.Rienzo Sebastian sebastian.diri@web.de

ZÜNDVERTEILER GESUCHT

Suche Zündverteiler für CS2, CS0 oder DS (elektronische Zündung mit Hallgeber, oberliegender Verteiler). Handynummer: 0163 3409270 Markus.S. schappin14@lycos.de

EINE, BESSER ZWEI CROMODORA CD134 GESUCHT!

Suche zwei (notfalls auch eine) Cromodora CD134 für den Spidereuropa DS1! Tel: 0171/ 4655551 F. Freiwald atari@surfeu.de

SPIDER 124 CSA ABARTH

Suche Spider 124 CSA Abarth. Zahle einen fairen Preis ! 0041 79 402 49 50 Filippo.gentile@gmx.net

KLIMAAANLAGE FÜR 124 2000I.E GESUCHT!

Hat jemand ein Klimaanlage (möglichst komplett-Kompressor, Kühler, Bed.Teile.....) zum Nachrüsten für den Spider 2000 rumliegen - habe Interesse!! Gruß Stefan Spider-ds@email.de

SPIDER-VOLUMEX FELGEN

Suche 4 Felgen SP-10 7 X 15 vom Spider Volumex. gut gebrauchter Zustand, ohne Reifen. Bitte macht mir ein Angebot. Hätte bei Erfolg 4 sehr gute CD 30(Original Magnesium)abzugeben. Seht mal im Keller nach! Bin vom 03.09-10.09 in Urlaub!! Peter.Simon h.peter.simon@gmx.de

HINTERACHSE/ DIFFERENTIAL FÜR DEN FIAT SPIDER DS

Suche Hinterachse/ Differential für den Fiat Spider DS. Angebote bitte an 0173-5601829 Marvin.Wunner@t-online.de

SUCHE SPIDER

Hallo, ich suche einen roten oder schwarzen, rostfreien und natürlich gut erhaltenen Spider bis 6.000€, kann auch US Modell sein. Raum München Tel. 0172/8966123 Andi.Kott andi@kott.info

SUCHE CHROMSTOSSSTANGEN HINTEN

Suche Chromstoßstangen hinten, alte Europaversion für Umbau von 124 DS. Zustand egal, gerne ohne Kennzeichenbeleuchtung. Antwort per E-Mail oder unter 0172/5623939 Andreas.Wieser ABWieser@aol.com

HAUBE

Hallo suche Motorhaube vom CS bitte alles anbieten. Tel.:0172/3830412 Bernd.Krieger rally369092375@aol.com

SUCHE: VOLUMEX-KOTFLÜGELVERBREITUNGEN (SATZ!) :))

Hi Leute! Hat Jemand von Euch so was zu verkaufen?!? Ich will meinen DS ein bisschen auf VOLUMEX-Look umbauen und suche die o.g. PLASTIK-Kotflügelverbreitungen, ggf. vom ABARTH! (Fiat 124 CSA) ALeX® Spider124@Web.de

SUCHE FELGE CD 30

Leider hat der Reifendienst ganze Arbeit geleistet und eine meiner originalen CD 30 Felgen stark beschädigt. Hat jemand eine solche Felge für mich als Ersatz? Wäre super. Danke fürs nachgucken markus.norda@siemens.com

LM-FELGEN GESUCHT!

hallo, ich suche bzgl. H-Kennzeichen (nächstes Jahr) einen Satz CD5 in passablem Zustand. Cell: 0172-4016963 Nils.Clasen nilspc@aol.com



124 DS SPIDER

Hallo, Ich suche einen ungeschweissten DS Spider bis 4000 EUR
0046703490202
Lars-Olof Gummesson
lars-olof@elmtex.se

FRONTSCHIBE DS 124

Suche Frontscheibe 124 DS in Berlin oder Umgebung Mathias Berger 0172/3026751 oder 030/8122467
m.berger@vodafone.de

85ER DS GESUCHT

Suche einen 85er DS-Spider bis 5000 €;
Tel.: 0172/147 6624
Friederike
dodge.city@t-online.de

FELGEN

Suche für meinen CS0 die CD165-Felgen (Iron Cross - 5,5x13) mit 185/70/13-Bereifung (alternativ die CD134 mit 185/60/14). Biete im Gegenzug stillbewußten AS/BS-Fahrern die CD005 Stahlfelgen (mit grauem Einsatz, kei-

ne Chromkappen!) mit quasi neuen 165SR13. Tel. 0176/24218665 torsten. wezel@bundesbank.de

STOSSSTANGEN, RÜCKLEUCHE

Suche US Stoßstange (gute rostige habe ich selbst), vorrangig hinten evtl. vorne (Preis) und Rückleuchte 79er links timo.holzborn@noerr.de

GETRIEBE/ INNENAUSSTATTUNGSTEILE

Suche für meinen CS0 ein Getriebe mit längerem fünften Gang, weiter suche ich noch Gurtführungen in rot!
adous@freenet.de

AUSPUFF

Suche Auspuff für CS0-Zustand egal, 05257/930300
Franz Dirkschnieder
dirkwer@t-online.de

ORIGINAL-VERDECK

Suche für Pininfarina 124 DS von 1982 guterhaltenes noch dichtes, schwarzes

Originalverdeck. Gerne auch Tipps und Adressen zu günstigen Lieferanten. (bitte per Email)
Benno Marty
bennomarty@bluewin.ch

G-KAT 2000 CSO

Moinsen, meiner hat die AU nicht geschafft und nun suche ich einen guten G-Kat mit dem man die AU schaffen kann. Ich danke im voraus...
Mfg Sven Newman Newman.
Donots@web.de

SPIDER TURBO AUFKLEBER ZIERSTREIFEN

Hallo liebe Spider-Freunde, wir suchen eine geeignete Vorlage für die Reproduktion des Zierstreifens und der Turbo-Aufkleber auf den Hauben und Kotflügeln unseres Turbo-Spiders. Wer kann uns weiterhelfen?
Vielen Dank
Kerstin & Alex Repczuk
toyrepairs.repczuk@t-online.de



STEUERGERÄT

Suche dringend Boschnummer 0280 000 207 für meinen DS. Mathias werwarum@freenet.de

BRIEFKOPIEN WEGEN ZUBEHÖREINTRAGUNGEN

Hallo Spider-Gemeinde, für meine Spider-Schraubergemeinschaft suche ich Spider-Briefkopien mit Eintragungen über Felgen, Lenkräder, Auspuffe, Motoren und sonstige Veränderungen um beim TÜV bei Eintragungen was handfestes zu haben. Gerne auch ABE oder TÜV-Gutachten. Möchte damit einen Katalog erstellen, den dann jeder bei mir anfordern kann. So braucht man dann nicht immer nach einzelnen Eintragungen anfragen.

Ich hoffe auf Eure rege Beteiligung. Entweder sendet Ihr als Fax 02151 - 8207170 oder E-Mail info@hgb-allroundservice.de. Gruß Holger, Spider-Schraubergemeinschaft Krefeld

AUSGLEICHSBEHÄLTER DS 1985

Suche DRINGEND Kühler-Ausgleichsbehälter für meinen 85er DS Pininfarina. Das ist der mit den zwei Wasserschläuchen unten und dem Kühlerdeckel mit Überflussschlauch oben. Ich bin für jeden Hinweis dankbar, weil es das Ding nicht mehr als Ersatzteil zu geben scheint. DANKE! Dirk Hebel hebel@arch.ethz.ch

ANSA ENDSCHALLDÄMPFER FÜR SPIDER BJ 81

Suche einen Ansa Sportauspuff Endschalldämpfer, weiß jemand wo ich einen neuen kaufen kann für Modell CS 2 Bj 81. Bitte unter 01732775262 oder email melden. Danke im voraus Schultz Klaus k-schultz@arcor.de

ABE SPORTAUSPUFF FIAT 124 SPIDER

Suche für meinen Spider eine ABE für Sportauspuff. Am liebsten wäre mir eine von der Fa. Abarth aber Fa. Ansa. Es geht auch evtl. Tausch gegen vorhandene Spirderteile. Unter E-mailadresse reinhold_beekhuis@onlinehome.de

ZÜNDSPULE 124 SPIDER 2000

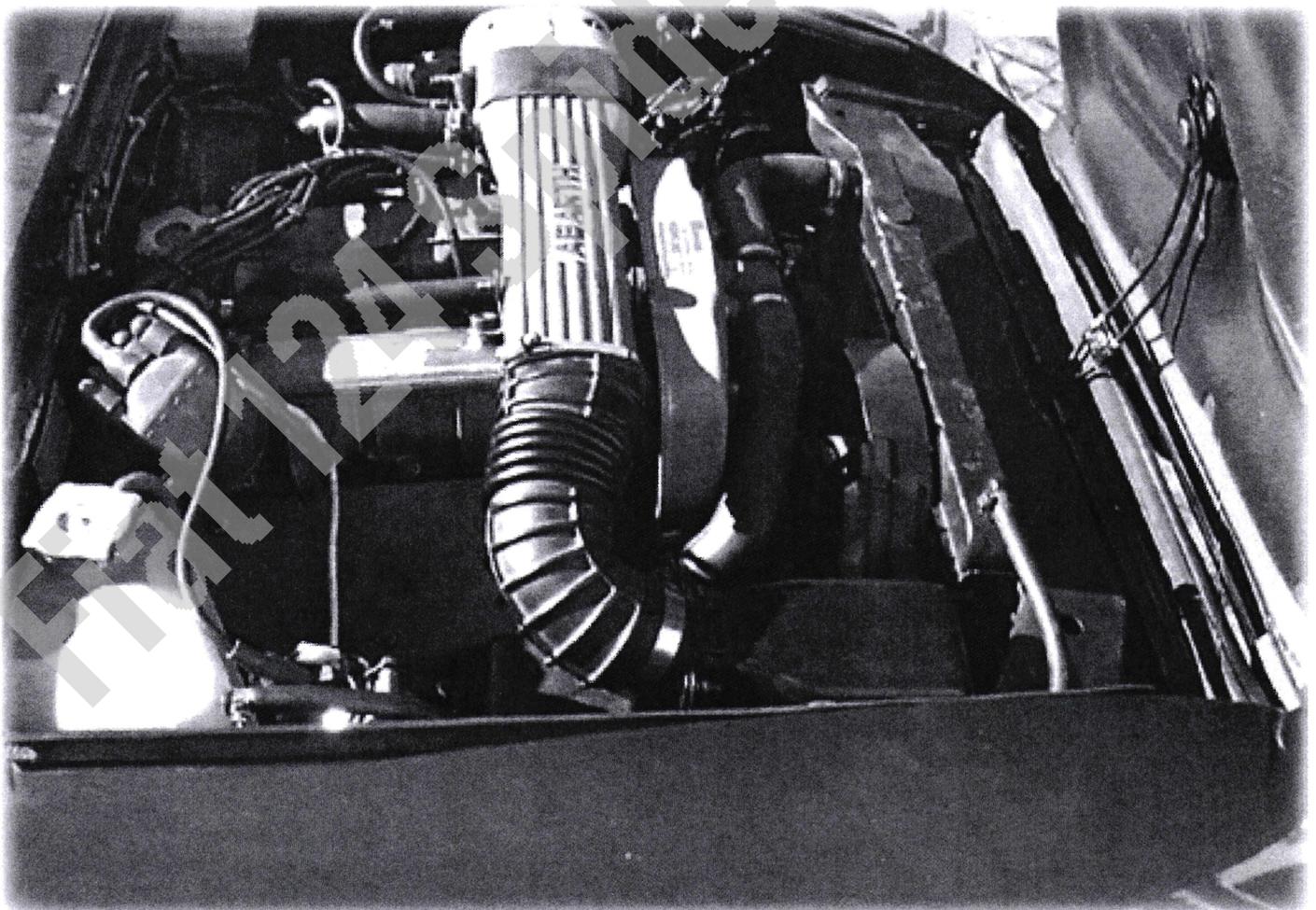
Suche Zündspule für 124 Spider 2000 Bj. 81 CS2 harald.valeri@gmx.de

CROMODORA CD 134 FELGE, AUSSENSPIEGEL CS 0,80

Suche für Fiat Spider CS 0 eine Felge Cromodora CD 134 (ev. ganzen Satz), sowie Außenspiegel R+L für Cs 0 Bj.80. Matthias Dinges matthiasdinges@yahoo.de

BEIGE PERSENNING

Suche für CS2 beige Persenning. Walter Hiller whiller@impulsmedia.de

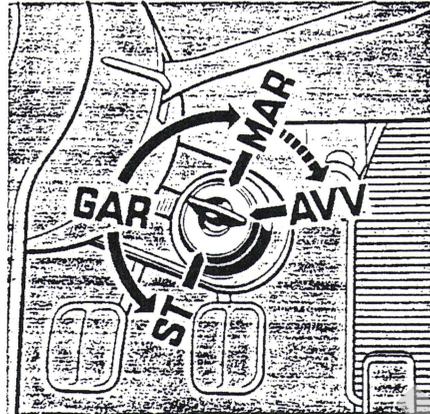




Technik – recycled

AUSBAU DES ZÜNDSCHLOSSES

Wird bei einem Spider aus irgendwelchen Gründen der Ausbau des Zündschlosses erforderlich, kann euch dieser Artikel vielleicht vor manchem grauen Haar bewahren. Wenn ihr also nach Abklemmen der Batterie die elektrischen Verbindungen am Zündschloss getrennt habt (wobei ihr euch natürlich die Steckerbelegung notiert habt), die Befestigungsschrauben des Zündschlosses entfernt habt, sowie den Ausbau des Schlosses in allen Positionen des Zündschlosses versucht habt, euch dieser aber nicht gelingen wollte, greift noch nicht zu Bohrmaschine und Flex, sondern lest erst einmal weiter.



Zündanlassschalter mit Lenkschloss (*).

GAR = Alles aus (Garage, Lenkung frei, Schlüssel herausziehbar).

MAR = Motorzündung eingeschaltet, Verbraucher unter Strom (**) (MAR = Fahrstellung).

AVV = Anlasser eingeschaltet (AVV = Anlasstellung).

ST = Lenkschloss verriegelt (ST = Stop, Schlüssel herausziehbar).

– AUS HEFT 1/1991

In diesem Fall ist nämlich ein Zündschloss alter Art eingebaut, welches sich nur in der Schlüsselstellung „GAR“ ausbauen lässt. Ihr fragt, wie das geht? Schließlich habt ihr es in dieser Stellung schon versucht! Ganz einfach: In der Fassung für das Zündschloss befindet sich ein schmaler Schlitz, durch den sich ein Stempel drücken lässt und so die Herausnahme des Schlosses ermöglicht! Mit diesem Tipp dürfte der Ausbau eigentlich keine Probleme mehr bereiten. Lässt sich jedoch das Zündschloss nicht in die besagte Stellung bringen, muss es aufgebohrt werden. Dann sind wohl doch ein paar graue Haare fällig.

Thorsten Machner



der Stammtisch

im Westen (Region 7)



Jahrelang haben wir uns in Brühl bei Köln zum Stammtisch getroffen. Zuerst auf einem „Reiterhof“. Nachdem dort die Küche nachgelassen hatte und wir leider fast alleine im Restaurant saßen, wechselten wir – damals noch unter Guido Brüning – zu einem griechischen Lokal. Zwischendurch waren wir in der Gaststätte des Brühler Bahnhofs. In diesen fuhr damals ein Zug, also gingen wir wieder zum Griechen.

Nachdem allen den Gyros über hatten, suchte ich ein neues Ziel. Die Optionen lauteten: Italiener (da unsere Autos ja eigentlich aus Italien kommen), Parkplatz, Terrasse (für die drei Sommermonate im Jahr), zivile Preise und: verkehrsgünstig muss es sein. Und ganz wichtig: Angelika und Uwe fordern ihren Latte Macchiato (oder auch Milchkaffee). Ich fand eine Trattoria im Kölner Süden mit einem riesiggroßen Parkplatz und einer sehr schönen Terrasse. Nah an der A 4 und am Bonner Verteiler.

Seit September kann man uns dort jeden ersten Dienstag im Monat ab 20.00 Uhr finden.

Den „harte Kern“ gibt es bereits seit sehr, sehr vielen Jahren:



Achim, Alfred, Detlef, Flo, Gerd, Heike, Jürgen, Manni, Oli, Rolf, Rita, Sören, Uwe, Werner, Wilfried, Norbert S. und Norbert L. Und natürlich Michael Möller und ich. Guido gibt es ja nun leider nicht mehr.

Im August waren wir 23 Spiderfahrer nebst Co-Piloten, im September immerhin 16. Die Runde ist sehr gesellig; es gibt Benzingespräche mit vielen Tipps von unseren vier anwesenden Fiat-Meistern und den Hobbyschraubern. Neue Besucher sind immer willkommen und werden herzlich aufgenommen. Aber: es gibt auch Tipps für die Bereiche Computer, Versicherung, Urlaub, Fischen uvm. Ein paar Eindrücke könnt Ihr von den Fotos bekommen.



Ausfahrten, z.B. in die Eifel oder in das Bergische Land planen wir kurzfristig, je nach Wetterlage.

Vielleicht kommt ja mal der ein oder andere vorbei, der noch nicht dabei war. Ich hoffe, wir sehen wir uns

Eure Petra



TERMINE:

4. Oktober, 8. November und am 6. Dezember 2005.



ADRESSE: TRATTORIA ROMANA,
Bonner Wall 39-14 in 50677 Köln

bol@fiatspider oder Telefon: 0172/49 59 720





... die letzte Seite



Nie mehr Transportprobleme!

WER KENNT ES NICHT, DAS LEIDIGE PROBLEM! Da ist der Urlaub wohlgeplant und alles bereits arrangiert, das große Kofferpacken beginnt. An und für sich kann auch der gemeine Spider-Fahrer durchaus urlaubstauglich packen, doch dann steht es alle Jahre wieder vor der Garagentür, das Platzproblem: Wohin mit dem Gepäck für mindestens zwei erwachsene Urlaubswillige? Hier also die ultimative, meist holländische Lösung:

SPIDER MIT ANHÄNGER!

Alternativ tut's natürlich auch der Koffer im Freien, sieht aber lange nicht so extrem aus.

