

SPIDER

Magazin



Frohe Weihnachten

und

ein

glückliches

Neues!

LIRE 250 • ANNO X • FEBBRAIO 1997 • N. 2
autorama

SPECIALE
AUTORAMA GIOVANI
A

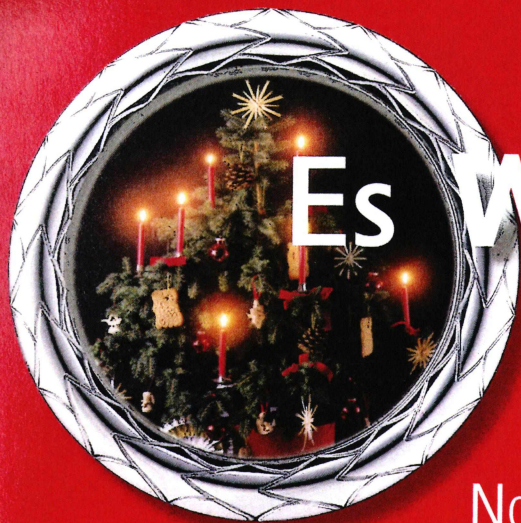
IL GRANDE INSERTO A COLORI PER I RAGAZZI!

2500 CHILOMETRI
AL VOLANTE DELLA



Ausgabe 4/2005
21. Jahrgang €3,50

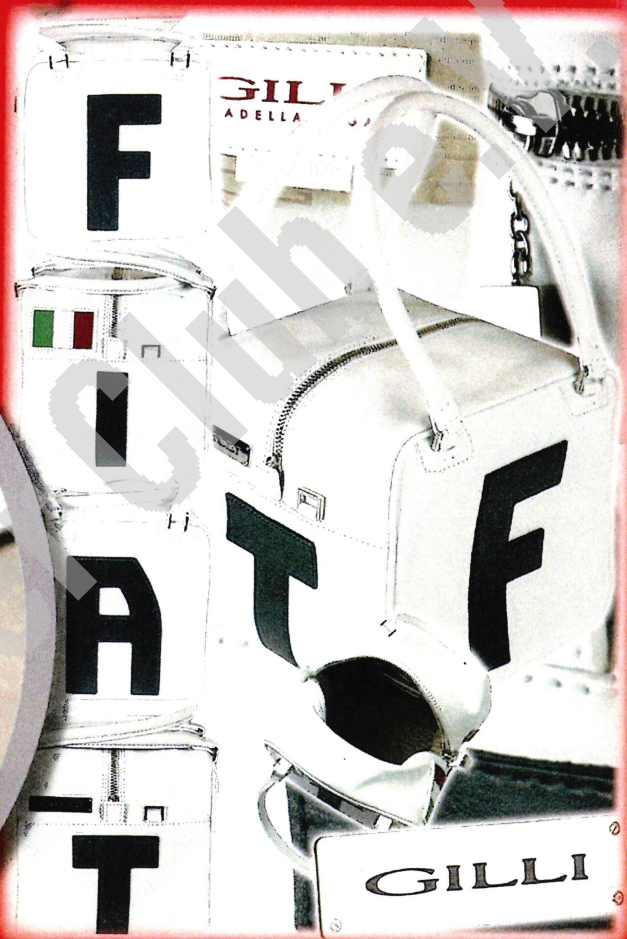
www.fiatspider.de



Es weihnachtet gar sehr...

NOCH EIN PAAR
GESCHENK-IDEEN

IN LETZTER MINUTE



Editorial



DAS WORT DES ERSTEN

Seit einiger Zeit beobachte ich mit Interesse die Preisentwicklung im Bereich der Old- und Youngtimer. So war ich denn auch im November seit langem einmal wieder auf einer Oldtimerauktion in Toffen (www.oldtimergalerie.ch). Zweimal verkauft dieses europaweit bekannte Haus mehr als 100 Fahrzeuge – zum Teil sogar ohne Limit. Dabei war diesmal auch wieder ein Fiat 124 Spider in eher mittelmäßigem Zustand und auf Abarth getrimmt (zumindest die Hauben). Dieser 83'er DS ging für rund 14.000 Schweizer Franken. Ein stolzer Preis, zumal wenn man bedenkt, dass dazu in jedem Fall noch 12% Auktionsgebühr fällig werden. Ein Export nach Deutschland lohnt in einem solchen Fall sicher nicht. Denn der „Importeur“ müsste außerdem noch 10% Zoll und 16% Einfuhrumsatzsteuer bezahlen.

Interessant ist in diesem Fall aus meiner Sicht etwas anderes. Während beispielsweise Alfa Spider, TR4 oder TR3 in den letzten Jahren eine kontinuierliche Wertsteigerung erfahren haben, rührt sich bei unserem Fiat geradezu nichts. Preise oberhalb von 10.000 Euro sind rar. Dies scheint nach wie vor so eine Art Schallgrenze zu sein, die in den allerwenigsten Fällen für echte Ausnahmefahrzeuge oder von Abarths bzw. VX überschritten wird. Nun ist sicher das Winterhalbjahr nicht exemplarisch für die Preise, trotzdem finde ich diese



Entwicklung eher traurig. Denn unabhängig von dem ideellen Wert den unsere Fahrzeuge für ihren Besitzer haben ist es doch ungemein befriedigend zu sehen, dass der geniale Wurf eines großen Autodesigners und die gute Pflege sich auch in einem adäquaten Marktpreis widerspiegeln.

Ich hoffe, dass der allgemeine Trend am Markt für klassische Automobile sich in naher Zu-

kunft auch auf den 124 Spider überträgt. Es wäre auch eine Bestätigung für das große Engagement der Spideristi in unserem Club. Dass es nicht an der Marke liegen kann zeigt die Tatsache, dass ein Fiat 1600 S OSCA Coupé über 25.000 SFr erbracht hat. Daher kann ich euch alle nur ermuntern, eurem besten Stück weiterhin die liebevolle Behandlung angedeihen zu lassen, die es verdient.

Ich wünsche euch und euren Familien ein zufriedenes Weihnachtsfest sowie einen guten Start ins neue Jahr 2006.

Bis bald euer

MICHAEL MÖLLER

Inhalt

EDITORIAL

Das Wort des Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Regionalleiter 9

Termine 10

Mitgliederbewegungen 21

Stammtischportrait 34

ARCHIV

Altes und Neues von FIAT 11

REPORTAGEN

Fiat Open 7

Fiat-News 22

Offene Gesellschaft 25

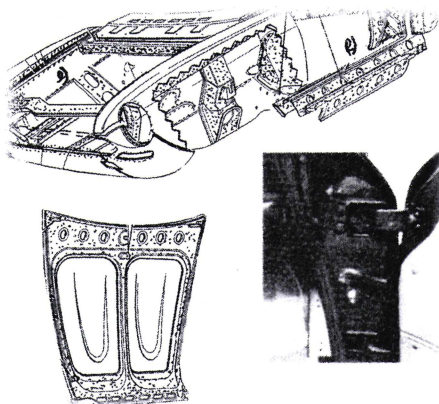
TREFFEN

Ausfahrt Classic-Expo 12

Das Herbsttreffen, Teil 2 19

TECHNIK - RECYCLED

Hohlraumversiegelung 15



REPORTAGE

Fiat Open 7



TREFFEN

Das Herbsttreffen im Schloss
zweiter Teil 19



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

Uwe de Graef, Köln

17



TECHNIK

Alte Liebe rostet doch!

23



TECHNIK

Technik-recycled 15

Alte Liebe rostet doch! 23

SM-RECYCLED 26

FORUM

Eure Fragen und Antworten 28

WERKSTATTEMPFEHLUNG

Uwe de Graef, Köln 17

TEILEMARKT

Eure Anzeigenseiten 30

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 4/2005

REDAKTIONSSCHLUSS SM 1/06

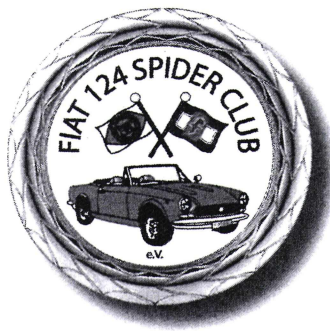
1. Februar 2006

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



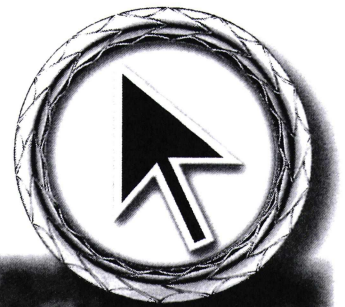
Der Vorstand

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@fiat spider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	0 45 32 / 26 13 19 rdv@fiat spider.de
Kassenwart	Sven Willen (SW) Seeblick 13 24106 Kiel	Finanzen/Kasse	04 31 / 3 05 40 14 sw@fiat spider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (bol) Hackenbroicher Str. 19 50259 Pulheim	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	01 72 / 4 95 97 20 bol@fiat spider.de
Beisitzer	Christian Cordts (cor) Ahornallee 9c 23623 Ahrensböök-Böbs	Redakteur Spider-Magazin Club-Hotline, Archiv	0 45 05 / 13 57 cor@fiat spider.de
Beisitzer	Manfred Seekamp (MS) Grandweg 60b 22529 Hamburg	Marketing und Merchandising, Postbearbeitung	0 40 / 6 07 09 13 ms@fiat spider.de

Eure Technikbetreuung

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

Fiat Open



FIAT SPIDER 2000 1979 vs. FIAT BARCHETTA 1995



Lang ist es her. Im November 1966 präsentierte Fiat den Sport Spider auf dem Turiner Autosalon. Nach exakt 19 Jahren Bauzeit und über 200.000 verkauften Einheiten hatte die Produktion 1985 ein Ende. Der Nachfolger erschien erst zehn Jahre später, 1995 – ein Vergleich: Fiat Spider 2000i.e (1979) versus Fiat Barchetta (1995).

Der 24 Jahre alte Spider hat wie jeder Typ seiner langen Ahnenreihe, heiße sie CS oder DS, Charme im Blick. Ein wenig ernsthafter schaut die Barchetta drein. Auch ihre Flanken sind sehr beschaulich, und der fescbe Popo streckt sich dem Betrachter sehr aufreizend entgegen. Ob alles mit 3,92 Metern ein zu schnelles Ende nimmt, ist und bleibt Geschmackssache.

Das alte, aber nicht altbackene Fiat Cabriolet gönnt sich von Bug bis Heck einen viertel Meter mehr, und macht es damit allen gerecht. Die von Pininfarina gestaltete Karosserie schmücken ganz unterschiedliche Stilelemente: Vorne lächelt der Spider treu aus den Kulleraugen wie ein VW Käfer, in der Seitenansicht mimt er den Sportsmann, hinten gibt er mit elegantem Leuchten-Wimpernschlag in XJ-Manier den Jaguar.

Und sonst? Mit beiden Vierzylindern lässt sich gut leben: Im Leerlauf und bei Teillast brummt der Spider recht sonor, ab 4.000/min wird er aber brummig und laut. Die Barchetta gebärdet sich da in jeder Hinsicht kultivierter und agiler. Ihr Motor mobilisiert aus 1,8 Liter Hubraum 131 PS bei 6.300/min und 164 Newtonmeter bei 4.300 anstatt der 105 PS (bei 5.500) und 150 Newtonmeter (bei 3.500/min).

In den Fahrleistungen dominiert das jüngere Cabriolet ebenso: In lediglich 8,9 Sekunden beschleunigt die Barchetta von Null auf 100 km/h, in damals flotten, heute beschaulichen 12,2 Sekunden der Spider. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 und 176 Stundenkilometern.

Der Verbrauch offenbart weniger Fortschritt, als es der Altersunterschied erwarten lässt:



Mit 9,5 bis 11 Litern Normal kommt der Spider im Schnitt über die Runden, mit 8,5 bis 10 Litern Super die Barchetta.

Fahrwerksseitig sind beide adequat abgestimmt. Die frontgetriebene Barchetta liegt gut und steuert sich lammfromm durch die Kurven. Der Spider kommt da in schnellen Kehren schwer hinterher. Und besonders bei feuchtem Untergrund mahnen die Antriebsräder im so leichtgewichtigen wie schwenkfreundigen Hinterteil zur Zurückhaltung.

nun schon tosende Stürme toben, relative Ruhe. Dafür ist das zweisitzige Sonnenbootchen reichlich eng, wogegen das ältere Fiat Cabriolet in der Disziplin Raumnutzung noch lange nicht zum alten Eisen zählt: Es verfügt als 2+2-Sitzer über eine schmale Notbank hinter den Vordersitzen und über insgesamt mehr Ablagemöglichkeiten. Zudem geht das Dach auf größere Distanz zu den Häuptern hoher Menschen, die sich in der geschlossenen Barchetta am Kunststoffdach reiben. Praktisch darüber hinaus: Jenes in der Dachflanke inte-

für den Fiat Spider. Das im Vergleich quirlige Triebwerk, das sichere Fahrwerk, die nachhaltigeren Bremsen und die vorhandene Sicherheitsausstattung der Barchetta zeigen aber auf, dass sich in drei Jahrzehnten Autoleben viel getan hat. Nur das eigentliche Elementarerlebnis im Zweisitzer blieb das alte: Frischluft für alle. (er)

Weitere Informationen unter:

WWW.FIATSPIDER.DE

WWW.SPIDERPLACE.DE

WWW.BARCHETTA.INFO



Dank vier Scheibenbremsen (1966: welche Innovation!) verzögert der Spider erträglich, der mit ABS ausgestattete Barchetta beträchtlich. Haben beide noch ein angenehm zu schaltendes Fünfganggetriebe, so ist die Differenz beim Einlenkcomfort eklatant: leicht-spielerisch (Barchetta) oder ganz schlicht schwergängig (Spider).

Auch raumakustisch ist die Barchetta komfortabler: Bei 140 km/h und geschlossenem Verdeck herrscht im Vergleich zum Spider, wo

grierte Dreiecksfenster, das dem toten Winkel sichtlich zum Leben verhilft. Ein ganz und gar praktisches Automobil ist der Spider aber auch damit nicht: Im Gepäckabteil der Barchetta finden immerhin zwei Getränkekästen Platz, der Spider, der eigentlich den geräumigeren Gepäckraum hat, verweigert dagegen, besteht man auf den Ersatzreifen, jegliche Kastenladung.

Das bessere Platzangebot und das klassisch-schöne Design sprechen immer noch

gefunden im Internet:
von Ralf De Vree



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

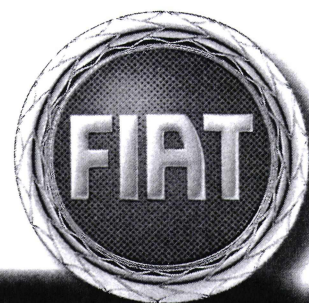


HIMMELFAHRT: Treffen der deutschen FIAT-Clubs in HEILBRONN

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

e.V. Herbsttreffen in WILHELMSHAVEN

Aus dem Archiv



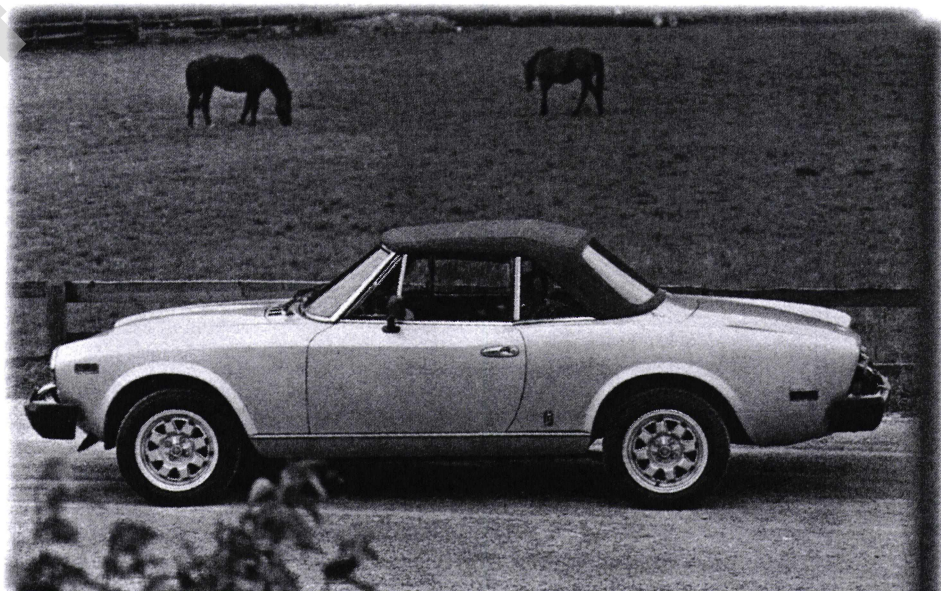
Fiat 124 Spider 2000

FIAT

NEUES ALTES AUS DEM FIAT-ARCHIV

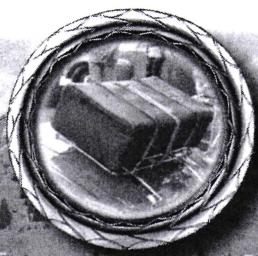
An dieser Stelle findet ihr in möglichst jeder Ausgabe immer wieder „Neues“ aus dem FIAT-Archiv. Bisher wurde zwar auch schon gelegentlich Material aus dem Club-Archiv veröffentlicht, aber jetzt haben wir die Möglichkeit, gezielt nach bestimmten Dingen zu fragen.

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.



Fiat 124 Spider 2000

FIAT



Ausfahrt zur Classic-Expo nach Salzburg



von Michaela Eder und Christoph Spanner

Beim Münchener Stammtisch im September, der trotz hartnäckiger Gerüchte regelmäßig jeden letzten Donnerstag im Monat in wechselnden Lokalitäten in und um München stattfindet, wurde mit etwas Wehmut festgestellt, dass einige der Spider unter einer dicken Staubschicht auf besseres Wetter warteten und bereits großflächig von Spinnweben überzogen waren. Angesichts des eher mäßigen Sommers 2005 nicht weiter verwunderlich. „Keine 100 Kilometer“ war die Antwort von

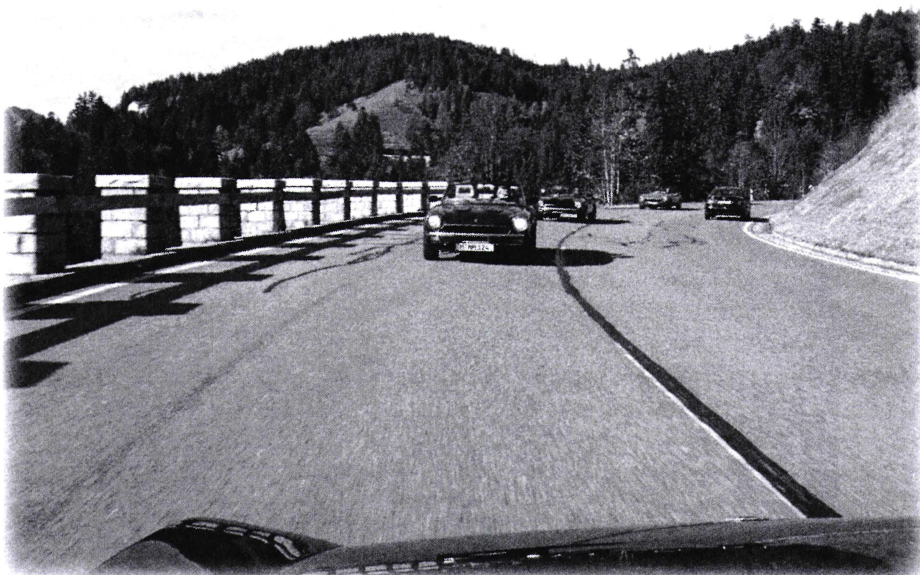
Saisonabschlussfahrt in Angriff zu nehmen. Als Termin wurde Samstag, der 22. Oktober festgelegt. Für die üblichen oberbayerischen Wetterverhältnisse im Herbst eine mutige Terminwahl.

Besagter Samstag morgen mitten in der Nacht. Der Wecker rasselt. Die Äuglein sind klein. Draußen wabert der Hochnebel. Das Bett ist mollig warm. Ach neee, wir können

doch einfach Aber was soll's. Kaffee in den Rachen gestürzt. Warme Klamotten an. Mütze auf. Rein in den Spider. Und auf geht's. Als Treffpunkt dient uns die Rast- und Tankstelle Holzkirchen an der A8 Richtung Salzburg. Michael Baltes begrüßt uns dort mit außerordentlich leckeren Butterbrezn. Wir können alle in Ruhe ein paar Takte quatschen, bis wir uns wieder den „Gumpf“ und die „Ohrwasch-In“ (Nase und Ohren) aufgewärmt haben und



Teilnehmer Peter K. (Name von der Redaktion geändert) auf die Frage nach seiner bisherigen Fahrleistung in diesem Jahr. Aus diesem guten Grunde – und weil's einfach schön ist den Spider artgerecht zu bewegen – haben Michael Baltes und Lars Beulke beschlossen, eine



warten gerne bis auch der kleinste Teilnehmer mittels Bestechung in Form von Gummibärchen wieder mit der Gesamtsituation einverstanden ist. Zudem finden die Spider ein großes Interesse bei einer Gruppe von asiatischen Bus-Touristen. So eine Globalisierung ist doch was Schönes. Wie war das anno dazumal noch mal mit Marco Polo und den Nudeln? Wie auch immer. Die Bilanz bis zu diesem Zeitpunkt: Der DS von Christoph Sticker hat sich überflüssigen Kühlwassers entledigt. Sein Sohnmann ebenso. Und: Unser „Hopfen-Rudi“ (Organisator der damaligen Ausfahrt in die Hölledau) bleibt leider berufsbedingt im Frankfurter Raum hängen.

Nun gut. Genug gequasselt Leute. Die Zeit drängt ein wenig. Gentlemen. Start your engines! Von Holzkirchen bricht eine kleine Horde von Oben-Ohne-Anhängern mit 9 Fahrzeugen bei zapfigen Temperaturen und wenig einladender Wolkendecke in Richtung Miesbach auf. Die Rollen „Chef-Navigeuse“ und „Leithammel“ fallen auf uns. Nur gut, dass wir in der Ecke dann und wann rumkurbeln. Nach einem sehr kurzen Stück Autobahn führt uns die Route über Weyarn nach Miesbach. Im weiteren Verlauf vorbei an Hausham zum und nach Schliersee. Erste schüchterne Sonnenstrahlen lassen sich blicken und machen die vor uns her zuckelnden Schnarchnasen fast vergessen. Na bitte, geht doch! Also Mütze runter, Sonnenbrille rauf, Zwischengas, Runterschalten, die Weber-Trompeten auf Anschlag und geradewegs weiter nach Bayrischzell geröhrt. Spitzingsee und Fischbachau lassen wir am Wegesrand liegen. Nach Bayrischzell erfolgt der kurvenreiche Aufstieg zum Sudelfeld. Das Herz ist g'sund, wenn's Spiderl brummt. Oben am Paß genießen wir bereits bei strahlendem Sonnenschein den grandiosen Ausblick in die herbstliche Bergwelt. Einfach herrlich! Dass wir unseren Nachzügler Roman mit seinem selbstheilenden „Kochautomaten“ wieder in unseren Reihen begrüßen können, ist ein positiver Nebeneffekt. Einziger Wermutstropfen: Ein Gastteilnehmer muss wegen Turboschaden an seinem RX-7 Cabrio nun doch endgültig absagen.

Weiter geht es, wieder den Berg runter, nach Oberaudorf und Ebbs in Tirol. Von dort am Kaisergebirge und Walchsee entlang nach Kössen. Eine kleine ungeplante Stadtrundfahrt in Reit im Winkl lockert das Ganze ein wenig auf und lässt die dortigen Ureinwohner nebst Gästen an den italienischen Schönheiten teilhaben. Sind wir nicht nett?

Es folgen, bei weitestgehend freier und zügiger Fahrt entlang der Alpenstraße und vorbei an Ruhpolding, die Orte Inzell und Bad

Reichenhall. Der Grenzübergang und das Erreichen der Stadtgrenze von Salzburg gestaltet sich, abgesehen von dem zu akustischem Schabernack verleitenden Tunnel, eher unspektakulär. Nur wie und wo zum Teufel kommt man hier zum Messegelände, ohne dabei auf diese vermaledite mautpflichtige Autobahn zu fahren? Wirklich schöne Stadt hier, aber irgendwann siegt dann doch die Risikobereitschaft gegenüber der staatlich organisierten Wegelagerei und der Troß erreicht auf zweifelhaften Pfaden das Salzburger Messegelände. Ja, die Bewohner von Salzburg denken vermutlich immer noch, dass der Spider enorme Produktionszahlen gehabt haben muss. Sei's drum. Die Veranstalter der

Classic Expo halten einen speziellen Bereich des Parkplatzes bereit, damit wir dort unsere Juwelen gemeinsam und im Sinne perfekter PR in Sachen Spider abstellen können. Darüber hinaus verzichtet der Veranstalter auf den Eintrittspreis von 10 Euro und ermöglicht uns allen freien Eintritt. Eine sehr anständige Geste. Auf rund 19.500 m² präsentiert sich die erstmalig in 2005 stattfindende Classic Expo Salzburg in respektablen 8 Hallen. Von Fahrzeug-, Teilehandel und Auktion, über Literatur bis hin zu einladenden Futterständen ist dort alles geboten. Wir verteilen uns rasch auf dem Gelände und haben alle reichlich Gelegenheit zum Bummeln und Rumschauen. Unser Eindruck ist: Hier ist die Welt der Volkswirtschaft



schen Oldtimerkalender. Unbedingt notieren! Nach der kleinen Stärkung in Maxlrain löst sich unsere Gruppe langsam auf und alle genießen die letzten Sonnenstrahlen auf der Heimfahrt.

Wer die Strecke einmal fahren möchte sei hierzu ausdrücklich ermutigt, darf er sich doch auf gut 300 km durch das bergige und kurvenreiche Voralpenland freuen.

Fiat Spider München mit Fotos zur Ausfahrt:
<http://www.fiatspidermuenchen.de>

Classic Expo in Salzburg:
<http://www.classicexpo.at>

Bavaria Historic in Maxlrain:
<http://www.bavaria-historic.de>

14 Spider Magazin 4/2005

Technik – recycled



FÜR EIN LANGES SPIDERLEBEN

HOHLRAUMVERSIEGELUNG (entnommen aus SM 2/1988)

Konstruktionsbedingt gibt es an einem Auto nicht nur sichtbare Flächen, die mit Lack oder Unterbodenschutz bedeckt sind, sondern auch eine Vielzahl von Karosserie-Hohlräumen, die häufig auch als tragende Teile dem Fahrzeug die erforderliche Festigkeit geben.

Leider dringt bei der Herstellung eines Fahrzeugs (besonders beim Spider) die Grundierung trotz elektrophoretischer Tauchverfahren nicht an alle Stellen. Besonders sehr verschachtelte Hohlräume bleiben unbedeckt.

Durch Lufttemperaturschwankungen verursacht, kondensieren und verdampfen nicht unerhebliche Wassermengen in der Karosserie. Da durch wachsende Luftverschmutzung nicht nur reines H₂O kondensiert sondern auch eine Vielzahl von Schadstoffen, die häufig korrosiv wirken, sind die unlackierten Flächen in der Regel Ausgangspunkt für Durchrostungen.

Will man/frau also als Spiderenthusiast lange Freude an der Optik und Stabilität der Karosserie haben, so kommt Mensch nicht um eine intensive Nachbehandlung der Hohlräume herum. Eine Anwendung von Lack oder lackähnlichen Substanzen ist wenig sinnvoll, da diese bei Verwindungen während der Fahrt auf Dauer abplatzen würden!! Kriechöl ist ebenfalls ungeeignet, da es sich mit der Zeit unter Bildung organischer Säuren zersetzt! Es kommen also nur dauerelastische wachsartige Materialien in Frage. Die Autozubehörindustrie hat auf dieses Bedürfnis mit einem breiten Angebot von mehr oder weniger tauglichen Produkten geantwortet. Aufgrund eigener Erfahrungen und eines Tests der Zeitschrift MotorKlassik befürworte ich die Verwendung von „TEROSON-HOHLRAUMKONSERVIERUNG“. Sie wirkt präventiv und konserviert auch leicht angestoste Stellen. Nun erhebt sich halt die Frage, übergibt man die Arbeit einer Werkstatt oder legt man selber Hand an.

Wer sich für die erste Möglichkeit entscheidet, braucht eigentlich hier nicht weiter zu lesen. Da ich aber davon ausgehe, dass ein echter Spiderfahrer soweit wie möglich selber

zupackt, will- ich im Folgenden versuchen, eine möglichst detaillierte Arbeitsanweisung zur Konservierung eines Fiat 124 Spider zu geben.

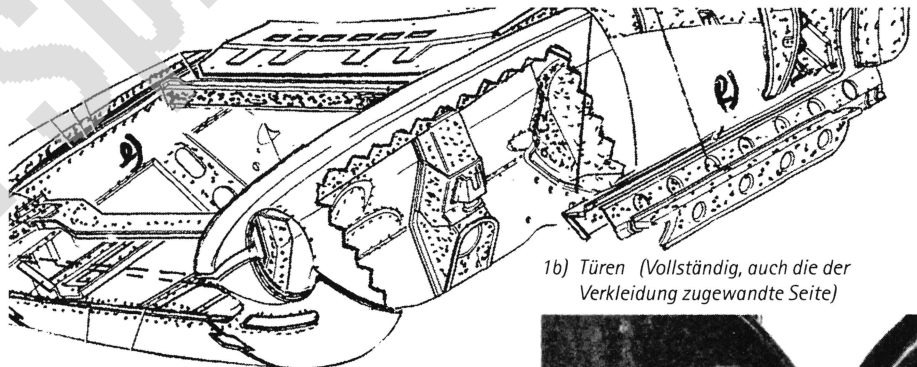
Die beste Zeit ist natürlich der Sommer. Jedoch ist zu beachten, dass eine möglichst lange regenfreie Periode vorausgegangen ist (mindestens vier bis fünf Tage) und dass das Auto nicht kurz vorher gewaschen wurde.

Neben Werkzeug benötigt man ca. 6-8 Spraydosen à 400 ml und eine Normdose (1000ml) Konservierung. Letztere wird für schlecht zugängliche Hohlräume (Schweller, Streben am Wagenboden usw.) in Verbindung mit einem Kompressor mit Druckbecherpistole und Hohlraumschlauch mit 360°-Düse gebraucht. Falls kein Kompressor zur Verfügung steht (Bekannter, Mietwerkstatt), muss man halt doch in eine Werkstatt gehen, um die genannten Stellen behandeln zu lassen. Man sollte sich aber zwecks Anweisung oder Kontrolle daneben stellen.

Zunächst sollte man jedoch das Fahrzeug soweit wie möglich von Anbauteilen und Verkleidungen befreien, denn je mehr man von den Hohlräumen sieht, desto besser.

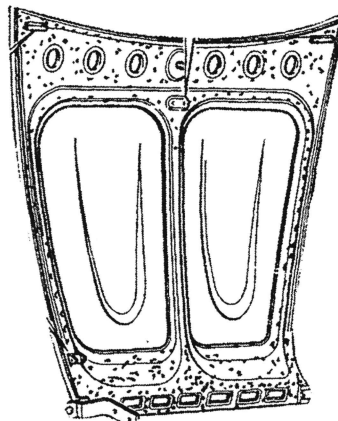
Das heißt, man entfernt das Verdeck (mit Gestänge natürlich), alle Innerverkleidungen (Fußraum, Tür- und hintere Seitenteile), sowie die Rücksitzbank (AS, BS, CS). Ferner demonstrierst man die Schwellerzierleisten und Trittbretter. Außerdem baut man die Zusatzradkästen vorne (CS 2, DS, VX), die Scheinwerfer, die Blinker (AS, BS, CSA) und die Kühlergrillzierleisten aus. Im Heckbereich ist es sinnvoll, die Rückleuchten herauszubauen und im Kofferraum alle Verkleidungen und das Reserverad herauszunehmen. Dies ist zwar recht viel Aufwand, aber der lohnt sich auf jeden Fall, denn nun kann man die von TEROSON angebotenen Spraydosen einsetzen.

Bevor man mit der Aufbringung der Konservierung beginnt, müssen stärkere Rostansätze



1a) Motorhaube und Kofferraumdeckel
(nach Konservierung schließen)

1b) Türen (Vollständig, auch die der Verkleidung zugewandte Seite)

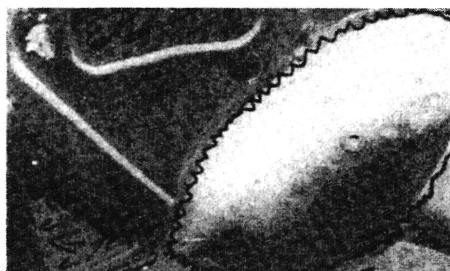


1c) Innenraum, am besten komplett (auch unter den Fußmatten) Der Teil zwischen B- und C-Säule ist besonders wichtig

ze soweit wie möglich beseitigt werden. Die schwer einsehbaren Stellen können mit Hilfe eines kleinen Spiegels und einer Taschenlampe inspi-ziert werden.

Teilweise müssen noch Löcher gebohrt werden (10 mm), zum Beispiel im Radkasten vor der „A-Säule“ (AS, BS, CSA) und in die Schweller von der Fahrgastraumseite aus (alle Modelle).

Nun kann es aber endlich losgehen. Man arbeitet sich am besten von oben nach unten vor, das heißt, beginnt mit den Hauben und verfährt dann gemäß dem Konservierungsplan. ACHTUNG!!! Spider muss gerade stehen!!



d) Im Kofferraum alle Träger, beide Heckbleche, Radläufe bis zur „C-Säule“ sowie die Federbeindome.

e) Im Vorderwagen: Traverse vor dem Spritzblech, Traverse vor dem Motor, Verstrebungen an der Stehblechoberkante (vom Radkasten aus), Federbeindome und alle Schweißnähte im Motorraum.

f) Türschweller von innen und durch die Bohrungen in der Radkästen (mit Kompressor und 360°-Düse, 6-8 bar).

2 a) Wagenunterseite:

Alle Verstrebungen und das Heckblech (vorsichtig Löcher bohren und zwar ziemlich weit unten)

b) Vorderachsträger

VORSICHT!! Keine Kabelstecker, Kabel oder Gummiteile der Achsen besprühen.

Die Stärke der aufgetragenen Schicht sollte 1 mm nicht überschreiten, da das Material sonst Risse bildet, in denen sich erneut Feuchtigkeit festsetzt.

Generell kann man alle Schweißnähte mit einer dünnen Schicht Wachs überziehen, selbst wenn diese abgedichtet sind. Die Konservierung verschleißt auftretende Risse sofort und schützt so vor Korrosion an diesen Schwachstellen.

Nach Abschluss der Konservierung ist es besonders wichtig, die Wasserablauföcher der Hohlräume wieder zu öffnen (z. B. mit einem Streichholz). Andernfalls würde sich sämtliches Kondenswasser sammeln und auf Dauer wieder zu Rostschäden führen. Man sollte allerdings mit dem Öffnen der Ablauföcher warten, bis die Konservierung einigermaßen angetrocknet ist (2-4 Std.).

Gummistopfen werden mit Hohlraumwachs benetzt eingesetzt, und auch alle übrigen Anbauteile können in gleicher Weise montiert werden. Dies hat den Vorteil, dass keine Scheuerstellen auf dem Lack entstehen.

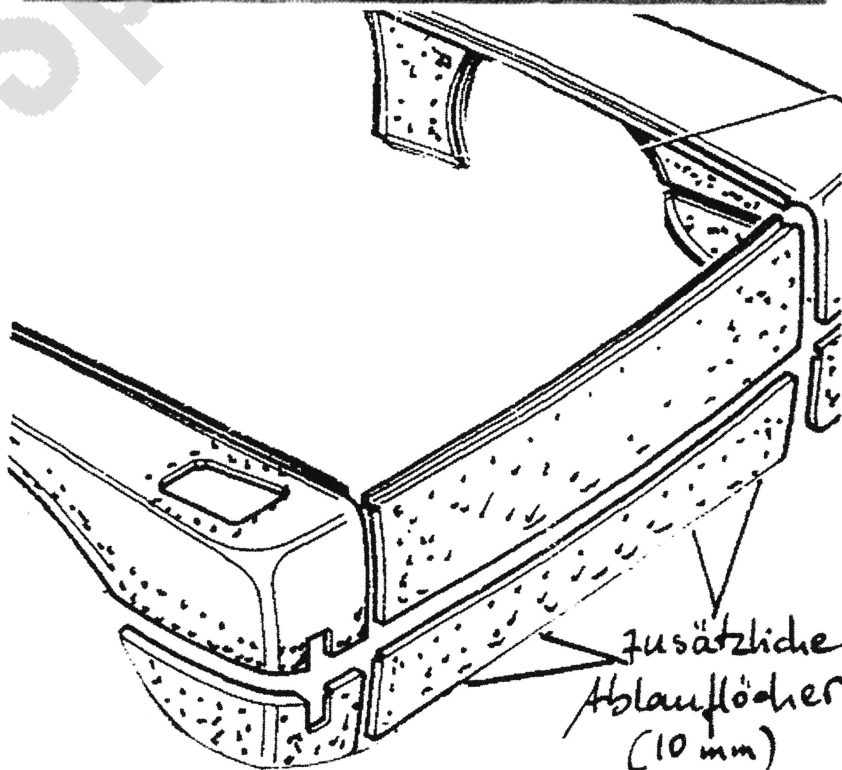
Wenn man diesen Vorgang so sorgfältig wie beschrieben ausgeführt hat, reicht es aus, alle zwei Jahre mit kleineren Mengen Konservie-

rung nachzuarbeiten. Garantie gibt es zwar keine, aber man kann ziemlich sicher sein, dass ein so konservierter SPIDER selbst nach längerer Zeit keine nennenswerten Roststellen aufweist.

Ein abschließender Tipp: Wachsflecken auf dem Lack, dem Werkzeug oder auf der Kleidung und Haut lassen sich mit einem benzin-getränkten Lappen beseitigen.

VIEL ERFOLG !!!

M. Keunecke



Die empfehlenswerte Werkstatt

FIAT WERKSTATT UWE DE GRAEF

Johannesstraße 22
50767 KÖLN
Tel.: 02233 / 691918



DIE EMPFEHLENSWERTE WERKSTATT IM KÖLNER NORDEN



Als zweiten Werkstatt-Tipp für unsere Spider-Magazin-Leser möchte ich Uwe De Graef aus Köln-Pesch vorstellen.

Vor zwölf Jahren übernahm er von seinem Vater die alteingesessene Fiat-Vertretung mit dazugehöriger Werkstatt. Uwe hatte bereits im jungen Alter von 22 Jahren seinen Meistertitel in der Tasche und brachte Schwung in den Laden.

Eines seiner Hobbys ist sein 79er Fiat Spider CS 2. Er kaufte ihn 1989 und restaurierte ihn sehr aufwendig: er baute ihn komplett auseinander, ließ ihn neu lackieren, alle Schrauben wurden verchromt, die Innenausstattung mit dem schönsten Leder ausgestattet und den Motor brachte er auf 131 PS mit seinen beiden 44er Weber-Vergasern. Aber: Uwe De Graef macht sich die größten Vorwürfe, ob er nicht doch der wahre Grund für Guidos Club-Austritt war. Zitat: „... war ich etwa doch zu schnell?“ Denn Uwes Edestahl-Auspuff kennen wir alle nur von hinten.

Also: man ist bei Uwe in guten Händen, wenn der eigene Spider nicht so richtig anspringen will oder seine italienischen Macken hat. Sein letztes Werk ist ein Fiat 500, der mit Sicherheit zu einem ebenso tollen Sahnetörtchen wird.

Auch wenn ihm ein Meister, Gesellen und Lehrlinge zur Seite stehen, ist seine Werkstatt immer gut besucht und einen Termin wäre frühzeitig abzusprechen.

Uwes Hobbys sind - neben seinem Spider - seine Harley und immer und zu jeder Zeit eine Latte macchiato bei dem Italiener an der Ecke. Und immer an seiner Seite: seine Angelika.

Eure
Petra



Das Spidertreffen

vom 5. bis 11. September 2005



Die Tage werden kürzer, die Nächte kühler und die Spidersaison neigt sich dem Ende zu. Doch zum Glück gab es da dieses Wochenende im September an dem sich die Fiatgemeinde zum alljährlichen Herbsttreffen zusammenfand.

Die Anreise war am Freitag den 09.09.2005, ab 17.00 Uhr, es ging ins „Schwabenländle“, genauer gesagt auf das Schloss Weitenburg bei Tübingen. Einen Spider-Wettergott gab es an diesem Wochenende leider nicht, denn pünktlich zum Freitagnachmittag hat es angefangen zu regnen und die Meisten mussten kurz vor dem Schloss ihr Dach schließen. Nach der Ankunft wurden die königlichen Gemächer im Schloss bezogen und bei einem ersten Bier, Sekt oder Wein wartete man auf die Anderen.

Um 19 Uhr gab es dann das erste Highlight des Treffens, denn der Schlossbesitzer Max Richard Freiherr von Rassler höchstpersön-

lich lud die italienischen Ritter zu einer Schlossführung ein. Im alten Gemäuer, urkundlich zum erstenmal 1062 erwähnt, gab es ein Begrüßungstrunk und eine nette, witzige Anekdote über das Schloss.



Im Anschluss ging es gemeinsam zum Abendessen, a la carte mit Spezialitäten aus der Region. In gemütlicher Runde mit netten und interessanten Gesprächen unter Gleichgesinnten, verflog der Abend im Nu, bis auch um 22 Uhr die letzten Spiderfreunde hoch oben auf dem Schloss eintrafen. Nach Dessert, Zigarre oder Digestif gingen die Ersten auch schon ins Bett, um sich für die bevorstehende Rallye am nächsten Tag auszuruhen.

Die Ersten waren bestimmt schon ganz früh wach, entweder vor Hunger, Aufregung oder weil der Hund zum Gassi ausgeführt werden musste (an dieser Stelle ein Gruß an unsere tierischen, vierbeinigen Spiderfreunde Trude, Charly und Casy). Bei einem gemeinsamen Frühstück stärkte man sich für den harten,

im Schloss zweiter Teil



bevorstehen-
den Tag.

Im Schloss-
hof wurden
die Start-
nummern und
Roadbooks
verteilt und
die Teilneh-
mer bekamen
einen ersten
Eindruck, was
von ihnen an

diesem Tage abverlangt wurde. Die planmä-
ßige Abfahrt der herbstlichen Rallye war um
8.30 Uhr geplant, aber erst um 9.15 hieß es
dann „Ladies and Gentlemen, please start your
Engine“ und der erste Motor lief. Vom Schloss
ging es direkt auf den Golfplatz bei dem es
gleich die erste Wertungsprüfung für den Bei-
fahrer gab. Ein Hindernisparkour wurde auf
dem Green angelegt und es gab eine kurze In-
struktion durch eine Golflehrerin. Und los ging
es, mit möglichst wenig Schlägen die ersten
Punkte zu sammeln.

Im Anschluss war Gelegenheit, die herrliche
Gegend zu erkunden. Leider bei sehr wechsel-
haften Wetterbedingungen (Dach auf, Dach
zu). Aber nicht nur die Landschaft stand im
Mittelpunkt auch das Einsammeln von Lö-
sungen, z. B. Wie heißt die Partnerstadt von
Balingen? Wie viele Wappen hat der Dorf-

brunnen? usw. waren Fragen, die den Teams
Punkte einbrachten.

Die zweite Wertungsprüfung bestand darin,
sein italienisches Ross um einen Slalompar-
cours zu manövrieren. Als Location wurde ein
alter Fabrikhof gewählt und die Zeit für die
Vorwärts- und Rückwärtsdurchfahrt wurden
gemessen und sollten nicht allzu sehr von
einander abweichen. Die Route führte durch
wunderschöne, kleine und idyllische Ort-
schaften hinauf auf die Schwäbische Alb.

Die dritte Wertungsprüfung lag auf dem
884m hohen Lochenpass. Dort galt es, seinen

italienischen Boliden zwischen zwei Pylonen
zu parken mit möglichst gleichem Abstand zur
vorderen bzw. hinteren Stoßstange.

Der Mensch und auch unser heißgeliebtes
Gefährt brauchen hin und wieder eine kleine
Pause und so kehrten wir zur Mittagszeit in
den „Gasthof Bahnhof“ zum leckeren Maulta-
schen-Essen ein. Aber nicht lang war die Rast,
denn die Rallye war noch nicht vollbracht.

Das offizielle Ende der Rallye war ein Park-
platz auf dem die letzten Wertungspunkte ge-
sammelt wurden. Wagenheber, Verbandskas-
ten und das Wissen des Datums der nächsten





Abgassonderuntersuchung, waren dabei Dinge die einem noch die letzten Punkte einbrachten. Gemeinsam im Konvoi ging es dann ca.

40 km zurück zum Schloss. Alle Spider kamen dann in den „Parc Ferme“ des Schlosshofes.

Am Abend kam es zum gemütlichsten Teil des ganzen Tages, wir trafen uns um 20.00 Uhr zum gemeinsamen Grillabend mit Siegerehrung. Nach einem ausgiebigen Mahl mit Salat und Gegrilltem, wurde jeder Rallye-Teilnehmer geehrt und mit einer Urkunde ausgezeichnet. Aber auch so ein toller Tag geht einmal dem Ende zu und es verabschiedeten sich langsam die Ersten zu ihrer wohlverdienten Nachtruhe.

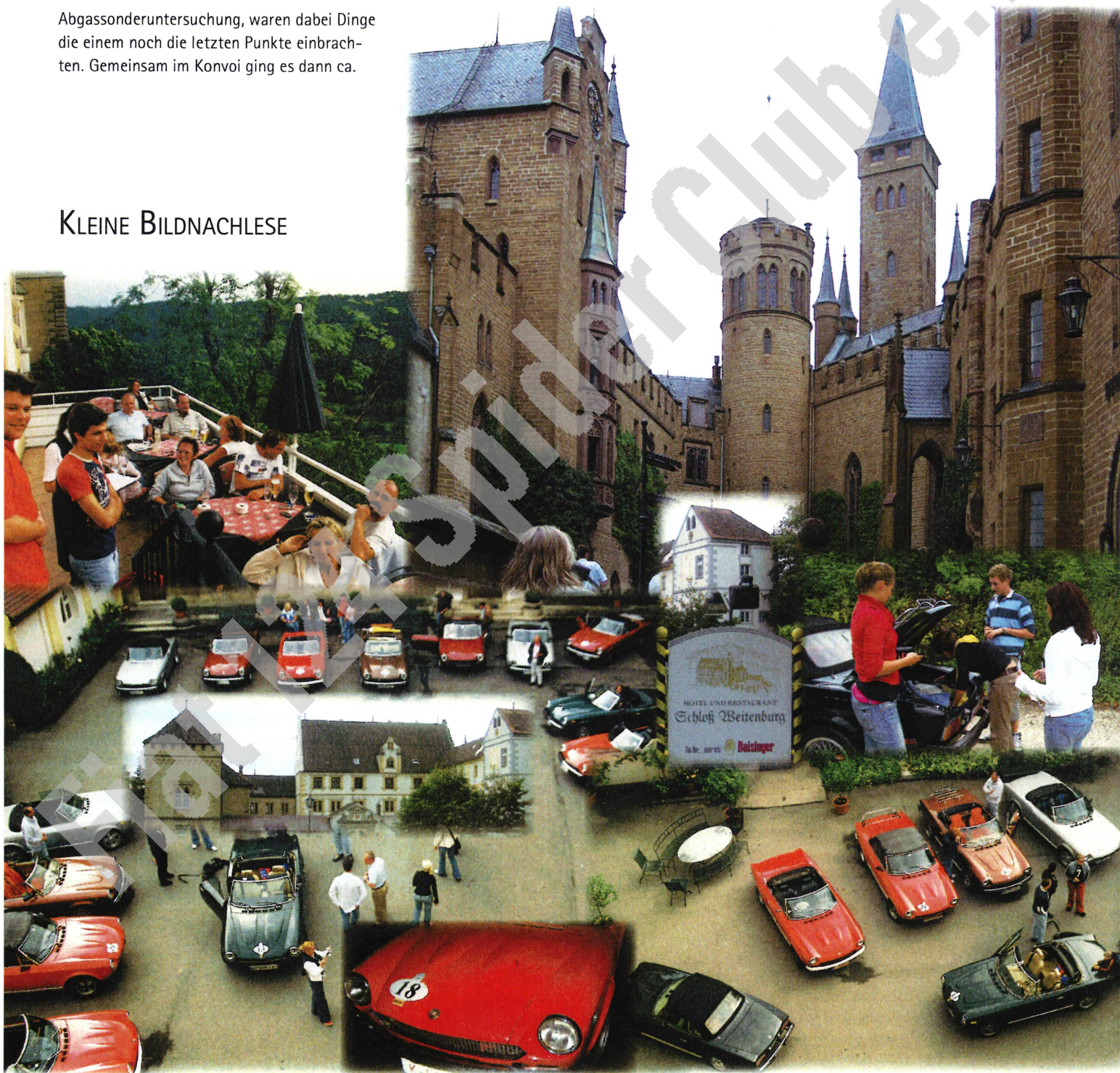
Der Sonntagmorgen begann mit einem ausgiebigen Frühstück und das diesjährige

Herbsttreffen neigte sich dem Ende zu. Um 10 Uhr war die Abreise am Schloss und Kilometer für Kilometer kamen wir der Burg Hohenzollern näher. Nach Burgbesichtigung und einem kleinen Spaziergang, ging es auf die Autobahn und in Richtung nach Hause.

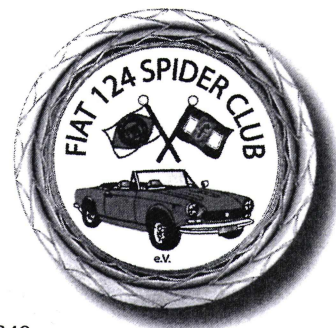
Ganz zum Schluss möchten wir uns im Namen aller Teilnehmer bei dem Organisationsteam Monika Schaal, Marc Schall, Astrid Haase und Jochen Haase für das wunderschöne Wochenende und die tolle, spannende Rallye bedanken.

von Carsten Brückner
und Janine Trempler

KLEINE BILDNACHLESE



Mitgliederbewegungen



NEUE MITGLIEDER

Marcel Böhlinger
Reg. 9

Bahnhofstr. 34
71701 Schwieberdingen

07150/301642
mailto:yellowbenz@gmx.net

Lars Dierdorf
Reg. 5

Quellenweg 13A
49324 Melle

05422/924784
mailto:eisbaer1306@gmx.net

Manuel Göb
Reg. 7

von-Groote-Ring 36
53359 Rheinbach

0160/5440446
mailto:manuel.goeb@online.de

Bodo Huth
Reg. 7

Auf der Peterswiese 2
55271 Stadecken-Elsheim

06136/6313
mailto:mail@petershof-stadecken.de

Thies Jork
Reg. 1

Brunsbüttelerstr. 3
25541 Brunsbüttel

04852/6543
mailto:tjork@freenet.de

Dr. Raphael Thomas
Reg. 7

Am Truxhof 20
44229 Dortmund

0177/8358333
mailto:raphael@enviro.de

ÄNDERUNGEN;
Heiko Hambrock
Reg. 8

Neckarstrasse 9
68789 St. Leon Rot

0171/2273361
mailto:heiko@hambrock.com

Thomas Eimer
Reg. 5

Oesterwiekerstr. 236
33415 Verl

05246/929675
mailto:thomas_eimer@web.de

Frank Lambertz
Reg. 3

Südostallee 237
12487 Berlin

0173/5227152
mailto:montassa@arcor.de

*Wir wünschen allen eine
frohe Weihnachtszeit
und einen pannenlosen Start
in die neue Saison*



News von FIAT

Um das Unternehmen Fiat war es in den letzten Jahren nicht zum Besten bestellt. Seit Monaten liest man im Wesentlichen negative Meldungen. Doch mittlerweile scheint das Schlimmste überwunden zu sein. Um auch die weniger eifrigen Leser der Tagespresse unter euch auf dem laufenden zu halten, drucken wir an dieser Stelle zukünftig ausgewählte Neuigkeiten rund um die Marke und das Unternehmen ab.

TURIN. DPA/baz. 18. November.

Fiat-Chef Sergio Marchionne ist überzeugt, dass der italienische Autohersteller endlich marktorientiert aufgestellt ist und wesent-

liche Teile des Sanierungsprogramms geschafft sind. „Bei Fiat Auto haben wir mehr erreicht, als es den Anschein hat, aber es gibt immer noch viel zu tun. Auf der strukturellen Seite haben wir 80 Prozent geschafft.“ Er sei überzeugt, dass ein absolut marktorientierte Organisation geschaffen wurde, sagte Marchionne der „Automobilwoche“.

In der Modellpolitik müsse Fiat jedoch noch mit den Problemen aus der Vergangenheit leben. „Fiat Auto hat auch eine Altlast von großen Fehlentscheidungen, die in der Vergangenheit getroffen wurden, zu tragen.“ Marchionne nannte als Beispiel die halbe Mil-

liarde Euro, die in den Lancia Thesis investiert wurde. „Heute würde man sich für eine völlig andere Modellpalette entscheiden.“

Die häufigen Wechsel in der Führung des Unternehmens verteidigte der Fiat-Chef. „Ich zögere nie, Wechsel zu vollziehen, wenn sie die Qualität des Teams verbessern. Wichtig sind Hingabe, Härte und Disziplin.“

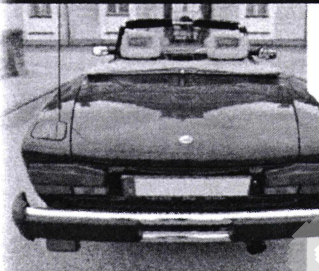


MÜNCHNER SPIDER-HIGH-SOCIETY:

wir lesen und erstarren in Ehrfurcht!

LIFESTYLE

LIFESTYLE



BELLA MACCHINA

Das „Schwalbenschwanz“-Heck und die Front im Look des legendären Ferrari 276 Spider machen den Fiat 124 Spider unverkennbar.

Die Linienführung und sein spritziger Motor machten ihn zu einem Cabrio mit Kultstatus. Der Fiat 124 Spider hat eine wachsende Fangemeinde.

Das Cash-Autoklassiker-Porträt

Für die italienischen Momente...

Wenn von italienischem Autodesign die Rede ist, fällt ein Name zuerst: Pininfarina. Ob Ferrari 250 GT, Cisitalia 202 oder Lancia Aurelia – das „F“-Signet der 1930 von Battista (genannt „Pinin“) Farina 1930 gegründeten Karosierschmiede zielt viele Autoklassiker.

Speziell 1966 war für die Turiner Design-Trendsetter ein ganz besonderes Jahr, in dem sie gleich mit drei Schöpfungen in Serie gehen konnten. Alfa Romeo startete mit dem Duo Spider, und Fiat kam mit dem noblen Dino Spider (mit V6-Ferrari-Motor) sowie dem Mittelklasse-Cabriolet 124 Spider an den Markt. Letzterer hatte das Zeug zum Evergreen: Bis November 1985 wurden 198.020 Einheiten produziert.

„Seine Linie ist dem Ferrari 275 Spider nachempfunden“, weiß Michael Baltes. Der Marketing- und Vertriebs-



traf sich mit dem Cash-Fotografen vor dem Nymphenburger Schloss in München: Michael Baltes, Pininfarina, mit seinem Fiat 124 Spider (Baujahr 1985)

manager bei der Münchner Hiscoc Versicherung besitzt einen Spider der letzten Baureihe (Typ DS, „Spider-europa“). Neben dem durchzugskräftigen Motor schätzt er die Frischluftqualität: „Offen zu fahren ist mit diesem Auto das schönste, da die hinteren Seitenscheiben mit dem Verdeck versenkbar sind und die vorderen ganz in den Türen verschwinden.“

Der 124er Spider (Typ AS, 90 PS, gebaut bis 1969) ging mit einem Vierzylinder-1,4-Liter-Triebwerk mit (damals eine Rarität) zwei zahlstromegetriebenen Nockenwellen an den Start. Und mit einem Fahrwerk, das in seiner Klasse seinesgleichen suchte: „Ein Wunder an Gleichmäßigkeit. Es versagen alle die Begriffe vom Untersteuern und Übersteuern (...). Er ist wie die Schweiz: unbefruchtet neutral“, schrieb „auto, motor & sport“ in Ausgabe 14/1967.

Kennlich ist der AS-Typ an seiner glatten Motorhaube – spätere Modelle

weisen dort zwei Buckel für die höher bauende Maschine auf, die sich im Laufe der Jahre auf zwei Liter Hubraum steigerte. Das Ergebnis: Beim „Volumer“-Spider (Typ DS VX, 1983 bis 1985, 500 Einheiten) mit Extrapuste aus

einem Roots-Kompressor schrammt die Tachonadel bei Topspeed die 200-Stundenkilometer-Marke.

Hauptsatzmarkt für den Spider war übrigens nicht sein Heimatland, sondern die USA – und Deutschland, wo heute noch rund 20.000 Exemplare existieren. Etliche von ihnen sind Importe aus den Vereinigten Staaten, da zwischen 1974 und 1981 fast aus-

schließlich für diesen Markt produziert wurde (CS-Typen, auch „Spideramerica“ genannt). Den scharfen nordamerikanischen Sicherheitsbestimmungen waren die damals eingeführten „Gummiboot“-Stoßstangen geschuldet, die Fiat zum Einsatz brachte.

Ab 1981 übernahm Pininfarina die komplette Fertigung und lieferte die DS-Varianten nach Europa, USA und

Japan aus – bereits mit Einspritzanlage, Kat und elektrischen Fensterhebern.

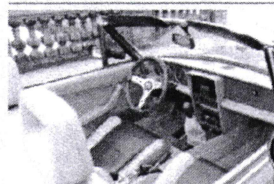
Wer einen Spider-Kauf erwägt, sollte auf Rostfahrs an neuralgischen Stellen achten. Insbesondere an den Radläufen, Schwellern, am Achsträger und im Kofferraum bei der Batterie nachschauen“, so Baltes’ Tipp. „Anfällig ist auch der Ansaugkrümmer, gerne sind bei den neueren Typen die Lenkungs-dämpfer und Gummiteile hüllos. Und die Vorgängermodelle verlangen enormes Feintuning bei der Einstellung.“

Durchschnittlich begabte Bastler können indes viel selbst erledigen, zumal es um die Ersatzteilversorgung gut bestellt ist. Sollten aufwändige Reparaturen anstehen, empfiehlt Baltes den Blick auf www.fiat-spider.de, die Website des Fiat 124 Spider Club e.V. „Dort findet sich ein Werkstättenverzeichnis von regionalen Spezialisten, die bei jeder Notlage weiterhelfen.“ Profunde Expertentipps enthält auch das Standardwerk „Das große Fiat-Spider-Buch“ von Eberhard Kittler (17,90 Euro, erschienen im Heel-Verlag).

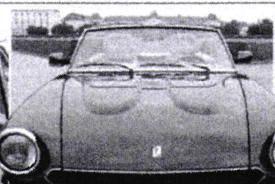
Baltes, der auch einen Porsche 911 und als Dienstwagen einen Audi A4 Quattro pilotiert, legt mit seinem Spider rund 5.000 Kilometer im Jahr zurück: „Zwar kann man das Auto täglich nutzen, für den Winter ist es aber eher untauglich. Das Dach ist dicht und die Heizung okay, doch Schnee ist dem Hecktriebler nicht zu empfehlen, die Salzkorrosion tut das Übrige.“

In der Oldtimer-Liste rangiert der Fiat 124 Sport Spider mit Zustand 2 (unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert) je nach Baujahr zwischen 7.300 und 10.000 Euro. „Er ist damit ein sehr erschwinglicher Old-beziehungsweise Youngtimer, der sogar leicht im Wert steigt“, bekräftigt Baltes.

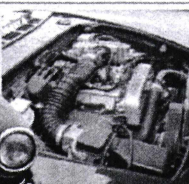
Nur ein gut erhaltener „Volumer“ strapaziert das Portemonnaie stärker. Ems gilt aber für jeden Fiat Spider, egal ob 60er-, 70er- oder 80er-Jahre-Modell: Bella figura machen sie alle. mtd



Metallwerk: Gediegenes Interieur von Pininfarina, „Spidereuropa“-Baureihe.



Cash: 10/2005



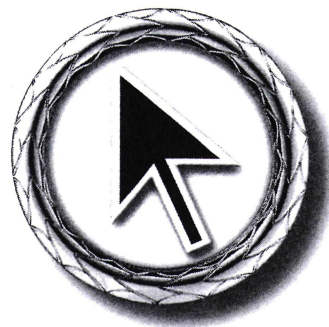
Kraftwerk: Der 2-Liter-Motor des letzten Spider-Modells.



Standardwerk: „Das große Fiat-Spider-Buch“.

Alte Liebe rostet doch !

Von Oliver Lauter



Es waren Erbkönigjäger, die 1966 erste Bilder vom neuen Spider knipsen konnten. Und die Begeisterung in Italien war groß, obwohl das Fahrzeug, das intern die Bezeichnung AS trug, getarnt war und noch nicht dem Serienstand entsprach. Bis zum 48. Turiner Autosalon im November desselben Jahres, auf dem das Cabrio offiziell präsentiert wurde, flossen noch zahlreiche Detailverbesserungen ein.

Der 124 Spider wurde während seiner nahezu zwanzigjährigen Bauzeit zum Inbegriff des italienischen Dolce Vita. Lediglich der Alfa Spider vermochte noch mehr Emotionen zu wecken.

MOTOR UND ANTRIEB

Auf dem Autosalon rollte der neue Fiat als schlichter 124 Sport. Die bestechende Optik kaschierte sehr gut, dass der Spider ein Abkömmling der drögen Familienkutsche vom Typ 124 war. Die Bodengruppe wurde um 14 Zentimeter gekürzt, Fahrwerk und Getriebe stammen ebenfalls aus dem Großserien-Teileregale. Neu war hingegen der drehfreudige 1,4-Liter-Vierzylinder mit 90 PS (bei 6000/min), der das Cabrio immerhin auf 170 km/h beschleunigte. Dass sich die Ingenieure den 124 als Basis auserkoren hatten, schadete also keineswegs.

Der 920 Kilo schwere 2+2-Sitzer hatte eine gut ausbalancierte Gewichtsverteilung (60:40), ein gegenüber dem 124 härter abgestimmtes Fahrwerk – allerdings mit der aus der Limousine stammenden starren Hinterachse – und breitere Reifen. Statt der schmalen 155er-Pneus rollte das Cabrio auf für damalige Verhältnisse breiten 165er-Reifen in Kombination mit 13-Zoll-Felgen. Die Bremsanlage mit hydraulisch betätigten Scheibenbremsen sorgte für ordentliche Verzögerung, das voll-synchronisierte Fünfganggetriebe ermöglichte schnelle und präzise Gangwechsel. Technisch war der Spider also auf der Höhe der Zeit. Und so fuhr er sich auch. Er war keine aggressive Heckschleuder, sondern ein fein austarierter Cabrio, das mit viel Fahrspaß überzeugte



konnte. Die damit einhergehenden Verbräuche von elf bis zwölf Liter Super trübten das Bild nicht.

Die BS-Reihe, die ab 1969 gebaut wurde und rund 11.000 Mark kostete, war letztlich ein Facelift. Erkennbar war der Neue an den zwei charakteristischen Buckeln auf der Haube und dem Wabengrill. Grund für die Ausbuchtungen waren die beiden Doppelvergaser des neuen Motors. Es handelte sich dabei um den 1,6-Liter-Vierzylinder (110 PS) aus dem Fiat 125 (BS1). Der Spider stieß damit in eine neue Klasse vor. 180 km/h und zehn Sekunden von null auf 100 km/h waren damals Werte, die sich sehen lassen konnten. So ließen sich selbst die neuen VW-Porsche aufmischen. Parallel konnten deutsche Kunden bis 1972 noch die kleinere Version ordern. Das Fahrwerk blieb im Grundsatz gleich.



Aufgrund der Ölkrise senkte Fiat 1971 die Leistung auf 100 PS, bis im September 1972 der neue Vierzylinder aus dem 132 Einzylinder hielt. Die nunmehr CS genannte Version brachte es auf 108 PS bei 6000 Touren. Dieser Motor verschwand bereits im Juli 1973 wieder von der Bildfläche. Von dem Interimsmo-

dell liefen rund 11.000 Exemplare vom Band. Ebenfalls im Sommer 1972 entschied man sich bei Fiat für den 1,8-Liter-Vierzylinder aus dem 132, der 118 PS mobilisierte. Ein Tacho bis 220 signalisierte den Anspruch. Mit der Einführung der neuen Aggregate stieg auch der Preis kräftig an. 1973 waren schon 14.250 Mark fällig. Der Spider verlor an Boden, nicht zuletzt, weil neue Konzepte auf den Markt kamen: die Henkel-Cabrios. Und der Fiat X1/9, der mit seiner keilförmigen Karosserie deutlich moderner wirkte, sorgte Mitte der siebziger Jahre für Konkurrenz im eigenen Haus. 1978 endete der Lebenszyklus des Spider, nachdem selbst die Amerikaner das Interesse verloren hatten.

Doch Tote leben länger. Auf der IAA 1981 stand das Cabrio wieder auf dem Messestand! Die Nachfrage überraschte, so dass sich Fiat gezwungen sah, den Spider wieder aufzuleben. Allerdings nicht in Eigenregie. Pininfarina übernahm Produktion und Vermarktung des Fahrzeugs. Im März 1982 lief die Fertigung des (DS1) Spidereuropa an. Den Antrieb erledigte der bekannte Vierzylinder, der es noch auf 105 PS brachte und mit verbleitem Sprit versorgt werden musste. Eine umweltfreundliche Version mit geregelterm Kat gab es ab Ende 1984. Die Leistung: 103 PS. Topmodell war der Spidereuropa Volumex, der mit satten 135 PS auf sich aufmerksam machte. Er lief ab 1983 vom Band. Seine Werte: 190 km/h und 8,6 Sekunden von null auf 100 km/h. Pininfarina beendete die Produktion im Juli 1985, nachdem das Auto kurz zuvor noch einmal tief greifend renoviert wurde. Eine moderne Zahnstangenlenkung hielt ebenso Einzug wie eine geänderte Vorderachse und ein neues

Kühlsystem. Trotzdem war nach rund 200.000 Exemplaren Schluss – das Auto war einfach nicht mehr zeitgemäß.

KAROSSERIE UND INNENRAUM

Das durchaus geräumige Cockpit mit den fünf Rundinstrumenten und der Holztäfelung unterstrich den sportlichen Anspruch. Das verchromte Lenkrad und der lange Schalthebel verströmten echtes Sportwagen-Feeling. Lediglich die extreme Froschhaltung nervte von Beginn an. Sie war auf die betagte Lenkung zurück zu führen. Erst mit der Einführung des so genannten Spidereuropa gab es tief greifende Veränderungen: Das Cockpit wurde gründlich überarbeitet. Eine Zahnstangenlenkung ersetzte die Schnecken-Rollen-Lenkung. Auffälligstes Merkmal war die neu eingeführte Mittelkonsole mit den beiden senkrecht stehenden Ausströmern. Die Rundinstrumente blieben, das Lenkrad schrumpfte. Relativ klein war der Tank, der lediglich 45 Liter fasste.

FAZIT

Fiat traf mit dem 124 Spider exakt den Zeitgeist – ein aufregend schönes Cabrio mit sportlichem Charakter, das sich selbst weniger Betuchte leisten konnten. Rund 11.000 Mark kostete der 124 Spider. Und Extras gab es fast keine: Radios für 300 bis 700 Mark und Magnesiumfelgen für 500 Mark waren mehr oder weniger die einzigen Optionen. Der Hecktriebler konnte sich in der Phalanx der Alfa Spider, MG B und Triumph TR 4 gut behaupten. Und heute? Der 124 Spider ist ein Klassiker! Ein Cabrio, das Emotionen weckt. Vielleicht tritt die Fiat Barchetta einmal seine Nachfolge an.

DER MARKT

Der Bestand schrumpft. Grund: Viele Exemplare wurden nicht gerade gepflegt. Wer sich einen Fiat 124 Spider zulegen möchte, muss Nehmerqualitäten mitbringen. Rost an malarden Karosserieteilen ist üblich. Davon blieben-

auch nicht die US-Varianten verschont, denen oftmals ebenfalls keine Pflege zuteil wurde – und die kalifornische Sonne allein macht es auch nicht. Vor Überraschungen ist man also nie sicher. Da hilft nur ein sehr gründlicher Check der Karosserie und der Bodengruppe. Obwohl Motoren, Fahrwerk und Mechanik recht problemlos sind, gilt auch hier: Schlechte Pflege zerstört alles. Ein gutes Exemplar läuft dagegen recht problemlos auch einmal 200.000 Kilometer. Bei Kat-Versionen muss der Käufer öfter defekte Lambdasonden in Kauf nehmen.

Erfahrungsberichte und Hilfe kann sich der Interessent bei den Fiat 124 Spider-Clubs im Internet holen. Und was kostet das Vergnügen: Ein gut erhaltenes Exemplar schlägt heute mit 12.000 Euro zu Buche, eine „Rostlaube“ mit weniger als 4.000 Euro. Tipp: Es gibt eine schicke Sonderserie, die anlässlich des 50-jährigen Jubiläums von Pininfarina aufgelegt wurde. 1001 Exemplare wurden gebaut.

GUTES UND SCHLECHTES

- + Tolles, zeitloses Design
- + Robuste Technik
- + Gutmütiges Fahrverhalten
- Verarbeitungsmängel
- Teilweise gewöhnungsbedürftige Ergonomie
- Oft pflegeunwillige Vorbesitzer

GESCHICHTLICHES

- 1966 Präsentation der ersten Modellreihe (AS)
- 1969 Einführung der BS-Reihe
- 1972 Fiat stellt die CS-Version vor, die bis zum Produktionsende gebaut wurde
- 1982 Pininfarina übernimmt Produktion – DS-Reihe
- 1983 Spidereuropa Volumex mit 135 PS
- 1984/85 Umfassende Modellpflege
- 1985 Einstellung der Produktion

TYPISCHES

- * Rost an Karosserie und Bodengruppe
- * Undichtigkeiten im Kühlsystem
- * Defekte Lambdasonden
- * Störanfällige Startautomatik beim Volumex
- * Reißende Auspuffanlagen
- * Defekte Handbremsattel

PREISBEISPIELE

- | | |
|-------------|--------------------------------------|
| 4.000 Euro | Fiat 124 Spider, Bj 1967 |
| 12.00 Euro | Fiat 124 Spider, Bj 1967, Topzustand |
| 18.000 Euro | Fiat 124 Spider Volumex |



MANFRED SEEKAMP hat sich die Zeit mit dem Studium des Hamburger Abendblattes vertrieben – hier sein Fundstück für Cabriofahrer:

Offene Gesellschaft im November



Der Mensch neigt dazu, sich immer wieder mit den großen Fragen des Seins auseinanderzusetzen: Was ist der Sinn des Lebens? Was hat sie, was ich nicht habe? Und: Was machen die 34 000 Hamburger Cabriofahrer im tränenfeuchten November, wenn ihre Open-Air-Erostessen nicht viel mehr sind als ein Vierrad mit Stofflappen?

Die süße Zeit des Cruisens (Neudeutsch für „Durch die Gegend gurken, dabei unbeteiligtes Geschau oder Sonnenbrille extragroß aufsetzen, alternativ ins erdnußgroße Telefon schreien) ist vorbei; das ferne Grollen der Porsche-Motoren in den Straßenfjorden rund um Neuer Wall und Hohe Bleichen ein Echo vergangener Tage voller Sommerduft und schleifender Kupplung.

Wahrscheinlich sortiert der geübte Flirt-Cruiser jetzt zugesteckte Telefonnummern? Pflegt die zugbedingte Nackenstarre? Vielleicht leiht er sich einen kontaktfreudigen Beagle aus, um auf den Hundewiesen am Alster-Cliff Familienkompatibilität vorzuführen?

Nein, ganz anders. In München, Berlin oder Düsseldorf mögen sie Hardtops auf ihre kapriziösen Heckschleudern tackern, doch hier bei uns sind Männer Männer, keine Susis. Der Hamburger Cabriofahrer fährt auch bei gefühlten minus fünf Grad oben ohne.

Selbst in der Winterpause der Hormone pflegt er die Sehson – und hofft, daß das Octangeschwängerte Charisma von Spider, MX5 oder Z3 für einen zweiten, erwärmenden Blick reicht.

Übrigens fahren auch Ladys weiterhin offen – wann sonst flattert das Haar so apart, und mit welchem Autotyp läßt sich so smart auf der Elbchaussee eine Motorpanne vortäuschen, auf daß ein hübscher Anwohner mit Grundbesitz zu Hilfe eilt? Eben. Das nur als kleine Anregung.

Abgesehen davon hoffen wir Frauen auf den Cabrio-Mann, der im Vorwinter über unsere eisblauen Finger haucht, die Sitzheizung aktiviert und sachte aufs Gas steigt: „Komm, Sternchen, fahren wir nach Rimini? Im Kofferraum ist Platz für einen Bikini und fünf Paar Schuhe.“ Vielleicht sagen wir „Ja“, wenn er trotz Zentralverriegelung die Beifahrertür zuerst öffnet. Vor allem beim ersten Date, und noch wichtiger: auch nach Jahren noch.

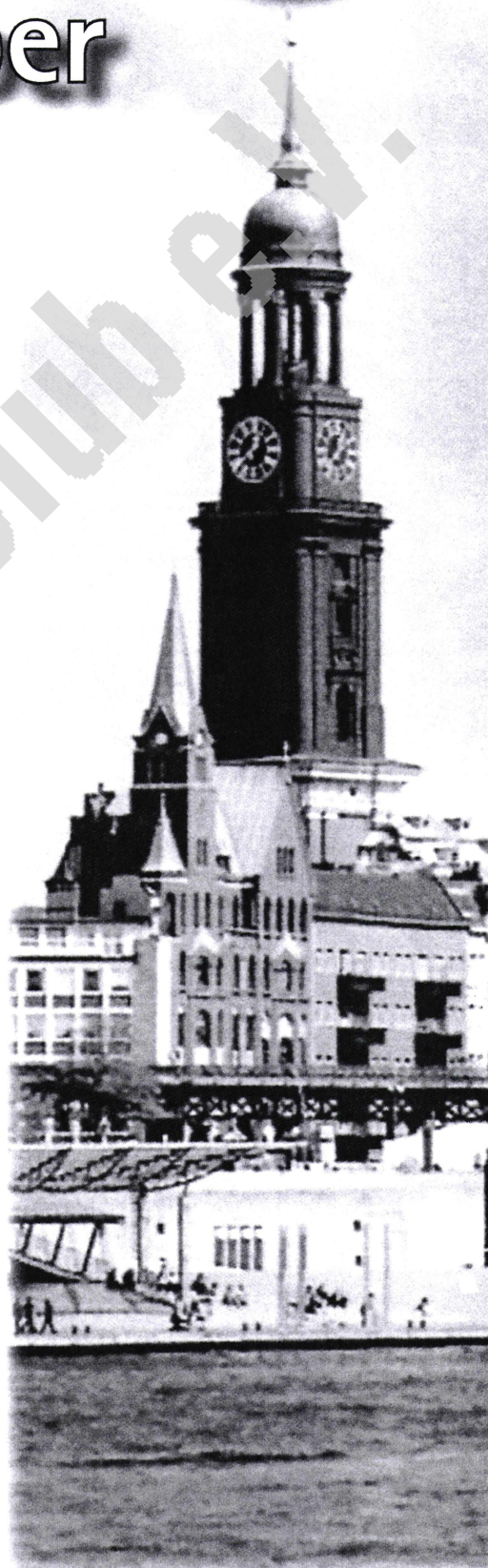
Das rockt mehr als jedes Cabrio – auch ohne Cabrio.

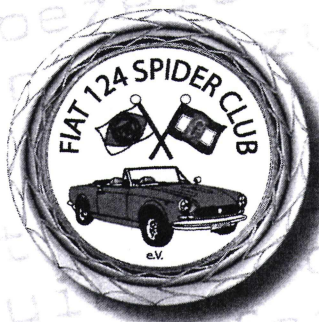
Nina George

*schreibt jede
Woche in LIVE.*

HAMBURG'S BESTER PARKPLATZ FÜR VERLIEBTE:

Zu Mitternacht neben dem „König
der Löwen“-Zelt im Hafen oder
an der Alster, Höhe Hotel Interconti

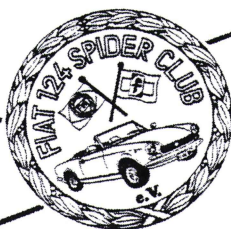




Spider Magazin recycled

HEFT 3/1985

Spider- MAGAZIN



- für alle Spider Freunde -

3/85

- IN EIGENER SACHE -

Wie fühlt man sich doch ohne Spider - wie ein halber Mensch, derjenige, der seinen Wagen über den Winter abgemeldet hat, wird mir nachempfinden können. Die Clubarbeit geht trotzdem weiter und erreicht mal wieder einen Höhepunkt mit der nun dritten Ausgabe des vorliegenden Spider-Magazins. Dieses entsteht in unermüdlicher Mitarbeit einiger, weniger Mitglieder und nimmt merkbar an Umfang zu und damit auch an Informationsgehalt für jeden Einzelnen. Es ist eine junge Zeitung und lebt fast nur von den Beiträgen, die aus den Reihen der Redaktion kommen. Wir würden uns freuen, auch von anderen schreibfreudigen Mitgliedern Beiträge aller Art veröffentlicht zu können, es sind keine journalistischen Glanzleistungen gefordert!

Nicht nur die Zeitung wird immer umfangreicher, auch die Mitgliederzahl wächst, wir erreichen die 60, und auch einen allmählich steigenden Bekanntheitsgrad, nicht zuletzt bedingt durch unsere Treffen, von denen wir drei dieses Jahr hatten. Der Schwerpunkt der Treffen lag bisher im Norddeutschen Raum, das wird sich hoffentlich nächstes Jahr ändern, wenn sich einige Mitglieder im Süden und Westen Deutschlands bereiterklären, kleinere Regionaltreffen zu organisieren. Dieses bedeutet natürlich etwas Arbeit, bringt aber auch viel Spaß.

die letzten Clubtreffen haben es gezeigt, den Organisatoren möchte ich im Namen aller Mitglieder dafür noch einmal herzlich danken!

Nun beginnt die ruhige Saison und mancher Spider wird sich im Frühjahr kaum wiedererkennen, ist er doch durch die aufopfernde Arbeit seines Besitzers von der Rostlaube zur Augenweide geworden. Wie heißt es doch so schön: FIAT-Spider- noch nie war er so wertvoll wie heute, die Anspielung ist selbstredend, ist doch die Produktion unseres schönen Automobils im Sommer dieses Jahres eingestellt worden.

Der Winter gehört den Limousinen, lassen wir sie ohne Konkurrenz den Pfad durch den Schnee suchen, sie können ein bißchen Selbstbewußtsein gebrauchen, verlassen sie doch im Angesichte eines Spiders!

Ich hoffe, daß wir uns alle zu Pfingsten 1986 am Nürburgring (siehe Seite) zu unserem 3. Jahreshaupttreffen+ Mitgliederversammlung mit strahlenden Autos und Gesichtern wiedersehen und wünsche Euch in diesem Sinne einen rutschfesten Winter!

Michael Bischoff

Auf der Titelseite des SM 3/85 prangte auch damals schon der Aufruf, Berichte an die Redaktion zu liefern, ein wohl ewig junge Thema. Der damalige Redakteur Michael Bischoff zog eine Jahresbilanz und freute sich über die stetig steigende Mitgliederzahl von damals 60 Leuten (von denen 10 heute noch dabei sind).

AUF DEN SPUREN...

Das wir ein wunderschönes Auto fahren, muß hier nicht extra erwähnt werden. (Dem, der es vergessen haben sollte, sei angeraten, sich in der Garage davon zu überzeugen)

Daher erscheint es interessant, ein bißchen über die Geschichte des Fiat 124 Sport Spider zu erfahren.

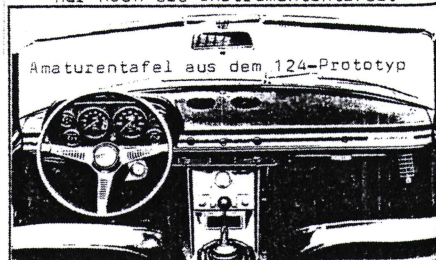
Fiat's Ambition, den 124 Spider zu bauen, entstand aus der Notwendigkeit einen Nachfolger für den 1500 (auch 1200, 1600) zu finden, dessen Zeit gekommen war, schließlich stammten Chassis und Unterbau noch vom 1100, 103, der 1953 konstruiert wurde.

Der 1500 wurde von 1959-1966 in seinen verschiedenen Versionen 22 695 mal als Cabriolet und 3024 mal als Coupé gebaut und war Fiat's bis dahin erfolgreichster Sportwagen.



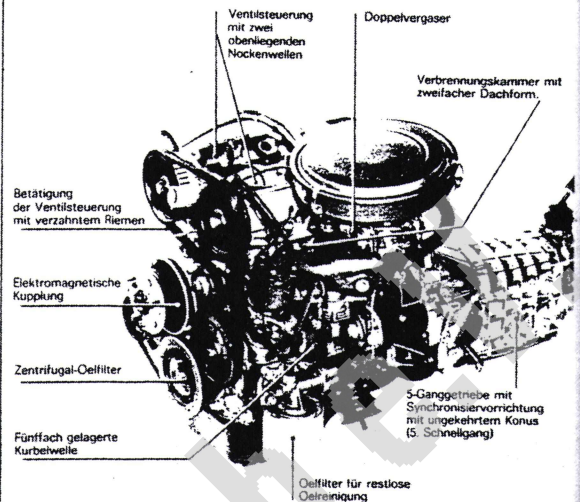
Um diesen Erfolg zu erhalten, mußte ein modernes, möglichst preiswertes Auto entstehen, das an die Tradition der Grand Turismo Wagen anknüpfen konnte.

So wurde der 124 Spider von Grund auf neu konstruiert und es entstand im April 1966 ein Prototyp "124 Spider" der fast der endgültigen Version, ab Sommer 1966 produziert wurde, entsprach; geändert wurde eigentlich nur noch die Instrumententafel.



DIE WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN

FIAT 124 SPORT SPIDER



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 71,5 mm, Hubraum 1438 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,9:1, Leistung 90 PS bei 6500 U/min, spezifische Leistung 62,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 11,0 mkg bei 3600 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6500 U/min) 15,5 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (bei 3450 U/min) 8,2 m/s, 2 obenliegende Nockenwellen durch einen verzahnten Riemen betätigt, Sechsgelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 3,8 Liter, 1 Weber-Doppelvergaser 34 DPH, mechanische Kraftstoffpumpe, 45 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 60 Ah, Lichtmaschine 400 W.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einseitigen-Trockenkupplung, mechanisch betätigt, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,422 (14,0), II. 2,10 (8,6), III. 1,361 (5,6), IV. 1,0 (4,1), V. 0,912 (3,74), R. 3,528 (14,5), Achsantrieb 4,1, Ölinhalt Getriebe 1,85 Liter, Achsantrieb 0,7 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Drehtabilisator, hinten Starrachse, Schraubenfedern, Längsschubstreben, Panhardstab und Drehtabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische

ABMESSUNGEN

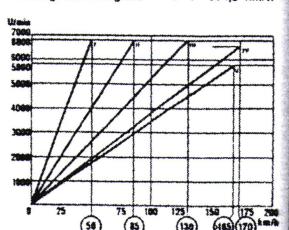
Radstand 2280 mm, Spur 1350/1320 mm, Außenmaße 3971 x 1613 x 1220, Wendekreisdurchmesser 10,4 m, 2 1/2 Lenkkrumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht 945 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1265 kg, Zuladung 320 kg, Personenindexzahl 3,8, Leistungsgewicht fahrbereit 10,5 kg/PS, mit 170 kg Belastung (2 Personen mit Gepäck) 12,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 174,3 km/h



sehr gut verarbeitet ist: es flatterte niemals — auch nicht bei Höchstgeschwindigkeit —, es ist so dicht, daß wir nie einen Luftzug verspürt haben, und der Geräuschpegel ist durchaus erträglich. Es fiel uns auf, daß die Lenkung sehr präzise und ohne Kraftaufwand zu bedienen ist. Für unseren Geschmack ist sie zwar etwas indirekt übersetzt, doch für den Durchschnittsfahrer mag diese Auslegung genau die richtige sein. Die Bremsen — Scheiben an allen vier Rädern mit Servo — ermöglichen eindrucksvolle Verzögerungen, doch bemerkten wir an einem der Versuchswagen, daß der Bremskraftverteiler, der ein Blockieren der Hinterräder verhindern soll, nicht einwandfrei funktionierte: bei Vollbremsungen blockierten die Hinterräder trotzdem. Dennoch muß man die Bremsen als äußerst wirkungsvoll bezeichnen, wenn man das Pedal gefühlvoll betätigt. Es war uns zwar nicht möglich, Messungen vorzunehmen, doch sind wir überzeugt, daß der Fiat 124 Sport Spider sehr gute Verzögerungswerte erreicht. Die von der 124-Limousine abgeleiteten Radaufhängungen benehmen sich vorn wie hinten sehr zufriedenstellend, doch ist die Federung wegen der sehr viel höheren Geschwindigkeiten des Spiders härter als die der Limousine. Da er hinten zudem leichter ist, neigen auf unebener Straße — besonders, wenn kein Gepäck im Kofferraum ist — die Hinterräder zum Springen, doch läßt sich das sehr leicht korrigieren; man macht es fast unbewußt. Dabei hilft natürlich in Kurven sehr stark der kräftige Motor. In seinen wichtigsten Teilen ist er von der Limousine übernommen, doch besitzt er einen Zylinderkopf mit zwei Nockenwellen, die durch einen Zahnriemen angetrieben werden. Diese Lösung, die erstmals von Glas in der Serienfabrikation angewendet wurde, hat inzwischen ja auch General Motors für den Pontiac-Sechszylindermotor übernommen. Fiat ist damit die zweite große Firma, die dieses System anwendet, das Laufruhe bringt sowie billiger in Einbau und Unterhalt ist als die klassischen Nockenwellen-Antriebe Kette und Zahnrad. Man hat den Zahnriemen erst nach eingehenden Versuchen gewählt und es nicht zuletzt ihm zu verdanken, daß der Motor mit beispielsweise 6000 U/min völlig vibrationsfrei läuft. Der Hubraum wurde von 1187 auf 1438 ccm und die Leistung von 60 auf 90 PS erhöht.

Zusammenfassend muß man sagen, daß der Wagen besser gelungen ist, als man erwarten konnte. In Anbetracht seiner Form und seiner Fahrleistungen erscheint der Preis von 1 550 000 Lire (10 000 DM) nicht mehr nur günstig, sondern eher als „gezielte Maßnahme“. Und schließlich hat der 124 Sport Spider nicht nur das Plus sehr niedriger Anschaffungskosten, sondern auch durch die Verwandtschaft mit dem bei Fiat in Großserie gebauten 124 gegenüber vergleichbaren Wagen geringe Unterhalts- und Reparaturkosten.

Mario Poltronieri

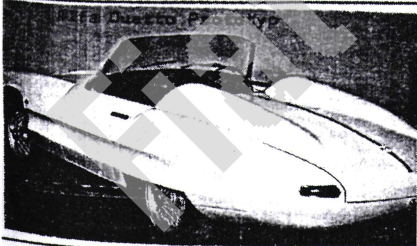
Die Mitgliederliste von 3 DIN-A4-Seiten lag damals noch jedem Spider Magazin bei.

Auch das damalige Magazin (übrigens die letzte, noch aus gehefteten Kopien bestehende Ausgabe) hatte feste Rubriken, wie den Technikteil, den Teilemarkt, die Clubnachricht-

Die Karosserie stammt, wie wohl jeder weiß, von Pininfarina, der im selben



Jahr auch den Dino Spider und den Alfa Romeo Giulia Spider Duetto (besser bekannt als "Rundheck-Spider") stylete, die alle in seiner gerade ausgebauten Fabrik in Turin am Fließband hergestellt werden sollten.



Pininfarina ließ sich bei dem 124 Spider nach eigenen Angaben durch den Chevrolet Corvette "Rondine" von 1963 inspirieren.

ten und auch Berichte aus den Federn der Mitglieder zu bieten: Es wurde das Pfingsttreffen 1986 in Schleiden beworben und über die IAA '85 berichtet, bei der zwei Clubmitglieder versuchten, näheres über die Hintergründe der Produktionseinstellung des Fiat 124 Spider zu erfahren.

Zum Schmökern war dann noch der erste Testbericht des AS-Spiders in der Auto, Motor, Sport aus dem Jahr 1966 abgedruckt, vervollständigt mit einer kleinen Spider-Typengeschichte von den Anfängen bis zur Produktionseinstellung...

Ausgraben von Christian Cordts



FIAT 124 Spider Club-Homepage

Home (dt.) Der Club Der Spider Das Register Euer Forum

Willkommen!

Der Club
Der Spider
Das Register

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

Ein freundliches Willkommen und bis der Weltenmeister dieser Seiten, ich versuche, euch
mit den besten Informationen, die ich finden kann, zu unterstützen. Aufpassen auf
die Sicherheit und die Gesundheit der Fahrer und der Fahrerinnen.

Euer Forum

FRAGE VON GILLES NOSBUSCH:

Ich habe mir Bremsleitungen gekauft, die schon an den Enden abgepresst und mit Verschraubungen versehen sind. Kann ich die Leitung jetzt passend biegen und einbauen, oder muss ich die Leitung vorwärmen um Haarrisse zu vermeiden? Oder hat noch jemand andere gute Tipps

ANTWORT VON OLAF:

Wenn Du vorsichtig bist, kannst Du die Leitungen so biegen, ansonsten gibt es Biegevorrichtungen dafür. Risse gibt es vermutlich nicht, höchstens Querschnittseinengungen, wenn man unvorsichtig oder mit zu kleinem Radius biegt.

ANTWORT VON ALEX:

Ich hatte das gleiche Problem. (BS1 Bj.72). Kann Dir nur raten, überhole die komplette Achse incl. neuer Achsaufhängung, denn wenn eines der Teile defekt ist kommen irgendwann die nächsten (man weiß ja nie wie lange alt und neu sich anfreunden) und Du hast das Problem immer wieder. Ist zwar ein größerer Aufwand, lohnt aber. Seitdem ist bei mir alles gut. Dann stellt sich die Frage welche Rad/Reifengröße Du fährst. Spielt auch ne Rolle. Sieh mal in den Beiträgen nach was da geschrieben wird. Ich persönlich fahre 5,5x13 mit 185/70 R13 (fast auch schon zu groß für die Achse) alles was darüber hinausgeht tut der Achsebelastung nicht gut und lässt die Achse schneller verschleifen.

FRAGE VON MARCEL:

Ich habe mir im Juni meinen Fiat 124 Spider gekauft. Ich bin damit sehr zufrieden, doch ich habe ein Problem: Das Auto liegt sehr schwammig auf der Straße. Dies ist vor allem beim Überfahren von Bodenwellen bemerkbar, aber auch bei leichten Lenkbewegungen auf einer Geraden: Da hat das Lenkrad etwas zu viel Spiel. Hilft

es, die Silentbuchsen und die Stoßdämpfer auszuwechseln? Momentan ist ein Hörmann-Fahrwerk eingebaut. Dann habe ich die Drähte in die Schlaufen im Bezug eingefädelt. So weit so gut nun kommt der unangenehme Teil der Arbeit. Jetzt muß man 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 NILS CLASEN:

Das wird sicher nicht schaden. Ergänzend: Stabi an der Vorderachse prüfen, die Gummis sind meist auch fällig. Wenn Du ihn auf der Bühne hast, die Spurstangenköpfe auf Spiel prüfen, dabei die Achsschenkel nicht vergessen. Knackst er beim Federn oder scharfen Bremsen irgendwo vorn, könnten auch die Tragarmköpfe hin sein – aber wenn Du vorn die Silents wechselst, ist das mit den Tragarmköpfen ohnehin empfehlenswert. Lenkgetriebe kann auch Spiel haben, im Moment weiss ich nicht, ob man da noch was nachstellen kann (und natürlich mal Öl reinkippen). Für mein Auto habe ich ein Spiel von ca. 15mm in jede Richtung als „normal“ eingestuft. Wenn man schon da ist, auch den Dämpfer auf der rechten Seite prüfen. An der Hinterachse habe ich einfach neue Schubstreben bzw. Panhardstab eingebaut, das war schneller und günstiger als neue Gummis. Oberflächenqualität war (preisbedingt) bescheiden, sollte man vor Montage lackieren (Ok, Pulverbeschichten wäre noch besser...).



FRAGE VON GILLES NOSBUSCH:

Kann mir jemand erklären wie man die Radlager an einer 2000er (CS2) Hinterachse wechselt? Ich komme nicht an den Sicherungsring ran, da die Bremszangenbestigung davor liegt. Macht es überhaupt Sinn die Lager nach 130.000 km zu wechseln? Antwort von Franky: Also ich habe damals meine Verdeckkante direkt am Spriegel nach unten zeigen lassen. Das Ergebnis war / ist perfekt.

ANTWORT VON HOLGER:

Die Radlager kannst du nur wechseln, wenn du die ganze Achse rausziehst. Du musst die vier Schrauben losmachen. Ich rate dir aber vom selber machen ab, weil das nicht so einfach ist, denn die Lager werden mit einem warm gemachten Schrumpfring mit Drehmoment in einem Spezialwerkzeug angezogen und wieder gelöst. Ich würde die ausbauen und zu einem Fiat-Händler gehen, der dieses Spezialwerkzeug noch hat. Solange die Lager keine Geräusche machen oder nicht schwergängig sind, würde ich sie nicht machen.

ANTWORT VON KARL-LUDWIG:

Das Problem ist weniger „zu fest“ als viel häufiger „zu locker“....deshalb ist neben den Geräuschen durch das klassische Rütteln am Rad zu prüfen, ob die Lager noch was taugen. Aus eigener Erfahrung kann ich zum Wechsel nur sagen: Eine gute Presse reicht, das vielbeschriebene Fiat-Werkzeug, das auch Haynes empfiehlt, wird es nicht mehr allzu häufig geben. Lager und Haltering aufzuschrumpfen ist wirklich kein Hexenwerk. Für die Welle muß (zumindest bis CS1) nur Bremssattel mit Halter sowie die Scheibe weg, dann kommt man mit einer -gekröpften- Seegeringzange an denselben heran. Anschließendes Herausziehen der Welle war kein Problem, zarte Prellschläge mit dem Gummihammer helfen notfalls...

FRAGE VON BODO:

Meine Blinker funktionieren nicht mehr. Schalte ich die Warmblinkanlage an, blinken alle wunderbar. Lenkstockschalter ist es vermutlich nicht, Blinkrelais habe ich auch schon getauscht. Kennt jemand dieses Problem?

ANTWORT VON ANDREAS

Bennerscheidt-Krieg: Hatte ich auch mal. Bei mir ist der Warnblinkschalter nicht mehr in die Ausgangslage zurückgegangen, weil der Kunststoff irgendwie spröde war. Dadurch funktionierten zeitweise die Blinker nicht. Überprüf mal den Warnblinkschalter, ob er wirklich ganz zurückspringt ... vielleicht liegt's ja nur da dran ...

ANTWORT VON DOMINIK:

Ich hatte das gleiche Phänomen. Erst ging er nur ab und zu, dann nur wenn ich den Schalter etwas energischer betätigte, und später machte auch das Lichtanschalten Schwierigkeiten. Die Ursache bei mir war der Lenkstockschalter. Hier waren beim Blinker die Kontakte abgeschliffen. Durch etwas Auflöten mit Lötzinn ging es wieder. Beim Licht waren es die Kupferkontakte. Die sind ins Kunststoffgenietet und werden mit der Zeit lose. Entweder nachklopfen, oder Nieten raus und verschrauben. Erste Variante reicht aber.

FRAGE VON MICHAEL O.:

Ich möchte meinen 79er 2Ltr. CS2 US-Spider noch etwas tunen. 40er IDF sind schon drauf. Kat, Abgasrückführung, etc. ist auch nicht mehr drin. Jetzt denke ich daran die zugeschnürte Einrohr-US-Auspuffanlage durch einen Doppelrohr-Auspuffkrümmer mit passendem Hosenrohr aus dem 1800er oder Europa-Spider zu ersetzen. (Ist unauffälliger als ein Fächerkrümmer und sollte ohne TÜV-Eintrag durchgehen). Weiß jemand ob das geht und von welchem Spider/Baujahr Krümmer/Hosenrohre passen? Genügt es nur Krümmer und Hosenrohr zu tauschen, oder muß noch mehr raus?

ANTWORT VON RALF _ E:

Ich habe meinen CS2 ebenfalls eine 1800er Auspuffanlage verbaut. Allerdings hatte ich Probleme mit dem Hosenrohr, es paßte nicht am Automatikgetriebe vorbei. Wenn Du ebenfalls einen Automatik fahren solltest, mußt Du den Verlauf des

Rohres ein wenig mit dem Schweißbrenner korrigieren, was nicht ganz so einfach ist. Man muß schon etwas herumprobieren bis es paßt. Ich kann den Umbau aber mit ruhigem Gewissen empfehlen, es lohnt sich. Nur solltest Du dir auch im Klaren darüber sein, das der Spider extrem lauter durch die Umrüstung wird.

ANTWORT VON JÖRG CS2:

Ich fahre meinen 2000 CS 2 schon rd. 6 Jahre mit einer 1800 Auspuffanlage => größerer Rohrdurchmesser, super sound u. gefühlsmäßig besserer Anzug. Bislang keinerlei Probleme mit TÜV-Abnahmen. Die Anlage und den passenden Krümmer habe ich von Bernhard Arnold/Lauenau, der immer sehr hilfsbereit ist und m.E. gute Tips sowie oft auch gute-u.günstige Gebraucht-ET's hat. Tel. 05043/98098 od. www.124spider.com

FRAGE VON BECO:

Ich vermute das mein US-Spider nicht so richtig warm wird. Temperaturzeiger steht zwischen 120f und 190f. Selten, nur wenn ich länger im Stau stehe, kommt der Zeiger bis 190f und dann geht Kühlerventilator an. Wollte nur wissen wie ist das bei euch und was ist dagegen zu machen. Danke

ANTWORT VON GERD:

Möglicherweise hängt der Thermostat. Es gibt 2 Ausführungen. Bei älteren Spidern sitzt er im Zylinderkopf, da wo der Schlauch zum Kühler raus geht. Jüngere Modelle haben den Thermostat als separates Teil mit 3 Schlauchanschlüssen in den dicken Leitungen zum Kühler. Ansonsten tendieren Spider eher dazu recht warm zu werden. Mein CS1 ist meist zwischen 90 und 100 Celsius.

ANTWORT VON MICHAEL BARTSCH:

Vermutlich hast Du eine Luftblase vor dem Thermostaten, wie hast Du entlüftet? Ist etwas speziell und besonders beim 2 L kompliziert. Benutze mal die Suchfunktion, das ist schon mehrfach gut beschrieben worden.

FRAGE VON ANDREAS H.:

Abstand zwischen Rotor und Hallgeber... Ich habe auch nochmals im Internet recherchiert, aber den Wert 0,4mm nicht gefunden... Ich bin jetzt etwas verunsichert, da bei mir auch gerade die Montage eines neuen Hallgebers ansteht. Wäre für eine Aufklärung dankbar.

ANTWORT VON OLAF:

Keine Sorge, es existieren gedruckte Werte zwischen 0,3 und 0,8 mm, je nach Reparaturanleitung. Funktionieren tut das ganze mindestens bis 1 mm, falls man unterwegs mal ohne Lehre nach 'Gefühl' einstellen muß.

FRAGE VON WALTER L:

Ich habe Probleme mit der Hinterbremse. Bremszangen habe ich gängig gemacht und Manschetten erneuert. Nach dem Bremsen gehen die Zangen beide nicht zurück. Kann das am Bremskraftverstärker liegen?

ANTWORT VON MROBSTER:

Der Spider hat einen mechanischen Nachsteller aus dem ausgehenden siebzehnten Jahrhundert den man mit Drehen im Uhrzeigersinn wieder rückgängig machen kann ... deshalb die Nut ... hoffe geholfen zu haben

FIAT 124 Spider Club-Homepage

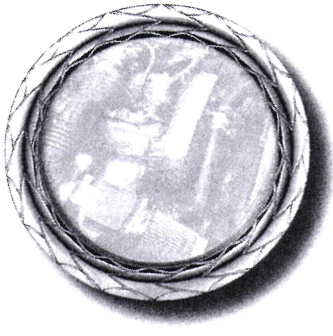
Home (dt.) Der Club Der Spider Das Register Euer Forum

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 und bin der Moderator dieser Seiten. Ich versuche, jenen Providern helfen zu können. Allerdings kann es bei größerem Aufgabenumfang (Reparaturarbeiten) Änderungen geben. Änderungen werden jeweils vermerkt. Änderungen werden jeweils vermerkt.

www.124spider.de



Teilemarkt

Biete

VERKAUF 124 SPIDER

85er Spider in selten gutem Zustand! Kein Rost, Garagenfahrzeug, die letzten Jahre nicht bei Regen gefahren. Originaler, unverbaubarer Zustand (Dach vor 5 Jahren neu). Schwarz/Leder beige, 55000 km gelaufen. Kölner Raum. Photos/Besichtigung auf Anfrage.

Fon 02233/64400

Preisvorstellung 8500 Euro

Frederik Friese frederikfriese@web.de

FIAT 124

Verkaufe Abarth-Nockenwellen und 1592cm³-Motorblock zum Überholen, Manfred Palmberger vivaitalia@aon.at

EURO 2 UMRÜST KATALYSATOR

Neuer EURO 2 Umrüst Katalysator mit Gutachten für 124 Spider DS/CS für Modelle mit serienmäßigem Kat. Preis 449 EUR mit Rechnung u. Garantie Tel.: 09395-878946

Koch Klaus home.koch@hk.mailbox.de

FIAT SPIDER 850

Wegen Todesfall verkaufe ich einen Fiat Spider 850 Sport. Bauj. 11/68, TÜV 05/2006... Farbe Rot u. schw. Faltd. guter Zustand, einfach einsteigen und losfahren. KM: 96000. Preis: 5.100 VB Info's unter: 0160/7480539 Gaby Schäfer ggschaefer73@web.de

US-IMPORT 124 CS2 GUTE BASIS

Kalifornienimport (ca. Mitte der 90er) mit etwas erforderlicher Arbeit für TÜV (neue Reifen ca. 260 Euro und evtl. 2-3 Bleche einschweißen) und etwas mehr Arbeit für eine rentable Restauration (schlechte schwarze Lackierung, aufgeplatzte Rostblasen und Innenraum/Sitze). Technisch zuverlässig und problemlos zu handhaben, Langstreckenfahrzeug. Stoffverdeck

ca. 7 Jahre alt und dicht. ATF-Felgen eingetragen. Stoßstangen wegen Optik abmontiert, aber vorhanden. VB 2800.- Euro (mit TÜV VB 3200.-) Wertgutachten von 2002 liegt vor (Zustand 3- = 4800 Euro). Mit etwas Arbeit ist ohne Weiteres ein Zustand 3 oder 2-3 drin, was den Wert rasant erhöhen würde, nur leider hab ich keine Kontakte zu Lackierereien... Besichtigung jederzeit, Probefahrt theoretisch auch (mit roter Nummer oder in der Tiefgarage). Saisonzulassung bis Ende Oktober Tel.: 08161 - 96 elf 20 gerne auch per Mail, darüber auch gerne eine Bilderreihe Heinemann Thomas hei_th@gmx.de

124 SPIDER

Verkaufe 124 Spider, Bj. 85, rossometall ic., guter Zustand, nur Sommerbetrieb, 80000 km, näheres per Tel., 0172/3510692 03513/161436 Weichert, Michael mihayw@t-online.de

FIAT 124

Verkaufe schweren Herzens meinen Fiat Spider 124 DS. Der Wagen ist Baujahr 1984, erste Hand, hat 86.000 km gelaufen und war nur in den Sommermonaten angemeldet. TÜV und ASU ist im September ohne Beanstandung gemacht worden. Das Fahrzeug ist Karosserie- und Chassismäßig in einem einwandfreien Zustand. Der Lack wurde vor ca. 10 Jahren auf Grund eines vorderen Kotflügelsschadens und Umbödelungsarbeiten der hinteren Radläufe in der Originalfarbe neu lackiert. Das Dach ist gepflegt und dicht, wobei sich in der Scheibe an der linken Seite ein Riss befindet, der aber mit einer Spezialfolie abgedichtet ist. Bei Km 70.000 wurde der Zahnriemen gewechselt, das Öl und der Ölfilter wurde zu jedem Saisonende gewechselt Extras sind neben den Alurädern der Firma Ronal 7Jx15, die eine Reifengröße vorn bis 205/50 HR 15, hinten bis 225/50 HR 15 zulassen, noch die Tieferle-

gung der Firma Autosprint um ca. 30mm. Zu der eingebauten Abarth Auspuffanlage ist noch eine neuwertige Ansa Anlage, sowie die Originalbereifung mit Felgen, dabei. Die Preisvorstellung liegt 8.500 Euro Für weitere Fragen oder Bilder von dem Fahrzeug bitte eine E-Mail an uja@tiscali.de oder unter 0172 / 2963664 anrufen.

Uwe Jakobi uja@tiscali.de

BS 1 - 124ER SPIDER - BJ.71- MIT NEUEM MOTOR !!!

Bin erst 3. Besitzer, (bereits seit ,87) !!! EZ.07/71, in rot, Chromodora CD30 Felgen, -- Neu ist folgendes: Sitze, Teppiche, Tür-Seitenverkleidungen, Mittelkonsole, Stoßstangen-Set, Innere-u. Äußere-Schweller, Motor Neu und lackiert rot/schwarz (Kosten 1.400,-Euro), neuer Original Weber-RegisterVergaser(Kosten 450,-Euro), Motorenlager., Michelin Energy-Bereifg. --Zusätzl. ET-Teile Neuwertig: CD30 Felge, Rücklichter, Blinker, Rückfahrscheinwerfer, Scheibenwaschbehälter m. elektr.Pumpe u. viele div. andere teils gebrauchte u. neue Teile -- Sonderausstg: Wurzelholz-Amaturen Brett, org. Holz-Sportlenkrad Gemacht werden muß: hintere Korflügel beidseitig, Radkastenübergang zum Schweller, Kühler undicht --Rest funktionsfähig !!!- Muss mich LEIDER von ihm trennen !!!!

Telefon: 0761/89 73 733,

Abhol-Preis 3950,-Euro Bar

Joachim Herr joachim.herr@online.de

SITZBEZÜGE

Innenausstattungen in Kunstleder oder Leder. M.Demke orlando-car-fashion.de

DIV. TEILE

Trenne mich von allen Teilen, die ich noch habe: - Heckgepäckträger verchromt - 4 Stahlfelgen - 4 verchromte Radkappen



- Neue Einschweisbleche für Einsatz der Vorderlampen (4 teilig) - Öldruck- Wassertemp Instrument - Kupplungszug - Kühler (Zustand?) - Div Dichtung (Kopf, Vergaser,...) - Neue Bremsklötze - Pininfarina Embleme - Fenstergriffe verchromt für kleines Fenster vorne - Blinker- / Bremslichtkappen (verkratzt) - usw.. Nur für Selbstabholer in der Nähe Hamburgs (Jork / Südwestlich von HH)
Tel 0160/478 2471
Michael Hartmann mh@h-it.de

3-TEILIGES HARDTOP MIT ÜBERROLL-BÜGEL

Verkaufe Körbler Targa-Hardtop mit Überrollbügel. Bilder im Autoscout24.de.
Tel.:06471/492673
Seiffert Harald-Seiffert@-online.de

FIAT 124 SPIDER CS1 ZU VERKAUFEN

Fiat 124 Spider CS1, Erstzulassung 1975, Laufleistung 50.200 Meilen (ca. 80.300 km), 82kW/112PS, Handschaltung, außen und innen schwarz. Import aus den USA/Kalifornien, daher amerikanische Stoßstangen und noch Meilentacho. Hat einige Roststellen, um die man sich kümmern müsste. Verdeck und Sitze neu, 205er Reifen auf Alu-Felgen, tiefer gelegt und verbreitert, Holzlenkrad. Das Fahrzeug ist alles in allem in einem recht guten Zustand und ist fahrbereit. Der Spider steht im Kreis Lippe und kann gerne besichtigt werden. VHB 4.500 Euro. Bei Interesse anrufen oder mailen.
Telefon: 0 52 31 / 3 27 38
Claudia Lublow: Claudia_Lublow@web.de

FIAT SPIDER DS BJ. 85 ZU VERKAUFEN

Verkaufe schweren Herzens meinen Spider! SN DS 055271 - Traumzustand - einer der letzten mit der Zahnstangenlenkung aus dem Jahr 1985 - EZ 87, aus der Sammlerhand - Bei Fragen bitte Anrufen unter +43 664 420 42 70 Der Wagen steht in Wien Österreich angemeldet und kann jederzeit Probe gefahren werden. Der Spider kann in Deutschland einfach angemeldet werden, da ein Deutscher Brief noch existent. Davor Horvatic xpose@chello.at

TÜRE BEIFAHRESEITE 124 DS

verkaufe Tür mit Roststellen zum Aufbereiten, weinrot-metallic, nur Tür ohne Anbauteile, 50 Euro + Versand, lieber wäre mir Abholung (Berlin), Fotopos gerne per mail
Carsten Schmid carsten.schmid@web.de

ORG.STAHLFELGEN

Verkaufe einen Satz org.Stahlfelgen 5 J 13 Evtl mit Reifen(2 io,2 seilt abgelaufen)alt. Perfekt für H -Kennzeichen für alle Fiat 124-128-131-850-127
rolf bodewig
r.bodewig@netcologne.de

GUTER LUFTMENGENMESSER

Habe noch einen Luftmengenmesser bei der Lagerräumung gefunden. Optisch gut und technisch einwandfrei. Gebe gerne 14 Tage Umtauschrecht. Bei Interesse einfach mailen oder anrufen 0173/5601829 Marvin Marvin.Wunner@t-online.de

VOLUMEX

Verkaufe aus gesundheitlichen Gründen meinen geliebten Volumex Spider zum Winterangebot. Nachweislich kein Winter gefahren - Historie vorhanden. Bestzustand - kein Rost. Neue Lederausstattung, Überholung vieler Teile. 98.000 km. Gutachten 15.000 Euro FP 11.111 Euro. 2 Originalfelgen gibts noch dazu.
Tel: 0171 521 9 521.
Richard Weidenbach
richard.weidenbach@bshg.com

GEBRAUCHTEILE ZU SPOTTPREISEN

Nach einem wirtschaftlichen Totalschaden, verkaufe ich meinen erst 2002 vollrestaurierten Spider CS2 in Einzelteilen zu Spottpreisen (ohne Versand, Ausbau etc.). In Klammern der Zustand der Teile. 2,0-Abarth-Motor (2) inkl. Doppelvergaser, 128 PS, 100.000 km zu 400 Euro; AT-Getriebe (2) ca. 50000 km zu 200 Euro; Wurzelholzsatz (2) zu 30 Euro, Nardi-Wurzelholz-Lenkrad (2) zu 70 Euro, Satz Volumex-Nachbau-Felgen (3) zu 200 Euro, Satz Stoßstangen (3) zu 150 Euro, Kofferraumdeckel (1) inkl. Chrom-Geepäckträger (3) zu 100 Euro, Motorhaube (2) zu 100 Euro, Inneneinrichtung Kunstlederbezogen inkl. aller Verkleidungen, Armaturenbrett, Mittelkonsole, Karten-

taschen, Ledersitze, Rücksitzbank (2-3) etc. zu 400 Euro, Verdeck inkl. Gestänge, Seitenscheiben (2-3) etc. 200 Euro, komplette Elektrik (3) inkl. Scheinwerfer, Rückleuchten, Verteiler, Ventilator etc. 200 Euro, DS-Spiegel-Set (2) 50 Euro, Türen inkl. Schlösser, Fenster (3) zu 100 Euro, AT-Hinterachse inkl. aller Teile bis zum Getriebe (2) zu 300 Euro, Radaufhängung vorn und hinten (2) zu 70 Euro. Weitere Teile auf Anfrage. Alles in Köln vorhanden.
Tel. 0173/5121999
Hans-Jürgen Schäfer
hans-juergen.schaefer@bild.de

VERSCHIEDENE TEILE

Hallo Spideristi, muss meinen Bestand an Spider Ersatzteilen etwas verkleinern und biete daher folgende Teile an: - Nardi Holzlenkrad, drei Speichen (Prallschutz), dunkles Holz, guter Zustand, KBA Nummer ist eingestanz: 100.- Euro - Nardi Expander 1cm, Aluring der zwischen Nabe und Lenkrad eingebaut wird damit das Lenkrad näher zum Fahrer kommt. Die Löcher für Nardi sind ohne Gewinde (Durchgangs Löcher), zusätzlich gibt es noch Löcher mit Gewinde für Momo LK, somit kann man auf eine Nardi Nabe auch ein Momo Lenkrad schrauben: 30 Euro - Universal Adapter/Expander Nardi/Momo, 7 cm Länge aus poliertem Alu, auf jeder Seite sind Löcher für Momo bzw. Nardi LK, somit kann man auf eine Momo Nabe (CS & DS) ein Nardi Lenkrad aufschrauben bzw. wird der Lenkstock um 7 cm verlängert. Wer sehr groß ist und seinen Sitz ganz hinten hat weiß wie ermüdend das fahren mit ausgestreckten Armen ist: 50 Euro - Schnellspann Nabe für Nardi/Momo Lenkrad. Der Teil für die Nabe hat einen LK für Momo, der Teil am Lenkrad hat beide LK's. Mit einem Knopfdruck kann das Lenkrad ausgebaut werden, nicht schlecht als genereller Diebstahlschutz bzw. wer Angst um sein Nardi hat wenn er den Spider offen parkt: 50 Euro - Original Bosch Benzinpumpe: 50 Euro - Original Zündspule mit Kühlkörper und Elektronik: 65 Euro - Bosch Steuergerät 0 280 000 190, rund 100 km im DS getestet: 150 Euro - Bosch Luftmengenmesser 0 280 202 023, rund 100 km im DS getestet: 150 Euro - L-Jetronic Testgerät, mit spezieller Doku für Spider (verschiedene Modelle): ab 150 Euro - Steuergerät (0280000174) und Luftmengenmesser (280202017) vom Fiat 132 (122 PS!). Unterschied zu Spider ist: Keine Lambda Regelung (Achtung: Kat vorher ausbauen) und Endlastanhebung von 10% statt 6%. Um die 122 PS zu bekommen

muss man soweit ich weis aber auch noch den Benzindruckregler und die Nockenwelle tauschen. Ich hatte die Teile (LMM & Steuergerät) kurzzeitig eingebaut und keine merkbare Steigerung (Nockenwelle/Benzindruckregler tauschen war mir zuviel Akt). Nockenwelle, Nockenwellen Kasten, Deckel und Nockenwellenräder sind auch dabei, kann aber nicht wirklich sagen ob sie von einem Fiat 132 sind, da ich keine Nummer finde und sie optisch so aussehen wie die vom Spider, allerdings hatte ich alle Teile damals zusammen gekauft mit der Info, dass sie vom Fiat 132 sind: 400 Euro - Silberner Cronograph mit Spider Logo in schönem Holzkasten. Eingraviert: Nummer 1 von 30 Stück! Die Uhr ist ungetragen und steht bei mir nur in der Vitrine. 200 Euro Die Teile stehen alle in Frankfurt und können bei mir angesehen werden bzw. kann ich Bilder zusenden. Bei Versand kommen dann noch einmalig Post Versandkosten nach Aufwand.
Fragen an two-b@gmx.de
Gruß Bernd two-b@gmx.de

Suche

SUCHE AUSPUFFKRÜMMER + HOSENROHR FÜR 1800ER MOTOR

Hallo, hat noch jemand einen Auspuffkrümmer und das Hosenrohr der 2-Rohr Auspuffanlage aus dem 1800er? Freue mich über jedes Angebot per Mail oder Tel. 0171 3155499
Michael Oberst mikel76de@yahoo.de

FIAT SPIDER GESUCHT

Suche Fiat 124 Spider bis ca. 2300 Euro. Auch zerlegt oder zum restaurieren. Danke, Daniel.
blitzwilly@web.de

ÖLPUMPE/-WANNE 2,0

Hallo, suche Ölwanne und Ölpumpe für einen 2,0ltr Motor. Wer hat was über?? Tel.09405/940707
alex@wiesneronline.net

SPIDER INNENAUSSTATTUNG

Hallo, suche für Spider 124 eine komplette Innenausstattung in Schwarz oder Beige (Kunstleder oder Leder) Bitte melden „Eilt“ wegen Winterreparatur info@oldie-team.de
Björn Jensen info@oldie-team.de

AS - WASSERPUMPE MIT VENTILATOR

Suche für meinen AS eine Wasserpumpe mit Ventilator, gebraucht oder neu. Tel.: 06131-881886
Joachim Häring
joachim_haering@eu.fmo.com

VERDECKPERSENING/VERDECKABDECKUNG

Hallo, nachdem es mit meinen Gesuch nach einem Verdeck so super geklappt hat, suche ich nun eine Persening für das Verdeck. Zustand und Farbe der Persening ist auch diesmal wieder ziemlich egal. Einfach alles anbieten was Ihr noch so habt.
m.f.g. Andreas telefon: 04106 - 628187
Andreas S. andreas.stender@gmx.de

FRONTSCHIEBE FÜR BS1

Suche eine gebrauchte Frontscheibe für Fiat Spider 124 BS1 Baujahr 1971. Bitte melden unter 0172 - 7614577
Zeljko Jaksic zeljko.jaksic@sick.de

MOTORHAUBE AS-BS1

I am looking for a BS1 hood, I want to trade with an AS hood. Jesper Jesper Petersen
norgesvej@privat.dk

SPIDER GESUCHT

Suche 124 Spider bis 2000.- Euro in technisch gutem Zustand. Daniel
Daniel blitzwilly@web.de

STOSSSTANGE

Hallo, suche hintere Stoßstange für Fiat 124 Spider CS0 in guten Zustand. Würde mich freuen wenn jemand was passendes hat. Gruss Ralf
ralfkunuz@t-online.de

HARDTOP GESUCHT

Suche Hardtop, 0173/3057962 Carsten Schmid
carsten.schmid@web.de

EDELSTAHLAUSPUFFANLAGE

Suche neuwertige Edelstahl auspuffanlage ab Kat. Joachim Rohde HJR01@aol.com

SUCHE VERTEILER CS0/CS2

Hallo! Ich suche einen Verteiler für eine kontaktlose Zündung in sehr gutem Zustand. Tel. 04385/1688
Andreas H. ahus@freenet.de

SUCHE LICHTMASCHINE DS EZ 03/83

Hallo, suche Lichtmaschine für einen 2,0 Liter 105 PS Spider EZ 03.83 möglichst guter Zustand!
Roger Boettcher
roger.boettcher@gmx.de

GARAGEN-/STELLPLATZSUCHE

Hi, liebe Leute! Ich suche noch für ab November einen schönen trockenen und sicheren Stellplatz für meinen Schatz (den Spider!) im Raum Frankfurt - Darmstadt und weiteres Umland. Leider eilt es so langsam doch sehr! Garage wäre natürlich toll, trockene Scheune oder Lagerhalle auch sehr gut! Bitte an meine email-Adresse antworten oder einfach anrufen unter 0170-3538165.
Viele Grüße, Hans Henniges
hans.henniges@web.de

FELGEN CD 30 + 1 TEILIGES HARDTOP

suche CD 30 Felgen und ein einteiliges Hardtop - Zustand egal - ich hole ab, wenn es nicht zu weit ist !!
Uwe Asmus, Tel.: 0162/1085284
Uwe Asmus umus@aol.com

SUCHE 124ER VORDERSITZE

Suche Vordersitze vom 124 Spider, guter/restaurierbarer Zustand, am liebsten schwarzes Leder, aber nicht Bedingung. Meier Gerhard zimei@gmx.de

MOTOR/GETRIEBE GESUCHT

Hallo, bin auf der Suche nach einem 2000er Motor mit 5-Gang-Getriebe. Kann auch gerne ein Motorschaden sein. Meine Telefonnummer ist: 01708105554. gerne auch email
Michail Hengstenberg
hengstenberg@geemag.de

SUCHE ALUFELGEN MOTORTUNING UND DIV.TEILE

Ich suche für meinen Fiat BS1 Alufelgen 7/15" sowie Fächerkrümmer scharfe Nockenwellen Sportsitze Fahrwerk wer hat gebrauchte Teile oder kann mir einen guten Preis machen für neu Teile! Danke
MFG Harry
blackred21@gmx.net

124 SPIDER BS 1

Suche gutenhaltenen oder restaurierten BS 1, Bj. 1969 - 1972 Kontakt per @ oder 0171/3258189
Gerhard Laubmann
GLaubmann@gealan.com

STOSSSTANGE & KÜHLWASSERAUSGLEICHBEHÄLTER

Suche Chromstoßstangen hinten von BS, CS Modell, gerne in schlechtem Zustand und Kühlwasserausgleichsbehälter von 85er Euro-Spider. Bitte per E-Mail oder auch gerne per Telefon 0172/5623939, Danke
Andy007 ABWieser@aol.com

SUCHE KOPFSTÜTZE KLEIN FÜR BS1

Hallo zusammen Suche eine Kopfstütze (kleinere Ausführung) für meinen BS1. Sollte schwarz und wenn möglich unbeschädigt sei. Einfach mal alles anbieten (Tel.: 0176/60021047 oder einfach Mail).
Franz Augustin franz_augustin@web.de

ÖLDRUCK- UND ÖLTEMPERATURGEBER, ÖLTEMPERATURINSTRUMENT

Hallo Spideristi, ich suche für meinen CS0 einen Öldruck- und einen Öltemperaturgeber. Weiterhin bin ich an einem Öltemperaturinstrument (idealerweise mit hängendem Zeiger) interessiert.
Stefan
stefanorth@onlinehome.de



OLDIE CAR COVER

www.oldiecarcover.de

Fahren Sie, wir versichern.

**FÜR CLUBMITGLIEDER
BESONDERE NACHLÄSSE**

CLUB-RABATT

Seit 20 Jahren die Spezialisten für die Versicherung von Liebhaberfahrzeugen:
+++ Exoten +++ Youngtimer +++ Klassiker +++ Oldtimer +++

Oldie Car Cover Wielandstr. 14 b, D-23558 Lübeck, Fon (0451) 8 71 84-0, Fax (0451) 8 13 20 38, occ@oldiecarcover.de

Unser Ost-Stammtisch

trifft sich regelmäßig im Westteil der Hauptstadt. Der harte Kern setzt sich zusammen aus:



GEROLD F.

Seinen Spider bzw. die Schweller seines Spiders kennen wir alle aus „Das große FIAT-Spider-Buch“, Kapitel „Die Schwachstellen“. Seit geraumer Zeit befindet sich sein gutes Stück nun in Kur. Wir befürchten, dass Frau Conny und Tochter Lucia ihm den Rang ablaufen.



SABINE G.

„Sie wollten mich nie mitnehmen. Da musste ich handeln: ein 83er DS“ Nun hat Paul die Wahl: CS oder DS (Anmerkung d. Redaktion: Nimm Dir ein Beispiel an Sabine S., tritt in den Club ein!)



GUIDO E.

Unser Automatik- Guido kennt alle Automobile, aber auch andere schöne Dinge bleiben ihm nicht verborgen.



LUDGER B.

Ludger steht auf „Deutschland-Club“. Aber wie lange noch ??



OLAF G.

Ohne Olaf hätte unser Sektionspräsident beim „Osnabrücker-Treffen“ die „Gelben Engel“ rufen müssen. Wird Sohn PAUL in seine Fußstapfen treten?



SABINE S.

Unser jüngstes, weibliches, blondes Mitglied wurde durch unseren Sektionspräsidenten höchstpersönlich geworben. Das war ein hartes Stück Arbeit. Wir alle haben ihr etwas unscheinbares Modell ins Herz geschlossen.



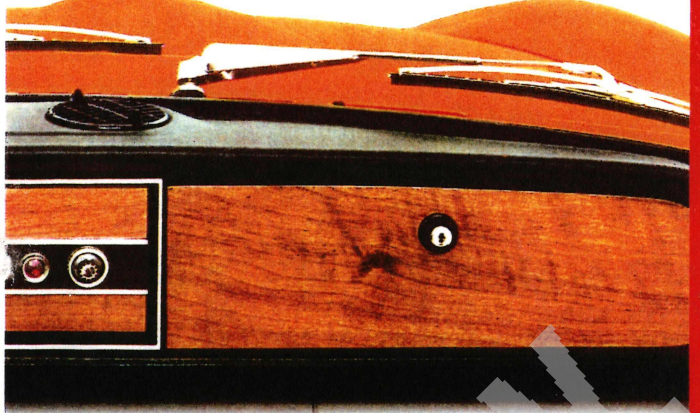
UWE B.

Unser Sektionspräsident fährt immer noch mit „westdeutschem“ Kennzeichen durch die Hauptstadt. Er steht zu seinen rheinischen Wurzeln – wie man sieht.

Weitere, manchmal anwesende Mitglieder sind die zwischen Hamburg, Berlin und Roma pendelnde MELANIE P. und LUTZ R., dem man nachsagt, dass er selbst im Wohnmobil eine Spider-Rallye gewinnt.

Auf dem Sprung in den Club ist MARKUS H., der jobbedingt jetzt nur noch Wochenendberliner ist.

V				M		X					
---	--	--	--	---	--	---	--	--	--	--	--



und das steckt drin:
Horsepower 176,000, Leistung 118 DIN PS,
max. Drehmoment 132 kgm,
1-aktige Getriebe, voll-Schaltbetriebsart,
Spitzengeschwindigkeit 185 km/h,
Beschleunigung 0-100 km/h in 9,2

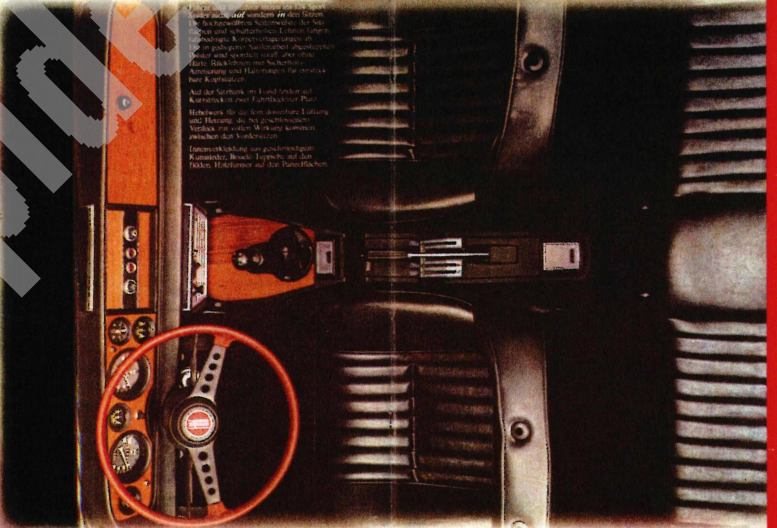


Autofahren par excellence

Das ist das Konzept des Fiat 124 Sport Spider: die Sonne im Nacken, das Rauschen des Fahrtwindes in den Ohren, die Massage des Luftstromes in den Haaren – das ist das Auto, das sich vom Transport unterscheidet. Gewiss, es ist ein Auto, das auch fahren kann, aber es ist ein Auto, das auch leben lässt. Zu jeder Zeit, zu jeder Zeit, zu jeder Zeit.

Pointe d'ailleurs, die Karosserie mit ihrer Selbstverständlichkeit, die sich im Moment und Bewegung bewegt. Die Form des Fiat 124 Sport Spider ist ein Versprechen der Leistung, die der Wagen mit sich bringt. Er ist ein Auto, das auch leben lässt. Zu jeder Zeit, zu jeder Zeit, zu jeder Zeit.

Fiat 124 Sport Spider 1800



Wunschzettel 1975??

