

SPIDER

Magazin

40 Jahre
Fiat 124 Spider
unser
Sonderheft



Ausgabe 3/2006
22. Jahrgang € 3,50

www.fiatspider.de



Sonntagstour vom Stuttgarter Stammtisch



Sommer! Schluss mit Stammtisch in der Kneipe, raus mit der Karre und auf geht's der Sonne entgegen.

früh ab zum Treffen, stilecht beim bekannten schottischen Restaurant mit dem goldenen M.

Nur der Parkplatz machte seinem Namen alle Ehre, er „platzte“ aus allen Nähten!

Auf der Rückfahrt dann machten wir noch kurz Rast an der Jagst, aber außer Charly und Casey wollte keiner trotz über 30°C ins kühle Nass. Etwas Ruhe im Gras gönnten sich nur die sehr angestregten!



So oder so ähnlich hatte ich mir das Anfang Juli vorgestellt. Schick eine Email durch den Verteiler und fahr mit vielen Begeisterten durchs Ländle. Leider lief's wie fast immer anders. Bis zwei Tage vorher haben sich grad die üblichen Verdächtigen gemeldet. Der harte Kern ist am Start. Egal, mit den Jungs und Mädels macht's riesig Spaß. Also, Sonntag

Dort traf mich aber fast der Schlag, statt der erwarteten fünf bis sechs Autos, waren es 13!!! Dreizehn!

Wir glücklich, noch ,nen Kaffee „to drive“ und dann ab über die Löwensteiner Berge, durchs Hohenlohische Land und weiter Richtung Rothenburg.

Für uns war's eine richtig klasse Tour, hoffentlich nicht die letzte dieses Jahr!

P.S Hunde und Kinder genießen so was auf Ihre ganz eigene Art!!

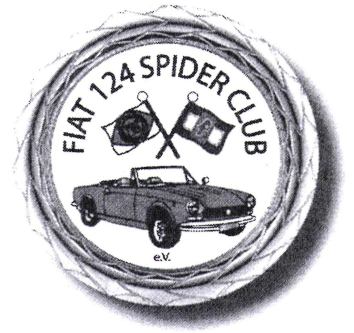
Jochen Haase



Unterwegs haben wir einen kleinen Landgasthof bei Künzelsau ins Chaos gestürzt. Die hatten am Sonntag Mittag wohl eher weniger mit 25 hungrigen Spideristi gerechnet. Geschmeckt hat's allemal und gedauert hat's dann auch nicht so lange.



Editorial



DAS WORT DES ERSTEN



Dies Jahr steht voll unter dem Zeichen des 40-jährigen Jubiläums der ersten Vorstellung unseres geliebten italienischen Blechs. Aus diesem Grunde haben wir in dieser Ausgabe einiges Material zusammengetragen. Ein netter Artikel aus der Welt am Sonntag sowie der erste Fahrbericht aus der Auto Motor und Sport von 1966. Wir läuten damit eine neue Rubrik ein, in der wir Euch zukünftig alte Testberichte aus unserem Archiv zugänglich machen werden. Da sind einige gute Artikel bis Mitte der Achtziger Jahre geschrieben worden.

Wenn auch die letzten Wochen eher verregnet waren, liegt doch ein echter Bilderbuchsommer hinter uns. Zeitweise machte das Offenfahren schon nicht so richtig Spaß (jedenfalls tagsüber). Wenn Andrea schon sagt „lass uns lieber mit dem geschlossenen Auto fahren“, will das schon etwas heißen. Mittlerweile bin ich mit meiner Schulter auch schon wieder so weit, dass ich schmerzfrei mit dem Spider fahren kann.

Leider fing die Saison für mich dann nicht nur verspätet an, sondern auch gleich noch mit ein wenig Pech. Als ich nämlich zu meinem seit Monaten ersten Stammtisch nach Köln mit dem Spider fahren wollte (an dem berühmten Abend der Fußball WM: Deutschland gegen Italien), passierte es. Ich stieg mit meiner beinfreien Hose ins Auto und blieb mit dem offenen Hosenbein am Blinkerhebel hängen. Nachdem ich saß schaute ich auf die Lenkstockeinheit und dachte: da fehlt jetzt wohl was. Und tatsächlich: statt zwei Hebeln war nur noch einer zu sehen. Der andere lag auf meinem Schuh. Also wechselte ich erstmal das Auto und machte mich – nach dem verlorenen Fußballspiel sowieso schon hinreichend genervt – noch am selben Abend daran, im Internet ein wenig nach den aktuellen Preisen zu schauen. Diese Suche war ein eigenes Erlebnis, über das ich Euch bei Gelegenheit berichten werde. Allerdings sei an dieser Stelle schon mal soviel gesagt: Es erstaunt mich immer wieder, wie unerwartet hoch (oder niedrig)

Preise für simple Teile ausfallen können. Manchmal kosten sie fast nix (Lenkstockhebel für BS/CS kostet ca. 40 Euro). In anderen Fällen (so wie in meinem) kippt man fast vom Stuhl (das gleiche Originalteil für den DS liegt bei ca. 350 Euro). Aber wie heißt es so schön: der Kavalier schweigt und genießt. Und ohne Blinker geht es ja schlecht.

Für mich hat es sich dann mal wieder als richtig erwiesen, nie ein (auch defektes) Spiderteil wegzuschmeißen. Da hatte ich doch mal 1992 einen neuen Lenkstockschalter gekauft, weil der alte Kontaktprobleme hatte. Und am nächsten Tag gelang es mir in einer lockeren 2-Stundenaktion aus zwei defekten Hebeln einen funktionierenden zu machen. Nun stand also meiner Teilnahme am Saisonausklangtreffen in Wilhelmshaven nichts mehr im Wege

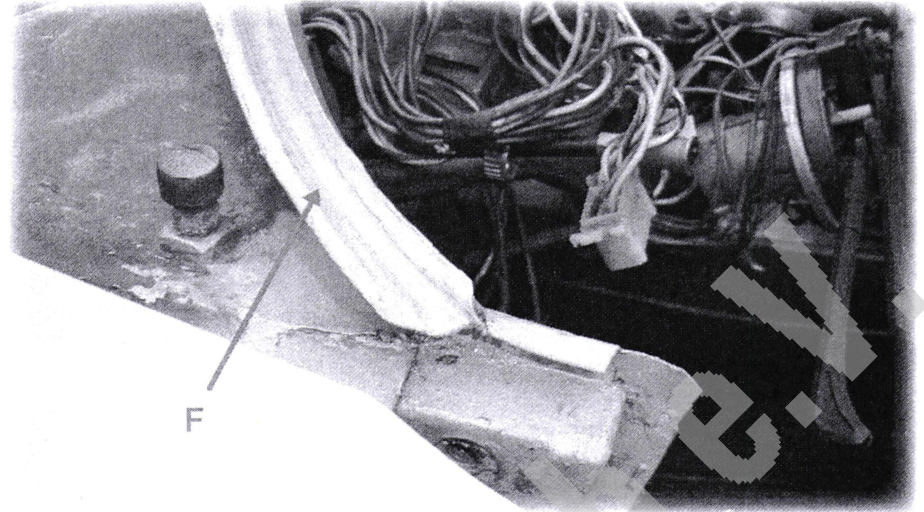
Bis bald Euer

MICHAEL MÖLLER

Inhalt

TECHNIK

Schraubertipp Frontscheibe 23



EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Regionalleiter 9

Mitgliederbewegungen 16

SM recycled 26

Termine 37

REPORTAGEN

Sonntagstour 2

„Skandal in der Hauptstadt“ 7

Mein erster Spider 14

Meine erste Rallye 30

40 JAHRE FIAT 124 SPIDER

... und kein bisschen leise 17

Italian Open 18

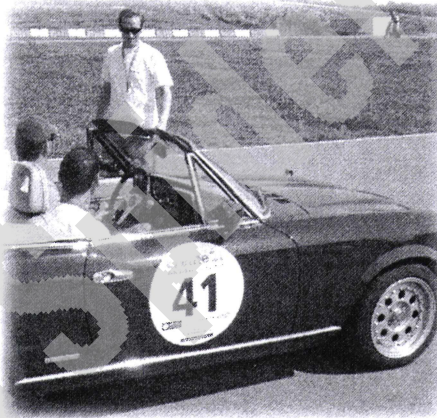
Archivbilder 20

Reprint AMS 38

REPORTAGE

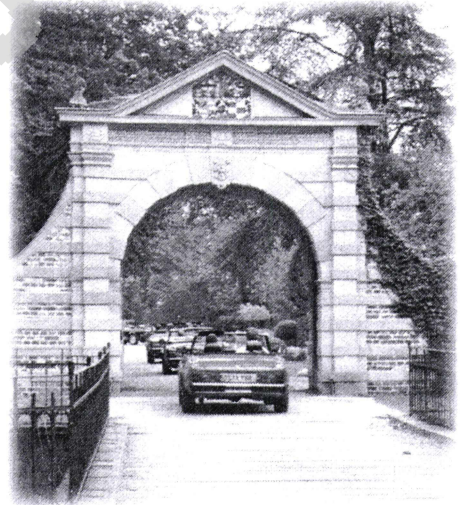
Meine erste Rallye

Die Creme 21 Austria 30



TREFFEN

Das Hertenstreffen 28



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:

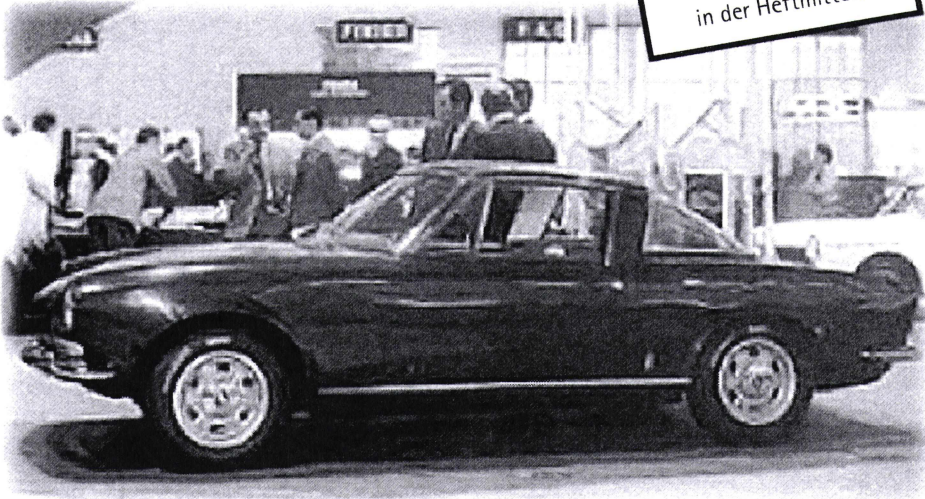
Rita Nikolai
Am Ziegelfeld 11
53501 Grafchaft

Druck:

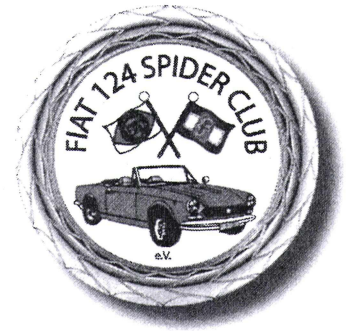
Druckerei Papenfuss
Osdorfer Landstraße 162
22549 Hamburg

40 JAHRE FIAT 124 SPIDER

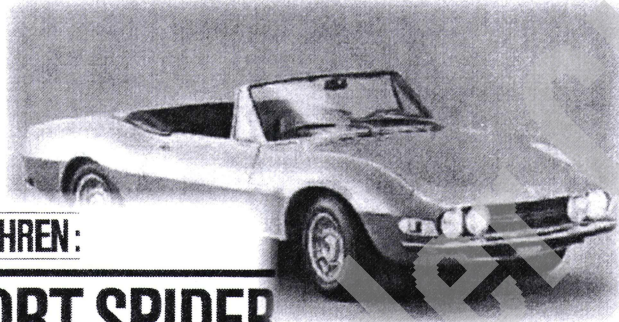
... und kein bisschen leise 17



! EXTRA !
Poster
in der Heftmitte!!



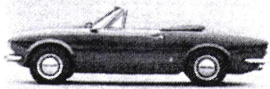
Italian Open 18



auto
motor
-sport

KRITIK WIR FUHREN:

FIAT 124 SPORT SPIDER



Abgefragte smart flexible Listen
kennzeichnen den neuen Spider von Fiat.
In seinen wesentlichen Teilen basiert
er auf der 124 Limousine. Die Hinterräder
wurde auf 1450 mm vergrößert.

Reprint des Artikels 38

TREFFEN

Das Herbsttreffen 2006 28

Bildnachlese Herbsttreffen 40

TECHNIK

Schraubertipp Frontscheibe 23

Montage Hardtop 34

Blockierter Motor 36

FORUM

Eure Fragen und Antworten 32

AKTUELLES

Einstellbare Nockenwellenräder 11

Oldtimerversicherung 12

REDAKTIONSSCHLUSS SM 4/06

15. November 2006

WIR SUCHEN VON EUCH

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

FOTOS

u.a. von Ralf de Vree, Michael Baltes,
sowie den genannten Autoren

Hotlines:

Der Fiat 124 Spider Club im Internet:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt
Anzeigenpreisliste 02/98

SPIDER CLUB-HOTLINE:

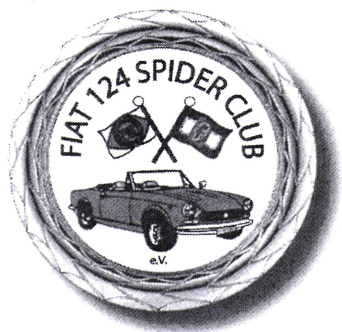
Tel.: 0 45 05 / 59 42 32

Fax: 0 45 05 / 59 42 33

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32

22. Jahrgang, Heft 3/2006



Der Vorstand

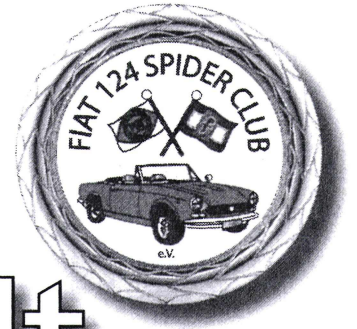
FUNKTION	NAME / ADRESSE	AUFGABE	TELEFON / E-MAIL
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung	01 72 / 8 124 124 moe@fiat-spider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	0 45 32 / 26 13 19 rdv@fiat-spider.de
Kassenwart	Manfred Seekamp (MS) Grandweg 60b 22529 Hamburg	Finanzen/Kasse	0 40 / 6 07 09 13 ms@fiat-spider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (bol) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	0 21 51 / 31 35 17 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, Typen BS/BS 1, CS/CS 1/CS 2	Rolf Bodewig	rb@fiat-spider.de
FIAT 124 Spider	Typen AS	Oliver Matthes	technik-as@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	Florian Baumann	technik-csa@fiat-spider.de
Pininfarina Spidereuropa, Spider Azurra DS		Michael Möller	moe@fiat-spider.de
Pininfarina Spidereuropa, VX Volumex		Jens Meyer	jm@fiat-spider.de

Mails auch alternativ möglich an: technik-cs1@fiat-spider.de und technik-cs2@fiat-spider.de und technik-bs@fiat-spider.de

Skandal in der Bundeshauptstadt



oder anders gesagt:
„ALLES LUG UND BETRUG“;
aber dazu später mehr!

Wie Ihr, die Ihr ja die aufmerksamsten Leser des genialsten Spidermagazins seid, was es überhaupt gibt, wissen solltet, haben zwei Ostwestfalen – Hendrik Donner und ich, Thomas J. Eimer – die supergeilsten zwei ersten Plätze in einem viel umkämpften Kreuzworträtsel gewonnen. Ja, wir durften nach Berlin!

Im Vorfeld wurde der Sektionsleiter von Gesamtberlin, unser Uwe Boddenberg, über unsere große Freude und unser Kommen informiert, was ihm wiederum viel Freude bereitete. Da der zweite Preis nur einen Park-Café-Burger beinhaltet, ich jedoch Heike mitnehmen wollte, war der Sektionsleiter in der Bredoullie, denn der Berliner Stammtisch setzte sich zusammen aus:

- ALG II-Empfängern,
- Randgruppen (Ludger Brands und Klaus Eichert vom „Fiat 124 Spider Club Deutschland“), die integriert werden mussten,
- dem Automatik-Guido, der zwar aus seinem Sortiment einiges an den Mann brachte, aber sonst kein Geld hat, und
- dem Sektionsleiter, der wohl immer zuerst kommt und als letzter geht, wenn er es dann noch kann.

Ich musste mich auf sein Geheiß hin also mit einem Mitglied des Vorstands wegen der Kostenübernahme des zweiten Park-Café-Burgers für Heike in Verbindung setzen. Dieses signalisierte, dass der Verein die Kosten übernehme, dadurch in 2007 die Beitragspreise zwar steigen würden, dies jedoch o.k. sei.

Nach dieser Mitteilung war gesamt OWL – das waren neben den beiden Preisträgern Tanja Donner, Heike Vieregge und neuer



Spider-Hund Paula – völlig aus dem Häuschen. Die Freude war riesengroß. Hendrik und ich kauften einen gesamtdeutschen Straßenatlas und baldwerten die Strecke aus. Tage und Nächte saßen der erste und zweite Preisträger zusammen und diskutierten, wie wir am Besten Berlin erreichen könnten, bis Heike und Tanja auf das eingebaute Navi verwiesen.

Am 08.08.06 war es soweit, wir erreichten um ca. 18:00 Uhr die Obdachlosenunterkunft am Fehrbelliner Platz, die uns der Sektionsleiter nach Rücksprache und Zusage der Kostenübernahme durch den Vorstand verschafft hatte. Nachdem wir unsere Etagenbetten und Spinde gerichtet hatten, musste Paula mal im Park Häufchen machen. Wir pilgerten also los und landeten bereits um 18:40 Uhr im Park-Café, wo wir sogleich die Lage checkten. Auf verschlichene Nachfrage erfuhren wir, dass

die Mitglieder des Stammtischs dort nicht sehr beliebt waren, denn durch die dauernden Abschleppaktionen des ADAC würden unnötig Parkplätze für andere Gäste blockiert.

Kurz nachdem wir diese Interna in Erfahrung gebracht hatten, erschien der Sektionsführer und begrüßte uns. Nach und nach kamen die Teilnehmer des Stammtischs:

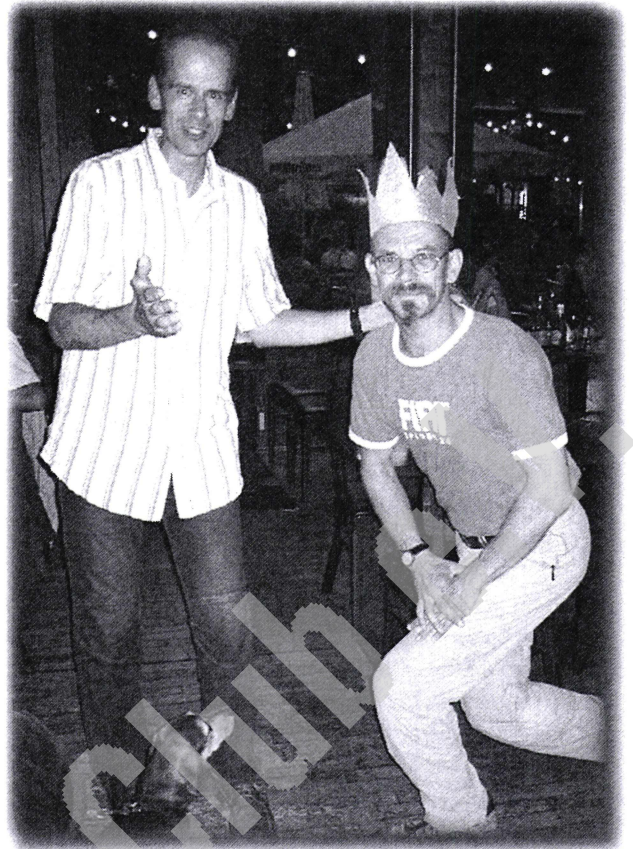
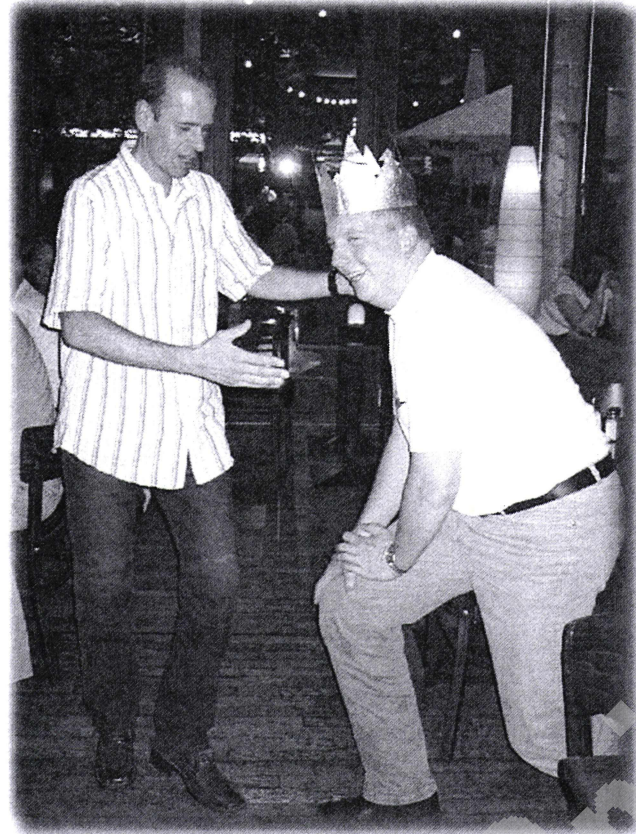
Automatik-Guido, der mit dem Bauchladen, Sabine und Olaf Grundmann (ehemalige Nordlichter), Frank L. („Ex-Untertan“ von Petra Boljahn), René (Sympath obwohl Volumex-Fahrer), Ludger Brands (zu Integrierender; war an dem Abend sehr viel versprechend), Klaus Eichert (der glaubte, dass wir zu viert und Hund mit einem Spider nach Berlin gekommen wären; wäre eine Bereicherung für den Club, weil nicht so ein Stock-

fisch) und Uwe Boddenberg ('ne Beschreibung zu dem fällt mir nun wirklich nicht ein).

Die Preisverleihung rückte immer näher und alle waren schon ganz aufgeregt. Hendrik Donner saß sabbernd neben seiner frisch Angetrauten Tanja, und wartete auf Dagmar. Die Spannung wuchs bei ihm und bei Tanja wurden schon erste Zweifel an der Ehe (Treue

sondern ein Hefebier mit Sprite. Das Gesicht des ersten Preisträgers wurde länger und länger, das Gesicht von Tanja breiter und breiter wegen des Grinsens. Schließlich war der Höhepunkt des Abends da: Herr Hendrik Donner aus OWL wurde zum Kaiser gekrönt,

denn ihm wurde eine „goldene Krone“ aufs Haupt gesetzt. Zum König von Berlin wurde ich, Thomas J. Eimer, als Zweitplatzierter gekrönt, mein Zeichen: die „silberne Krone“.



Zum Schluss noch eine schlechte Nachricht für den Berliner Oststammtisch: Auf Grund des OWL-Humors finden demnächst die Treffen in unterschiedlichen Lokalitäten statt. Die Mitarbeiter des Park-Cafés mussten sich in psychologische Behandlung begeben und fühlen sich derartigen Veranstaltungen nicht mehr gewachsen. Schade, denn die Burger, Biere und Ramazotti waren echt lecker!

bis zum Tod) bemerkbar, – da ließ unser Uwe die Bombe hochgehen, denn Dagmar war nicht die Perle mit den langen Beinen und dem tiefen Ausschnitt in der Fotomitte,

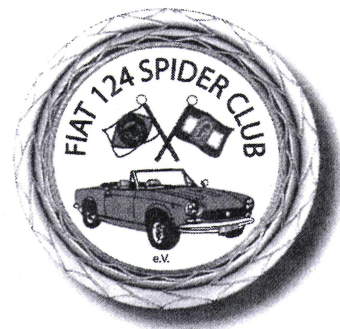
Der Abend klang im Beisein des Hofstaates aus. Wir versprachen dem Volk (Hofstaat) immerdar Ersatzteile und Benzin für die Teilnahme an allen noch folgenden Treffen. Die Knappen Ludger und Klaus zeichneten sich durch Humor, Lebensfreude und Lästereien aus, so dass Kaiser und König sie in den Stand der passiven „Fiat 124 Spider Club“-Mitglieder aufnahmen (Integration somit vollkommen gelungen).

Vielen Dank für die ersten beiden Plätze, das Kommen hat sich gelohnt.

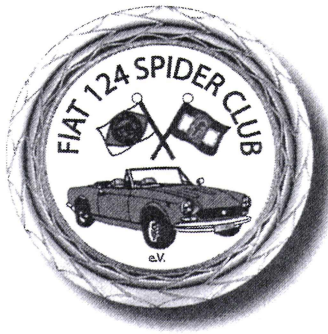
Thomas J. Eimer



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	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	0 21 51 / 31 35 17 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.: 0 21 51 / 31 35 17

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-Bonlanden

MÜNCHEN

Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 / 332 31

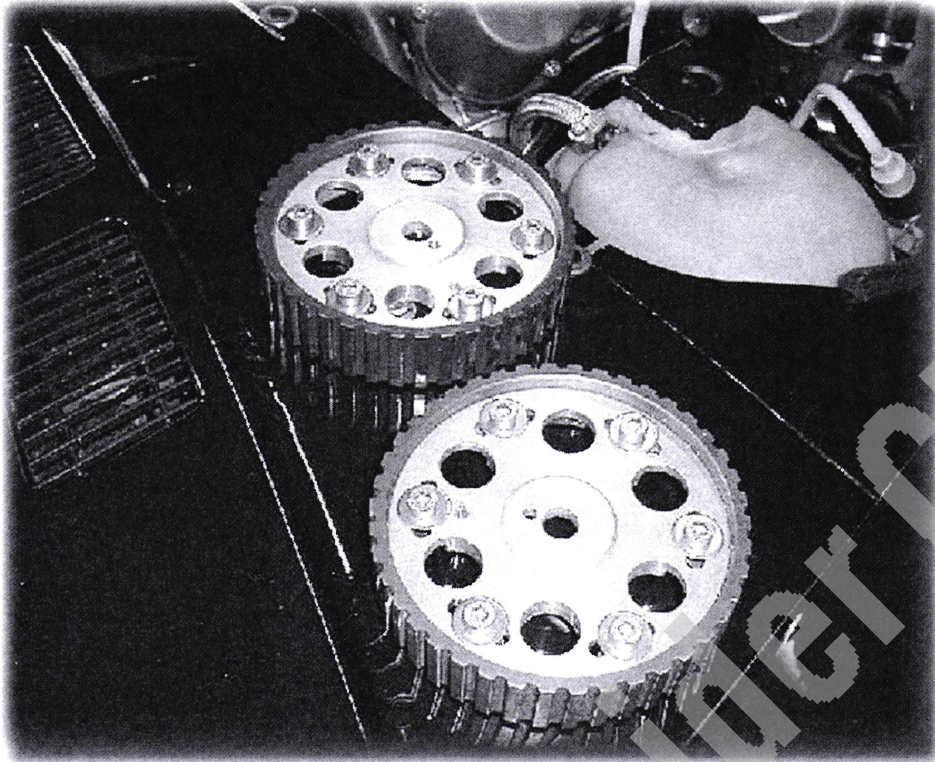
Jeden letzten Donnerstag im Monat
in wechselnden „Locations“

Jeweiliger Ort wird auf der
Fiatspider-Seite und per Mail
veröffentlicht.

NEUE TEILNEHMER SIND IMMER WILLKOMMEN!

Aktuell +++ Aktuell +++ Aktuell

EINSTELLBARE NOCKENWELLENRÄDER



Ich plane die Fertigung einer Kleinserie einstellbarer Nockenwellenräder (NWR) zur Feinjustierung der Steuerzeiten.

Beim Nachmessen der Steuerzeiten mit nicht einstellbaren NWR wurde eine Abwei-

chung von mehreren Grad festgestellt, die Markierungen am NW-Rad und die Nase am NW-Gehäuse passen nicht zu 100%. Der Motor läuft nicht so optimal, wie es sich ein Herr Lampredi mal vorgestellt hat. Auch wenn der Kopf mal geplant wurde,

hängt man immer zwischen 2 Markierungen, da der Zahnriemen nicht kürzer wird, sich aber der Abstand von KW-Rad zu NWR um das geplante Maß ändert. Bei Verwendung anderer (Sport-)Nockenwellen sollten sowieso einstellbare NW-Räder zur genauen Steuerzeitenjustierung genommen werden, um den Motor wirklich optimal laufen zu lassen.

Einen Prototyp dieser einstellbaren NW-Räder habe ich bereits mit optimalen Resultaten bei mir verbaut, die Leistungsentfaltung ist sehr positiv. Des Weiteren kann man die Nockenwellen über die Spreizung auf seinen persönlichen Fahrstil abstimmen, z.B. mehr Power im mittleren Bereich.

Die Feinjustierung erfolgt über ein betriebs-sicheres Langlochsyste, selbst wenn sich die Schrauben lösen würden (was eigentlich unmöglich ist!), ist kein Schaden zu erwarten. Die Feinjustierung erfolgt im eingebauten Zustand, eine weitere Demontage von Zahnriemen und NWR ist nicht nötig!

Im Spider-Forum wurde schon entsprechendes Interesse bekundet, die Kalkulation wird sich für das Paar einstellbare NW-Räder bei ca. 150,- Euro bewegen.

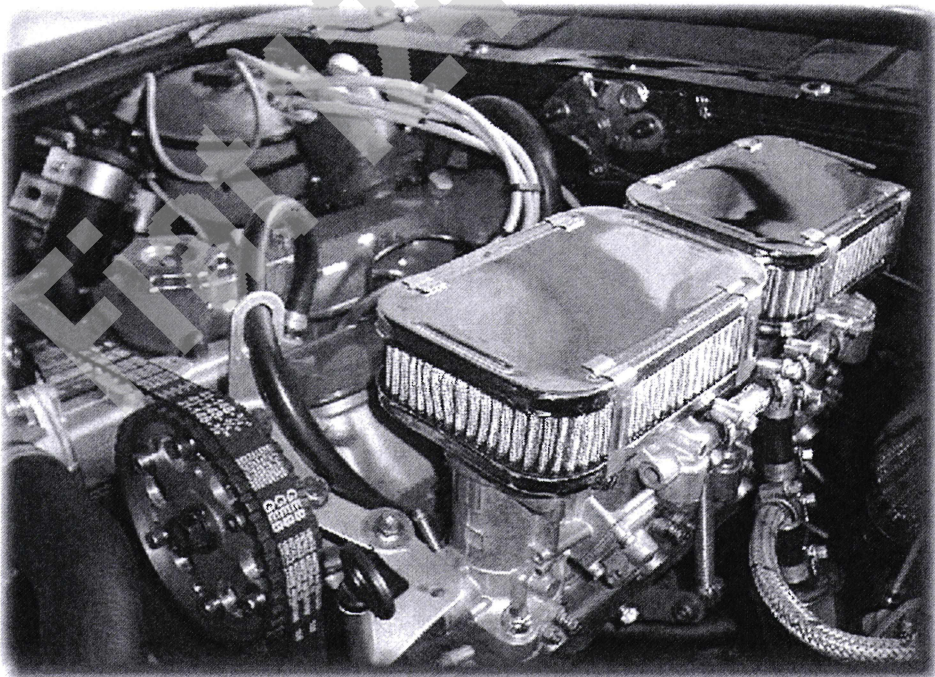
Ich möchte von Euch wissen, ob grundsätzlich Interesse besteht, damit ich die entsprechenden Stückzahlen planen kann. Es ist also keine feste Bestellung von Euch nötig. Ein einfaches „Ja, finde ich gut, würde mich interessieren“ reicht zunächst aus.

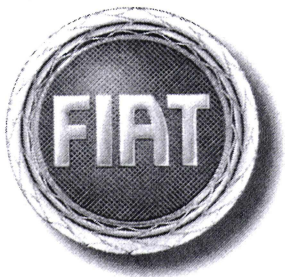
Bei Interesse bitte ein kurzes E-Mail an

ABWIESER@aol.com.

Kurz vor der Auslieferung werden alle Interessenten von mir angeschrieben.

Gruß
Andreas Wieser
alias ANDY 007





Oldtimer-Versicherung

LIEBE FREUNDE UNSERER ITALIENISCHEN PULSBESCHLEUNIGER,

immer wieder wird das leidige Thema der Versicherungen unserer Spider angeschnitten, doch wenn wir ehrlich sind, dann interessiert uns doch viel mehr, wie der Lack mehr glänzt, der Auspuff sonorer klingt oder eine weitere technische Optimierung umgesetzt werden könnte.

Aber: Versicherungen sind ein notwendiges und leidiges Übel und wir müssen uns zwangsläufig einmal damit befassen, zumindest bei der ersten Zulassung. Für viele von Euch ist damit das Thema Versicherungen abgeharkt, ist es doch nur ein „Versprechen“ für einen Schadenfall, doch wollen wir es eigentlich nie einlösen, denn kaum auszudenken, wenn das gute Stück beschädigt oder zerstört oder gar geklaut wird. Also ärgern wir uns weiterhin einmal im Jahr über die Versicherung, nämlich dann wenn die Beitragsrechnung kommt.

Doch auch hier gibt es Optimierungspotential, denn nicht jede Versicherung ist wie die andere. Der Leistungskatalog unterscheidet sich ebenso wie Automobile, denn unser Spider ist doch auch etwas viel Besseres als diese Matchbox-Engländer MG oder Spitfire oder drücken wir es italienisch ist aus: lieber einen Lavazza-Cappuccino als eine Jacobs Krönung. Zudem ist nicht allein der Preis entscheidend, denn nur das Gesamtpaket aus Deckungsumfang, Service, Expertise, Schadenregulierung und Prämie macht eine Versicherung gut oder schlecht. Aus eigener und beruflicher Erfahrung kann ich Euch daher OCC - Oldie Car Cover empfehlen. Das sind Spezialisten, die sich von morgens bis abends mit der Ver-



sicherung von Autos befassen, die man heute nicht mehr „neu“ kaufen kann – wenn einer Ahnung hat, dann die. Zudem bieten Sie äußerst faire Prämien zu Sonderkonditionen für unseren Spider-Club an. Es handelt sich um Jahresprämien, da Saisonkennzeichen keine Prämienreduktion bewirken, d.h. Ihr könnt den „kleinen“ das ganze Jahr angemeldet lassen, ohne einen finanziellen Nachteil zu haben (mit Ausnahme der Steuer)

Der nächstmögliche Wechseltermin ist der 01.01.2007, d.h. Ihr müsst zum 30.11.06 Euren jetzigen Vertrag kündigen. Danach einfach bei OCC, Herrn Holger von Papen, Telefon 0451/871840 unter Berufung auf den Fiat 124 Spider Club oder Michael Baltes anrufen und die unten genannten Konditionen

gelten auch für Euren Flitzer. Ich bitte Euch mir keine Leserbriefe oder Mails zu schreiben mit Hinweisen auf billigere Anbieter – es gibt sie definitiv, doch ob sie insgesamt preiswerter sind? Ich will es nicht ausprobieren, denn Oldtimer-Versicherungen sind etwas anderes als herkömmliche KFZ-Versicherungen, denn die kennen nur den Wertverfall und nicht die Wertsteigerung – um nur ein Beispiel zu nennen. Auch hier der kulinarische Vergleich: Barolo oder Lambrusco – der Unterschied macht sich am nächsten Morgen und erst recht nach 10 Jahren bemerkbar –

Salute!

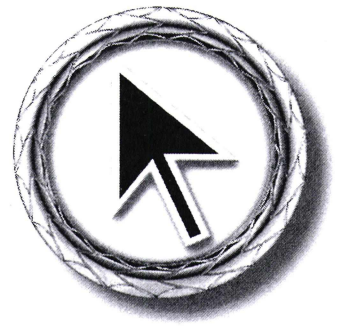
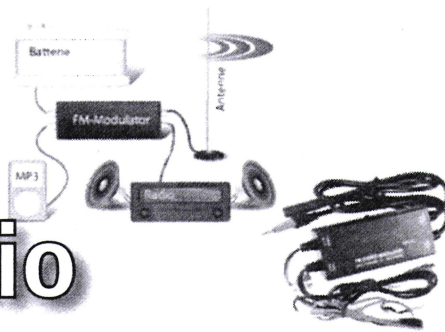
Euer Michael Baltes

	KH	VK300 / TK150	VK500 / TK150	VK1000 / TK150	TK150
SPIDER ÄLTER 30 JAHRE	69,90 €	1,45% *	1,241% *	0,928% *	0,418% *
SPIDER JÜNGER 30 JAHRE	81,20 €	1,87% *	1,45% *	1,241% *	0,418% *

Mindestbeitrag: VK (Vollkasko): 87,-- € und TK (Teilkasko): 29,-- €

* vom Fahrzeugwert gemäß Nachweis oder Kurzgutachten

MP3 im Oldtimerradio



Ihr habt noch das zeitgenössische Autoradio, das höchstens ein Cassetteneinschubfach hat? Jetzt könnt Ihr CDs und Musik im MP3-Format hören, ohne die Optik Eures Armaturenbretts zu verschandeln! Mit diesem bei www.pollin.de gefundenen Modulator lassen sich moderne Audiogeräte anschließen und deren Signal über die bestehende Anlage hören!

Wie dem Bild zu entnehmen ist, wird der Modulator in die Antennenleitung des Autoradios eingeschleift. In dem Modulator wird das NF-Signal des MP3-Players oder eines CD-Players in ein Hochfrequenzsignal umgewandelt, das dann im Frequenzbereich 87,7-88,9 Mhz über die Antennenleitung gesendet wird. Ein Eingriff in Euer altes Autoradio ist nicht nötig.

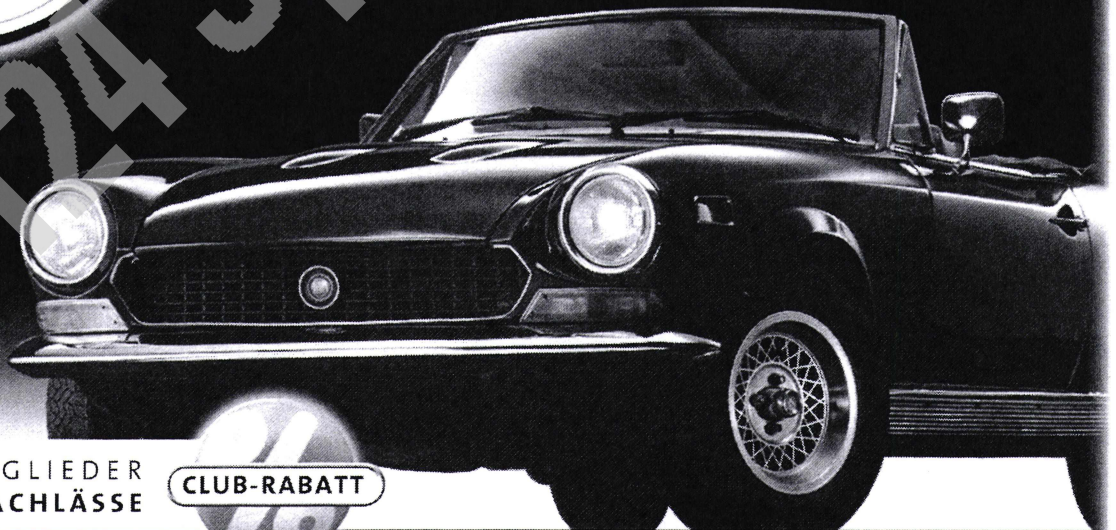
TECHNISCHE DATEN:

- Betriebsspannung 12 V-/50 mA
- einstellbare Frequenz 87,7...88,9 MHz in 7 Schritten
- frequenzstabil durch PLL-Synthesizer
- Eingang über 2 Cinchkupplungen
- Maße (LxBxH): 102x44x30 mm.

19,95 EUR (Best.Nr. 605 062)



Fahren Sie, wir versichern: Fiat Spider

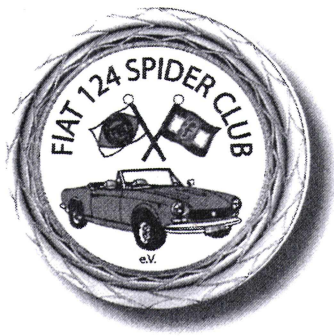


FÜR CLUBMITGLIEDER
BESONDERE NACHLÄSSE

CLUB-RABATT

OCC Wielandstr. 14 b | D-23558 Lübeck | Fon (0451) 8 71 84-0 | Fax (0451) 8 13 20 38 | www.oldiecarcover.de

Ihr Ansprechpartner: Dipl. Betriebsw. Matthias Nitsche | Fon/Fax (0231) 72 54 60-0/-10 | nitsche@gnk-finanzmakler.de



Mein erster Spider

SEIT JAHREN nerve ich meine Umwelt und mich selber damit, dass ich mir einen 124 Spider kaufen will. Rostfrei sollte er sein, möglichst unverbastelt und ein DS. Oldtimerauktionen in Toffen, regionale Veranstaltungen in Norddeutschland, sowie regelmäßiges Studium der „Markt“. All das, inklusive leidenschaftlicher Erzählungen über Eventalkäufe, gehören zum regelmäßigen Folterprogramm für meine Familie und Freunde. Genauso wie die immerwährende Feststellung, dass es der falsche Zeitpunkt, der falsche Ort oder das falsche Auto sei.

Ende des letzten Jahres ist es soweit. Ein schwarzer DS, Baujahr 1983 im Zustand „2“ vom Händler in Hamburg, so steht es in der „Markt“. Die klassische Liebe auf den ersten Blick. Der muss es sein! Die Jahre der Jagd werden ein Ende haben. Voller Vorfreude soll schnell ein Besichtigungstermin mit dem Händler verabredet werden. Als reisender Berater, der nur am Wochenende in Hamburg ist, ein echtes Problem. Termine am Samstag gehören nicht zum Geschäftsmodell des Verkäufers. Letztlich klappt es, nach geschickten Verhandlungen und der Zusage eines echten und nachhaltigen Interesses, doch. Kurz

darauf stehen wir uns gegenüber. Ich und der schwarze DS. Die fiesen Ritmo Spiegel sind Ausstellfenster und Chromspiegeln gewichen – Klasse! Damit genug der positiven Impressionen. Die originale Persenning ist einer maritimen Bastelarbeit aus großflächiger Plane und einer Vielzahl von gut mit dem Karosserieblech verschraubten Druckknöpfen gewichen. Das Highlight dieses Schätzchens, ist ohne jeden Zweifel das Armaturenbrett bzw. –blech. Eine mutige Schlosserarbeit! Das komplette Holz des Innenraums nebst Handschuhfachklappe sowie der Schalträger in der Mittelkonsole sind gebürsteten Edelstahl gewichen. Um das Rallyedesign zu komplettieren sind die Originalschalter gegen Kippschalter aus dem Baumarkt ausgetauscht worden. Von den Originalteilen ist nichts mehr vorhanden – was für eine Katastrophe! Haken dran!

Monate später entdeckte ich, gelenkt durch ein Verkaufsangebot aus dem Club, zum zweiten Mal die Liebe auf den ersten Blick. Der mir vorgestellte DS aus dem Club wird in Mobile24 angeboten, steht in München – wie ungünstig! Gerade bei Mobile24 unterwegs, suche ich nach einem Spider im Umkreis von 200 km um Hamburg. In Sanitz bei Rostock

steht einer. Ein „Ferrari-roter“ DS mit schwarzen Ledersitzen und schwarzem Sonnenlandverdeck. Bj. 83, 60.000 km.

Das Verabreden eines Termins gestaltet sich vollkommen unkompliziert. Einziges

Problem – das nächste Wochenende ist noch 4 Tage entfernt!

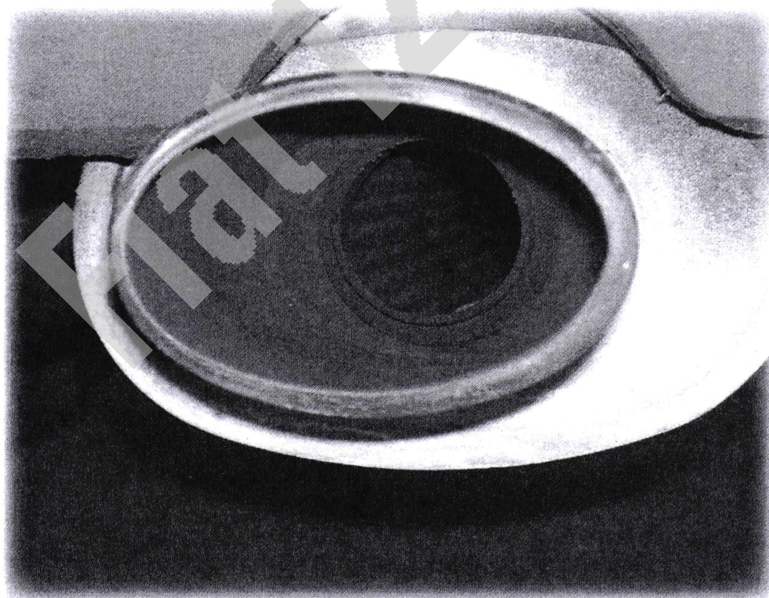
Die Zeit des gespannten Wartens beginnt. Endlich ist das Wochenende da. Ab ins Auto und die 170 km nach Sanitz gefahren. Da steht er, rot glänzend und offen im Garten des Besitzers. Er ist Karosseriebaumeister – Volltreffer!

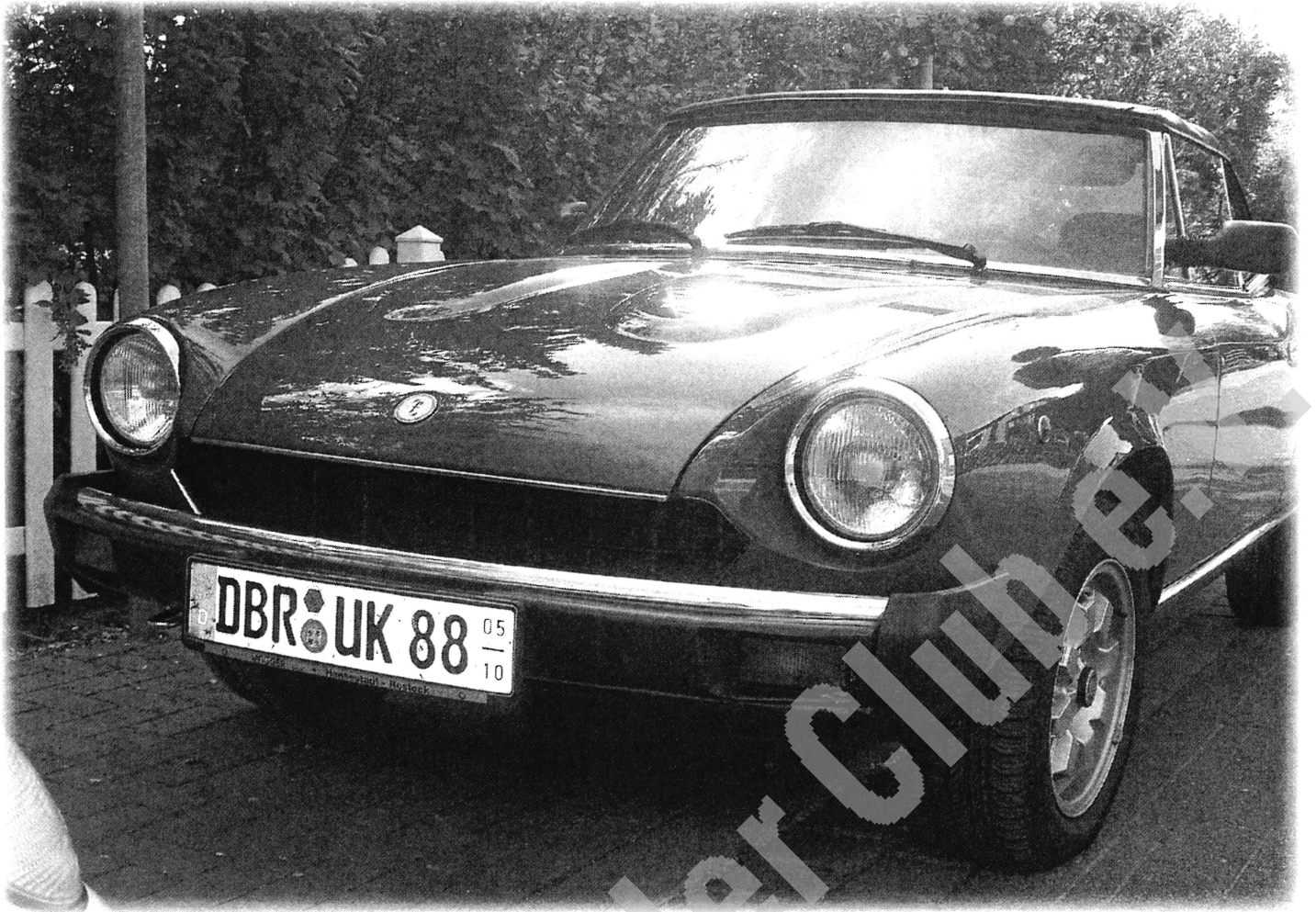
Er hat den Eurospider vor 6,5 Jahren in Eigenarbeit restauriert und alle Holräume konserviert. Kein Rost, optimale Spaltmaße und alles gerade. Die Probefahrt unterstreicht den positiven Eindruck. Spontane Gasannahme, 1a Geradeauslauf bei gerade stehendem Lenkrad und ein vierter Gang, der bei Gaswechsel nicht herauspringt. Ich beschließe, dass er technisch in Ordnung ist.

Der Sound des kleinen Flitzers wird durch das Abarth Endrohr röhrende optimiert, das ganz nebenbei auch optisch Akzente setzt.

Der Kofferraum ist absolut trocken, der Chrom glänzt und alle Türen bzw. Klappen fallen satt in ihr jeweiliges Schloss. Leider fehlt auch hier die vollständige Persenning. Teile davon sind vorhanden. Glücklicherweise hat der Besitzer davon Abstand genommen, diesem Umstand durch kreative Bastelarbeiten Rechnung zu tragen. Das Problem der Persenning ist damit durch mich zu lösen, ohne das hier bereits ein Lösungsweg festgelegt wäre. Probleme mit der Startautomatik hat man durch einen dezenten und nicht sichtbaren Taster links unterhalb des Lenkrads vorerst gelöst. Ob das so bleiben muss, kann ich in Ruhe überdenken. Das gilt für den gesamten Innenraum, inklusive der Ritmo Spiegel. Genauso wie die Entscheidung die an die Heckdeckelkante geklebte BMW-Chromleiste ggf. abzuföhnen.

Es gibt keinen unmittelbaren oder offensichtlichen Handlungsbedarf. Entscheidungen für den Winter. Das BMW Z1 (oder war es Z3?) Windschot, das ohne Verletzung an den Spiderteilen am Fahrzeug festgeklemmt ist,





wird ein Kaufpreismindernder Fall für Ebay. Probefahrt, Besichtigung von oben, unten, innen und außen – das wird meiner! Lediglich am Ölfilter sammelt sich Öl. Im Gussgehäuse, das den Filter mit dem Motorblock verbindet ist ein kleiner Riss. Nach kurzen Verhandlungen einigen wir uns darauf, dass der Besitzer das Teil austauscht. Am nächsten Wochenende kann ich das Auto mit neuer AU

und frischem TÜV abholen. Die angebotene Anzahlung schlägt der Besitzer aus. Wir einigen uns darauf, dass wir einander vertrauen.

Die Tage des Wartens werden zur Qual – nicht nur für mich. Meine ungeduldige Vorfreude baue ich dadurch ab, dass ich jedem, egal ob es ihn interessiert oder nicht mindestens einmal von meinem Glück erzähle. Auserwählte

Glückspilze erfreue ich mit detaillierten Schilderung von Verkaufsverhandlung und Probefahrt. Vorfreude macht einsam!

Die Woche ist um und mein Vater bringt mich nach Sanitz zu meinem Spider. Da steht er wieder im Garten mit neuem TÜV und neuer AU. Das defekte Teil liegt ordnungsgemäß ausgebaut zur in Augenscheinnahme im Karton neben dem Auto. Schnell alle Formalitäten erledigen, den Kaufvertrag unterschreiben und mein Geldbündel gegen die Schlüssel getauscht.

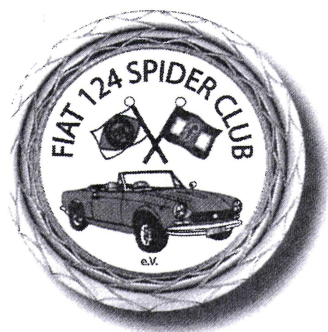
Nun habe ich ihn tatsächlich – meinen Spider. Zurück nach Geesthacht geht es über malerische Alleen durch das Mecklenburger Land. Nach 20 km sind wir zwei eine Einheit geworden. Das Leben ist schön!

Tags darauf wird aus „DBR-UK 88“ „RZ-PF 124“. Nun ist es amtlich

– WIR GEHÖREN ZUSAMMEN!

Michael Dusch
(dusch@gmx.de)





Mitgliederbewegungen

NEUE MITGLIEDER:

Stefan Bremke
Reg. 2

Hermann-Krohn-Str. 2
25499 Tangstedt

04101/690770
mailto:St.Bremke@web.de

Alfred Hennrich
Reg. 9

Brentanostr. 3
74842 Billigheim

???

Karl-Heinz Kluger
Reg. 7

Bannerthstr. 26
58840 Plettenberg

02391/53362
mailto:info@kluger-entsorgungssysteme.de

Ulrich Scheller
Reg.10

Kirchweg 5
83543 Rott/Inn

08039/5657
mailto:Liedlg@t-online.de

ÄNDERUNGEN:

Stefan Lorig
Reg. 7

Kalbach 4
51515 Kürten

02359/290968?
mailto:lorig.St@otto-fuchs.com

Kai Volland
Reg. 4

Ackerring 38
27386 Bothel

0179/1937474
mailto:echt@vollcom.net

Bernd Witzke
Reg. 6

Fritz-Beindorff-Allee 5
30177 Hannover

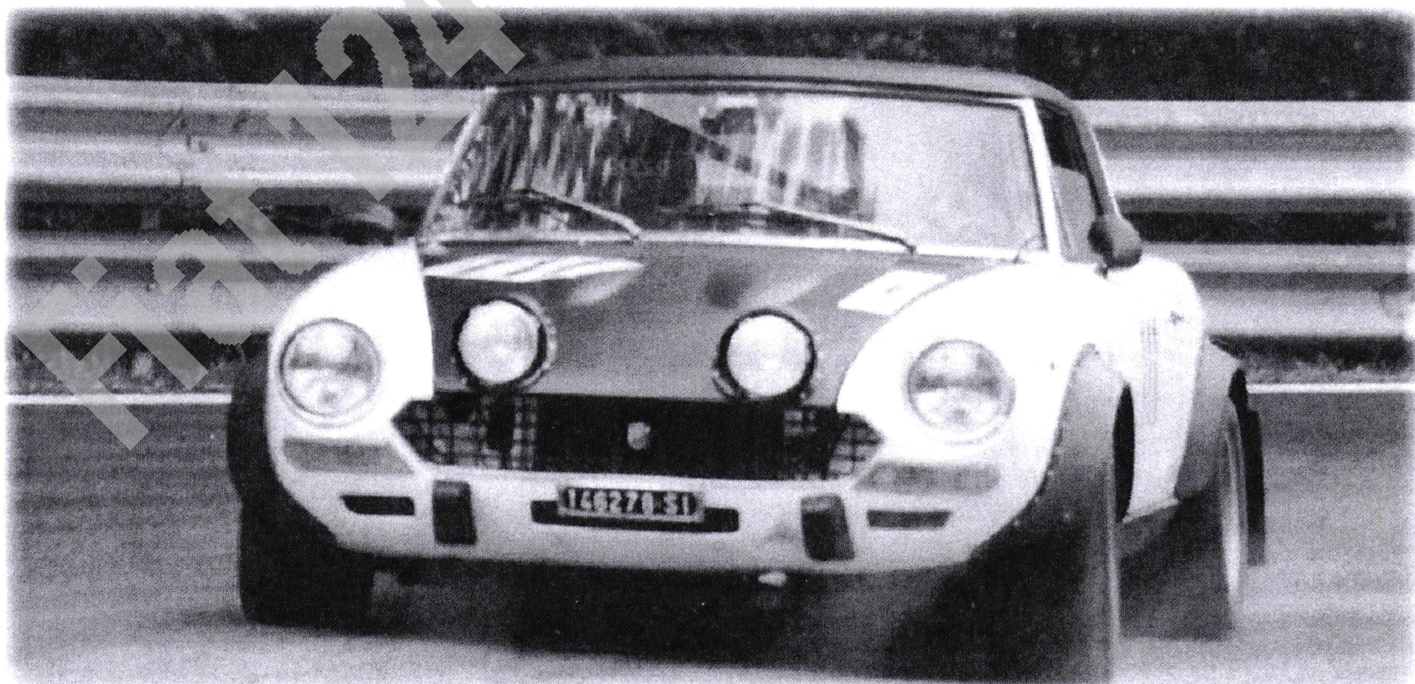
0172/6869787
mailto:B.Witzke@ids-scheer.de

UNBEKANNT VERZOGEN:

Martin Kreuth
Reg. 10

Rosenheimer Str. 205
81671 München

0173/5190843
mailto:info@martink.de



40 Jahre und kein bisschen leise

Das Jubiläum des FIAT 124 Spiders wurde dieses Jahr ausgiebig gefeiert. Aber was ist mit dem Coupé oder den Prototypen, die den Spider erst möglich machten?

Natürlich denken wir alle an die Chevrolet Corvette Rondine, das anerkannte Ur-Modell des Spider, das 1963 auf dem Pariser Autosalon seine Premiere feierte! Der futuristische Entwurf von Tom Tjaarda gefiel zwar der Öffentlichkeit, aber Pininfarina selbst verordnete einige Retuschen wie eine große Panoramasscheibe und die hochgezogenen Kotflügelspitzen. Das „Schwalbenschwanz-Heck“ blieb aber bestehen und floß fast unverändert in die Serie des FIAT 124 Spider ein, sollte die Form doch den Luftstrom kanalisieren und damit den Geradeauslauf verbessern.

Für das Coupé gab es verschiedene Prototypen (Pininfarina, Moretti, Vigniale, Savio etc.), doch zum Zuge kam das hauseigene Centro Stile mit seinem sehr sachlichen Entwurf, das dann als 124 Sport Coupé gebaut wurde.

Pininfarinas Entwurf des 1966 als Einzelstück entworfenen Coupé Speciale näherte sich dagegen stilistisch deutlich dem Spider an. Es

hatte das Rondine Panoramafenster, welches dann zumindest im Original Pininfarina Hardtop seinen Weg in die Produktion fand.

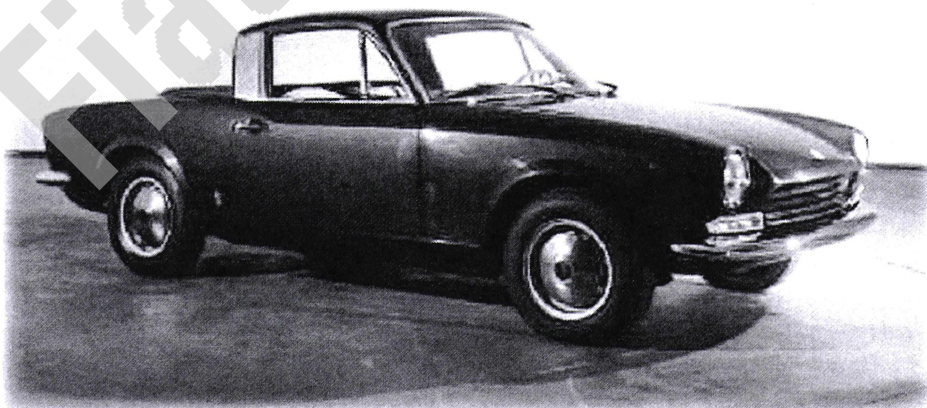
Der Rondine Prototyp steht restauriert bei Pininfarina, doch was passierte mit den anderen Entwürfen? Was passierte mit dem Coupé Speciale? Mein Spiderfreund Eduardo Relvas aus Portugal hat sich die Mühe gemacht, nach diesem Entwurf zu fahnden und fand Abenteuerliches heraus.

Der Prototyp ist 1967 von Pininfarina verkauft worden. Die typisch italienische Buchführung konnte leider nicht mehr den damaligen Neubesitzer feststellen. Nach Kontaktieren aller wichtigen europäischen Spider-Clubs konnte ihm der Präsident des Registro Fiat 124 Spider in Italien folgende Informationen geben:

Der Wagen scheint noch zu existieren, auch wenn die Informationen von 1998 stammen und der Besitzer heute leider unbekannt ist. Das Coupé Speciale hat ein wenig „gelitten“! Es wurde seiner Stoßstangen beraubt, der 1400ccm-Motor wurde durch den 1600er BS1-Motor ersetzt und das edle dunkelgrün metallic wurde mit schwarz überlackiert.

Weitere Informationen bis auf die hier abgebildeten Fotos waren leider nicht mehr zu erhalten und Eduardo hat auch das weitere Interesse an dem Fahrzeug verloren. Hat er doch in Italien seinen „persönlichen“ Prototypen gefunden: Einen 67er AS mit der Fahrgestellnummer 124AS0000671 in seiner Traumfarbe schwarz.

rdv



Italian Open

Heute ist das schwer vorstellbar, aber es gab einmal eine Zeit, in der Fiat Importmeister in Deutschland war und die Kunden lange Lieferzeiten geduldig hinnahmen. Denn das Programm der Italiener war damals, in den 60er Jahren, attraktiv und absolut konkurrenzfähig. Ganz oben in der Gunst stand der ewig junge Fiat 124 Spider.

Er debütierte im November 1966 auf dem Turiner Autosalon und begeisterte auf den ersten Blick. Sowohl die Front als auch das V-förmig geschnittene Heck ließen den Zweitürer wie einen kleinen Ferrari wirken. Die Form des Spiders stammt nämlich von Ferraris Hausund-Hof-Schneider Pininfarina, der sich hier selbst kopiert hatte.

Basis des knackigen Fahrspaßmobils war die wenige Monate zuvor präsentierte Fiat-124-Limousine. Jener kantige Hecktriebler der Mittelklasse war Auto des Jahres und avancierte auch in Deutschland zum Verkaufsschlager. Er ist heute noch im Programm – als Lizenznachbau in der Türkei, in Ägypten und in Rußland, wo er als Lada millionenfach vom Band lief.

Für den Spider übernommen wurde freilich nur die technische Grundstruktur, wobei man den Abstand zwischen den Achsen um 15 Zentimeter reduzierte. Trotz der hinteren Starrachse blieb das Auto selbst in schnell gefahrenen Kurven erstaunlich neutral, Scheibenbremsen rundum sorgten für eine entsprechende Verzögerung.

Der Aufbau des Spiders war völlig neu. Das voll versenkbare Verdeck ließ sich einfachst betätigen, die hinteren Seitenfenster konnte man herunterkurbeln. Doch nicht nur die äußere Form gefiel. Auch der völlig neu gestaltete Innenraum betörte die Sinne: mit einer Batterie runder, in Chrom eingefasster Instrumente, mit Echtholz-Applikationen sowie rutschigem Holzimitat-Kunststoff-Lenkrad und kurzem Schaltknüppel für das Vier- oder Fünfganggetriebe.

Das Beste aber war der Motor: ein speziell entwickelter 1,4-Liter-Vierzylinder mit gleich zwei oben liegenden Nockenwellen, die über einen wartungsfreien Zahnriemen angetrieben wurden. 90 PS Leistung waren seinerzeit ein guter Wert, vor allem angesichts der Drehfreudigkeit des kurzhubigen Triebwerks, der Spider schaffte so Tempo 170. Dieser neue Motor kam später auch der Limousine zugute, der bis dahin ein einfacheres Aggregat mit unten liegender Nockenwelle genügen musste.

ER LÄUFT UND LÄUFT UND LÄUFT. DER FIAT 124 SPIDER IST NICHT NUR EIN BELIEBTER YOUNGTIMER, ER STEHT AUCH FÜR EINE FAST VERGESSENE EPOCHE GROSSER CABRIOTRADITION.

Knapp 11000 Mark kostete der Fiat 124 Spider anfangs, zwei Tausender weniger als der zur gleichen Zeit präsentierte neue Alfa Romeo Spider, der sein ewiger Konkurrent bleiben sollte. Ab 1970 bekam der Fiat Spider den 1,6-Liter-Motor des Fiat 125, zu erkennen sind die auf 110 PS gebrachten Exemplare an den zwei Hutzen auf der Motorhaube. Nicht zuletzt wegen der zwei Weber-Doppelvergaser gelten die 1,6-Liter-Modelle als die am besten klingenden Spider aller Zeiten.

1972 erfolgte schließlich die Aufrüstung mit dem 118 PS starken 1,8-Liter des Fiat 132. Parallel zum Spider lief immer die Fertigung des Fiat 124 Coupe, das getreulich alle Technikentwicklungen mitmachte, sich aber nur in sehr überschaubaren Stückzahlen verkaufte.

Die interessanteste Version des Spider war zweifelsohne das Modell Abarth Rally: Mit mattschwarzlackierten Klappen vorn und hinten, ohne Stoßfänger und mit zahlreichen Leichtbauteilen war der Abarth eine Klasse für sich. Statt der Starrachse hatte er hinten einzeln aufgehängte Räder, der 1,8-Liter-Motor erstarkte auf 128 PS.

Von der 1972 bis 1974 gebauten,

heute heißgesuchten und teuer gehandelten Abarth-Version entstanden weniger als 1000 Exemplare, nicht viel im Vergleich zu den 151000 Spidern der Baujahre bis 1978. Zweimal gewann Fiat mit Rennversionen des 124er-Abarth die Europäische Rallyemeisterschaft, bis ein neues Fahrzeug für Furore sorgte: der Fiat 131 Rally, mit dem Walter Röhrl seine erste Weltmeisterschaft einfuhr.

FIAT DINO SPIDER

□ Der Wagen kam 1966 auf den Markt und war mit der damals noch selbständigen Firma Ferrari entwickelt worden. Der 2.0-Liter-V6 leistete 160 PS, 1969 kam ein 180-PS-Modell heraus.



FIAT X 1/9

□ Der X 1/9 mit Targadach hatte zwar nur 73 PS, doch war er leicht und der Motor saß zwischen Fahrer und Hinterachse, wie in der Formel 1. Von 1972 bis 1988 wurde der X 1/9 165 000 mal gebaut.



FIAT RITMO CABRIO

□ 1978 bis 1988 baute Fiat den Ritmo. Er trat in der Golf-Klasse an, war aber wegen seiner schlechten Verarbeitung chancenlos. Auch das 1981 bis 1982 bei Bertone gebaute Cabrio half da nicht.





FIAT 1200 SPIDER

□ Bildschön, verchromt und intelligent konstruiert. Beim 1200 Spider von 1957 ließ sich das Verdeck schon komplett im Heck versenken und lag nicht mehr auf der Karosserie auf. Markeninzwischen zusammengehören. Fiat 850 Spider 11965 brachte Fiat den 850 Spider, der andere aussah als das Der Spider hatte 49 PS und das Design das Verdeck



FIAT 1500/1600 SPIDER

□ Fiat verkaufte die offenen Zweisitzer 1500 und 1600 zwischen 1960 und 1965 in direkter Konkurrenz zu Alfa und Lancia. Heute undenkbar, da die Marken inzwischen zusammengehören.



FIAT 850 SPIDER

□ 1965 brachte Fiat den 850 Spider, der völlig anders aussah als das 850 Coupé. Der Spider hatte 49 PS und erreichte Tempo 145, das Design mit einer Klappe für das Verdeck kam von Bertone..

Der Abgang des Fiat 124 Spider begann 1978 mit der Einführung des 2,0-Liter-Motors. Er war in erster Linie für den amerikanischen Markt gedacht, dessen spezielle Anforderungen Fiat zu vielen Kompromissen bei der technischen Weiterentwicklung zwangen.

Das fing mit dem riesigen gummiummantelten Stoßfänger an und endete beim schlappen Magermotor. Denn ab dem 1,6-Liter wurde wegen der US-Abgasgesetze eine Sekundärluft-einblasung installiert. Sie kastrierte selbst den 2,0-Liter-Motor auf nur noch 80, später auf 105 PS. Der Spider wurde dadurch zum Phlegmatiker, und darum ließ der US-Importeur eine Serie mit Turboauf-ladung herstellen.

Bis 1982 gelangten nur noch einige wenige Spider auf den deutschen Markt, teilweise mit Vergasern, teilweise mit elektronischer Einspritzung ausgestattet. Dann endete die Produktion bei Fiat, wo man anschließend nur noch Fronttriebler baute. Noch drei Jahre lang führte Pininfarina selbst die Spider-Fertigung weiter: 7500 Stück verließen unter dem Namen „Spidereuropa“ das Werk Grugliasco nahe Turin.

Einziger Nachteil des aufgefrischten Evergreens: Er war nur noch als Zweisitzer zugelassen. Zusätzlich zum Einfachmodell mit 105 PS starkem 2,0-Liter bot Pininfarina eine 500 Exemplare umfassende Sonderserie mit Kompressor und 135 PS an. Jener Typ „Volumex“ saß auch in anderen Modellen des Konzerns wie im Fiat Argenta VX sowie in den Lancia-Typen Coupe 2000, Trevi und HPE Executive VX.

Knapp 200 000 Exemplare des Spider sind insgesamt zwischen 1966 und 1985 ausgeliefert worden, ein Großteil davon nach Amerika. Die treuesten Fans hat der Wagen aber in Deutschland, wo mehrere tausend Fahrzeuge noch in Betrieb sind. Eine größer werdende Szene kümmert sich hier um den bildhübschen Oben-ohne-Star, der nun seinen Vierzigsten feiert.

Probleme mit fehlenden Ersatzteilen gibt es nicht mehr, weil sich einige Firmen auf Nachfertigungen spezialisiert haben. Und teuer ist der rüstige Youngtimer auch nicht: Mit einem Einsatz von rund 10 000 Euro kann man erfahren, wie ein italienischer Sommer schmeckt. (ws)







Schraubertipp

ANLEITUNG ZUM EIN- UND AUSBAU DER FRONTSCHIEBE

(ODER AUCH: WECHSELN DER SCHEIBENDICHTUNG)

Das Auswechseln einer Windschutzscheibendichtung ist eine eher trickreiche Angelegenheit. Im folgenden Artikel findet ihr die wesentlichen Hinweise, auf was es dabei ankommt.

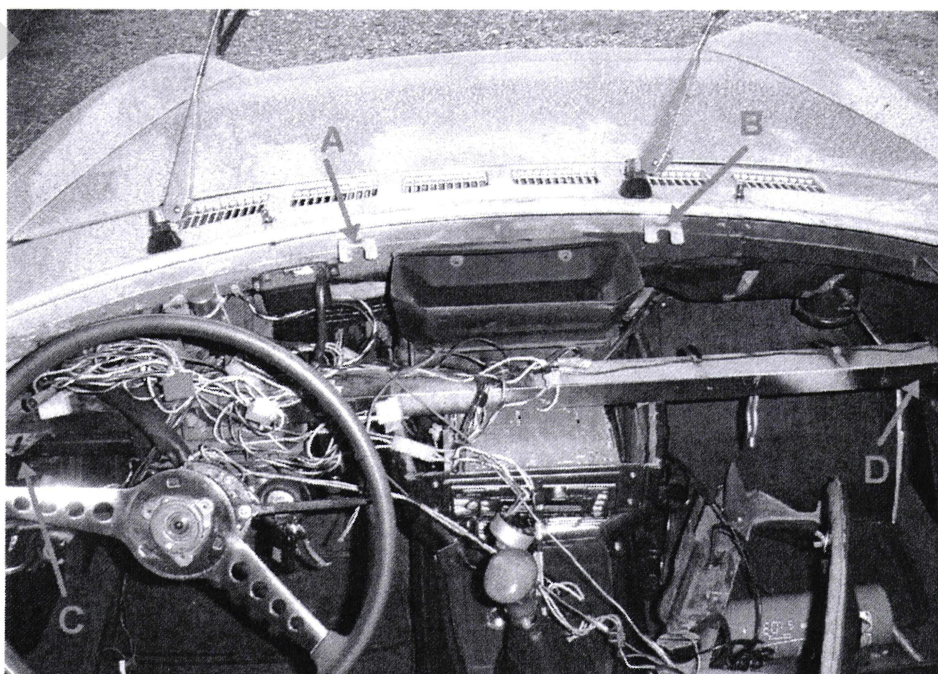
Als erstes ist das Windleitblech (Scheibenwischerabdeckung) unter der Motorhaube abzuschrauben. Nach dem Lösen des Kombisteckers für die Stromversorgung des Wischers und des Wischwasserschlauchs ist die Einheit vorsichtig herauszuziehen (Vorsicht: Kratzer auf dem Kotflügel!).

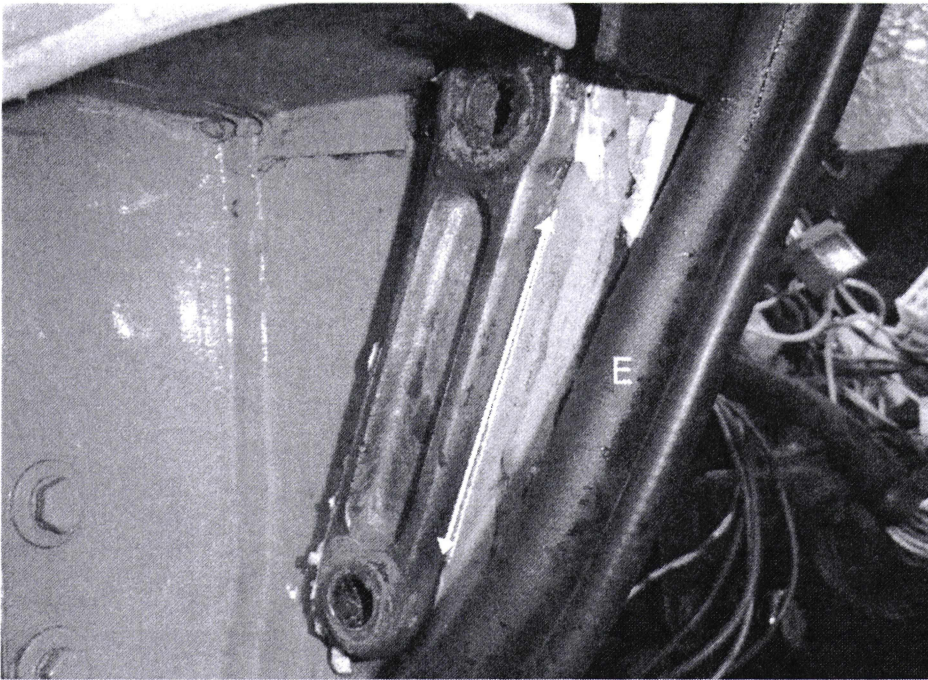
Im nächsten Schritt kommt der Ausbau der Instrumententafel, der Mittelverkleidung und des Handschuhfachs. Hierzu sind die zwei Flügelschrauben A und B links und rechts des Lüftungsschachts zu lösen sowie die zwei Schrauben unter dem Armaturenbrett (C und D). Nun kann das Armaturenbrett abgenommen werden.

Bevor ihr den Scheibenrahmen in Angriff nehmt, ein wichtiger Tipp: mit einem Stift solltet ihr die Position des Rahmens anzeichnen (E). Nun könnt ihr die jeweils zwei

Schrauben links und rechts in der A-Säule zur Befestigung des Rahmens herauschrauben. Es empfiehlt sich, den Rahmen durch die Karosserie zu zweit durchzuführen, um Beschädigungen zu vermeiden.

Die Aufnahme F, in der später die neue Dichtung liegt, ist gut zu reinigen. Nun könnt ihr euch der Scheibe zuwenden. Zunächst ist das Mittelstück der Zierleiste zu lösen und dann sind die zwei Zierleisten zu entfernen. Danach





verbinden. Die zwei Gummilippen werden unter die Leiste geklemmt, auf die später die Türdichtung gesteckt wird (G). Sollten die Lippen links und rechts nicht passen, weil das Spaltmaß zu klein ist, könnt ihr sie auch abschneiden.

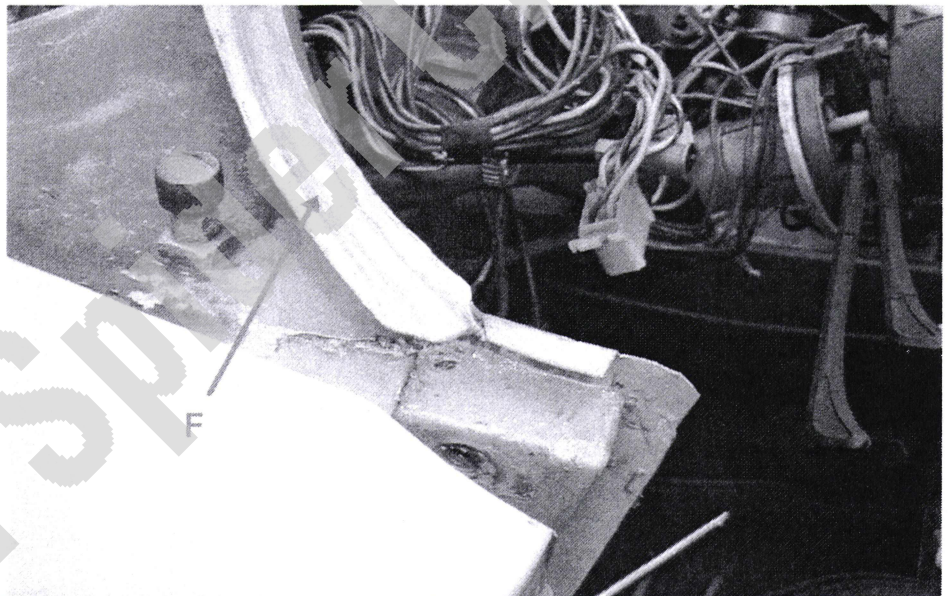
Nachdem ihr den Rahmen mittelfest angezogen habt, solltet ihr erst mal das Verdeck wieder schließen und eine Runde um den Block fahren, damit sich alles etwas setzen kann. Jetzt könnt ihr prüfen, ob der Rahmen an der gleichen Stelle sitzt wo er vorher war. Es kann sein, dass das Gummi nicht überall am Rahmen anliegt. Jetzt könnt ihr versuchen, die Dichtung noch ein wenig zu verschieben. Nach dem ihr das gemacht habt, zieht ihr die Schrauben fest an.

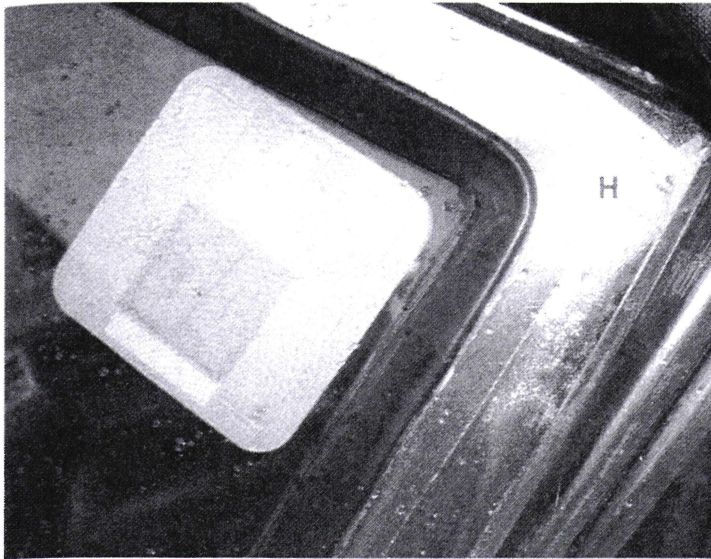
Da es nachgefertigte Dichtungen sind, kann es sein, dass die Dichtung nicht überall 100% anliegt (so war es bei mir auch: siehe H vorher und I nachher). Jetzt kommt der abschließende Test (Wasser auf die Scheibe gießen),

Scheibe inklusive der Dichtung aus dem Rahmen ziehen. Nun den Rahmen reinigen, ggf. entrostet und anschließend einfetten. Die neue Dichtung innen und außen gut einfetten und die Dichtung über die neue Frontscheibe ziehen. Nun die zwei Zierleisten auf die Dichtung schieben aber noch nicht zusammenschieben. Dies kommt erst, nachdem der Rahmen auf der Karosserie sitzt.

Nun die Zierleisten links und rechts in den Rahmen schieben und mit dem Mittelstück

Jetzt wird es spannend! Ihr nehmt die Frontscheibe samt Dichtung und schiebt sie vorsichtig in den Rahmen. Ihr könnt schon mal beginnen, das Dichtungsgummi ein wenig auszurichten nach rechts und links, bis es gut am Rahmen anliegt. Jetzt werden Rahmen und Scheibe komplett auf die Karosserie aufgesetzt. Tipp: aufpassen, dass die Dichtung gut auf der Führung F sitzt.





ob alles auch dicht ist. Wenn ja, könnt ihr euren Spider wieder zusammenbauen. Nach dem ihr alles gemacht habt, genießt ihr wieder vollen Durchblick! Yes!!!! Jetzt macht das Fahren auch in der Dunkelheit wieder Spaß.

Jörg Runow

ANMERKUNG DER REDAKTION:

Hat jemand einen Tipp, wie sich die von Jörg beschriebene leidige „Beule“ von Bild 1 vermeiden lässt? Wir freuen uns über jeden

sachdienlichen Hinweis, den wir dann natürlich gern im nächsten Heft veröffentlichen.



EINE JUNGE SPIDERISTI

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die nachfolgende freudige Nachricht, die wir Euch nicht vorenthalten möchten

HALLO FREUNDE,

seit dem 31.08.2006 um 14.16 Uhr sind wir um eine Freude reicher und um viele Sorgen ärmer.

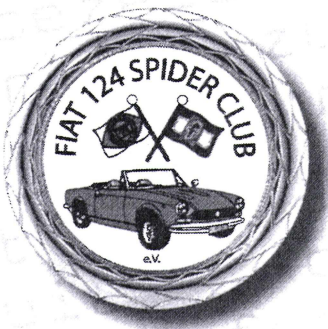
Svenja Christin Uhlenbroich ist da. Sonja ist froh, dass es schlussendlich nur eine halbe Stunde gedauert hat, nachdem wir zwischenzeitlich schon mal das Stationszimmer bezogen hatten.

Mit 52cm Körpergröße und 37cm Kopfumfang ist Svenja zwar etwas kleiner als Jonas, hat ihn aber mit 4460g um 40g übertroffen.

Ihr geht es trotzdem prächtig und sie ist zurzeit auch ganz glücklich wie Ihr sehen könnt.

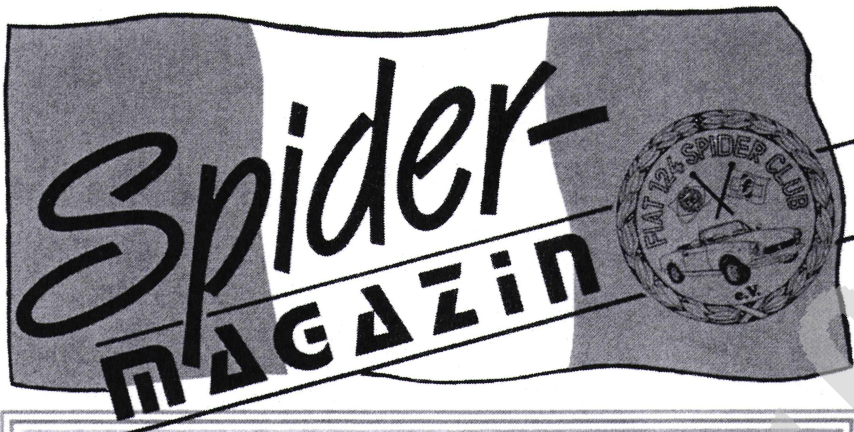
Gruß aus Krefeld und Kaiserswerth
Johannes mit Jonas und Sonja





Spider Magazin recycled

HEFT 3/1986



AUSGABE 3/86

2. JAHRGANG

D

Die dritte Ausgabe des Spider Magazins im Jahr 1986 kommt ganz klassisch daher. Das Titelblatt zeigt in s/w einen CS-Spider von einer seiner Schokoladenseiten.

Im Inneren des Magazins finden wir einen Bericht vom Frühjahrstreffen in der Lüneburger Heide. Die nicht nur guten Erfahrungen bei diesem Treffen haben offenbar zum bis heute gültigen Modus mit Voranmeldung und fest geplantem Programmablauf geführt. Man hat sich aber auch damals schon ausgiebig ausgetauscht und amüsiert. Breit dokumentiert sind außerdem noch einige Pressemitteilungen zum Treffen.

Interessant liest sich auch der Erfahrungsbericht über die Hürden beim Einbau einer hochwertigen Hi-Fi-Anlage durch eine Fachwerkstatt in den Spider. Offenbar war auch vor 20 Jahren schon die Elektronik eine nicht zu verachtende Fehlerquelle und der Kunde leidgeprüfter Beta-Tester!

Nicht ganz dicht

Für den verständigen Laien unterscheidet sich ein Cabriolet von einem herkömmlichen Fahrzeug mit Vollkabinenbauweise lediglich dadurch, daß bei Sonnenschein der luftig-zugige Offener-Modus gewählt werden kann, während man bei Regen, Kälte, oder Attacken der Natur geschützt ist. Physikalische Phänomene wie z.B. Faraday'sche Käfige sind zu vernachlässigen (außer bei Blitzschlag).

Doch die Erfahrung des wackeren Fahrerinnen draußen im Lande, der fern von Helm und Hof an der Wetterfront die alte Weisheit, bestätigt erneut. Volkes Stimme zu überhören.

Somit also die Theorie..... Spätestens wenn sich schier endlose Wassermassen auf die Besatzung ergießen, stellt sich der Eigner die Frage, warum der Hersteller es unterließ, im Zubehörekatalog offensichtliche so wichtige Accessoires wie z.B. Lenzpumpen anzubieten.

Führen zu - in Analytikerkreisen gefürchteten - Psychosen, besonderer Art. Die horkheimerische "normative Kraft" des faktischen "verliert hier quasi ihren essentiellen Sinngehalt und so mit deutlich an Boden.

Wir kommen nun auf denselben der Tatsachen zurück, denn kollektive Süßigkeiten dürfen eben übereilt "den Schirm zuklappen" eine interessante Variante hinzubekommen). Haben Sie den Faden verloren ?? -- Nacht nichts, wir auch.

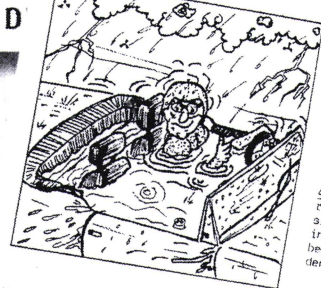
Allenthalben stößt man auf die unterschiedlichsten Verhaltensweisen, mitteilt derer individuell auf den Sachverhalt reagiert wird.

1. Der Pathologe: Er fährt den Wagen solange, bis das Wasser sich seinen natürlichen Weg nach unten gesucht hat.

2. Der Ignorant: Ungläubig und mit weit aufgerissenen Mund läßt sich der Fahrer erzählen, das Fahrgabrin sein rechter Atem durchschlägt.

3. Der Kluge: Diese Spezies meidet jegliche Feuchtigkeit mit dem feuchtesten Zeug und läßt den Wagen soweit möglich in der Garage stehen; irgendwie nicht dumm, aber auch keine Lösung.

4. Der Physiker: Jahrelange Erfahrung hat seine Sinne geschärfert und er sieht sich nun in der besonderen Lage befinden, ohne deren Ursachen ergünden zu können.



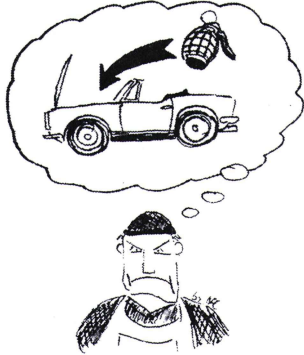
Verblüffend einfach gestaltet sich die Antwort: kollektive Verdrängung bei Herstellern und Händlern, sowie selektive Sublimierung bei Fahrern

Lupinus läßt sich der Sachverhalt auf eine ganz einfache Formel reduzieren: Cabrios sind Wasserdicht sprachlos und stieg souverän gummibeißt ins überflutete Fahrzeug. Soweit der Fahrer (bzw. Halter). --- Schnitt !! ---



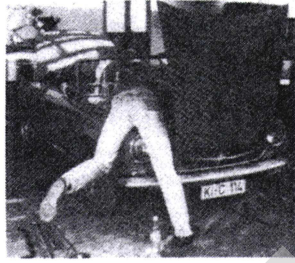
Nun konnte der strahlende Mittelpunkt der Aufmerksamkeit den Platz als Antriebsaggregat einnehmen. Moment - or hätte gekonnt. Wenn er gepaßt hätte, Leicht Panikanfälle wurden großzügig mit viel Cola und einigen Packungen Zigaretten abgebaut, es wurde untersucht und befunden: er passte tatsächlich nicht, woran auch cholerische Schrei- und Schlaganfälle nichts ändern konnten.

Da war ein massives Stück Metall, wo eigentlich ein Lager hätte sein müssen, scheinbar unverrückbar. Wieder war ein Tag vergangen, Mordgedanken beschlichen den ehemals so stolzen Besitzer dieses technischen Wunderwerkes, es wurde telephontext und schließlich resigniert.



Am nächsten Tag war grimme Entschlossenheit Mittel zum Erfolg: nach mehrstündiger Fummelerei und verschiedenen Tränenausbrüchen (auch wegen der permanent abrutschenden Werkzeuge und den dann folgenden Schmerzen) erschallte heroisches Jubelgeschrei und homerisches Gelächter in der Stätte mechanischen Wirkens: er passte doch. Teilweise.

Aber mit den übrigen Marginalien wollen wir uns nicht aufhalten. Sie wurden gelöst, und nach vier Tagen Hin- und Herdreherei sprang der Motor wider Erwarten an. Noch schnell die Ventile eingestellt (Autohaus Peters NMS, samstags, nur noch Notdienst, ein einsamer Mechaniker). ASU erledigt und ab auf die Autobahn.



... und vom 30.6.86



Oben ohne waren sie angerollt, die 18 Fiat 124 Spider, und so mancher wird mehr als nur einen sehnsüchtigen Blick auf die schönen Autos geworfen haben, die am Sonntag beim Danneberger Fiat-Händler Station machten. Michael Bischoff und Hubertus Labes, beide im Vorstand, hatten zur Ausfahrt gebeten und zahlreiche Mitglieder des „Fiat-124-Spider-Clubs“ waren von Hamburg aus über die Eilbferstraße Richtung Danneberg geflüht. Denn nur fahren, das tut man in einem solchen Wagen nicht, und schon gar nicht, wenn für Cabriolets so optimale Wetterbedingungen herrschen wie am vergangenen Wochenende. Bei einem kleinen Inlab, italienischer Musik und viel Sonnenschein stand für die Clubmitglieder wieder einmal fest, daß sie genau das richtige Hobby haben. Wenn dann auch noch, wie Vereinsvorsitzender Michael Bischoff bemerkte, nette Gastgeber und eine so reizvolle Landschaft wie die des Wendlandes warten, lohnt sich die weiteste Anreise. Neue Mitglieder sind im Spider-Club gern gesehen. Informationen gibt der Vorsitzende, der unter der Hamburger Rufnummer (0 40) 49 27 68 zu erreichen ist. Aufn.: H.-J. Wicht

Harburger Rundschau

Hamburger Abendblatt

Vom 3.7.86

Oben-ohne-Parade

gip Winsen - Sonnenschein, blauer Himmel und ein Auto ohne Dach. Rund 30 Freunde des Fiat 124 Spider Clubs waren am Wochenende aus ganz Deutschland in Winsen zum Clubtreffen zusammengekommen. Michael Bischoff, Clubvorsitzender aus Hamburg und Besitzer eines 17 Jahre alten Spiders, lotste seine Sportwagen-Kameraden nach Bienenbüttel. Dort bezogen sie in einer Kieskuhle, nahe einem Bauernhof, im Zelt Quartier. Grillabend, Baden im Waldsee.

Bier vom Faß und jede Menge Klönschnack rund ums Auto standen auf dem Plan. Die Fiat 124 Spider zählen zu den Karittäten. Sie wurden von 1966 bis März 1985 gebaut. 1966 kostete so ein offener Flitzer rund 8 600 Mark, zu stütztag der Grundpreis bei rund 27 000 Mark, mit Kompressor-Motor (135 PS) sogar bei 36 000 Mark. Hubertus Labes, zweiter Vorsitzender: „Guterhaltene Spider der ersten Baujahre werden jetzt schon höher gehandelt, als sie ab Werk kosteten.“



Parade des Fiat 124 Spider Clubs auf dem Schloß-Parkplatz in Winsen. Foto: GIFF

Restaurationsserie I. Teil

Karosserie und Rost

In dieser Serie möchte ich versuchen, einen Überblick über die Dinge zu geben, die bei einer Restaurierung einer Karosserie von größter Wichtigkeit sind. Sie wird von ihrer Thematik her in mehrere Folgen eingeteilt, mit Bildern zwecks besserer Verständnisses und technischen Belange, die mir während der Restaurierung meines 124er Spiders, Baujahr 1969, widerfahren sind.

Der erste Teil der Serie beschäftigt sich mit den Stellen des Spiders, an denen sich der Rost mit Vorliebe sammelt und die von einem Laien meist nicht erkannt werden. Diese Folie kann also auch als Kaufberatung dienen!

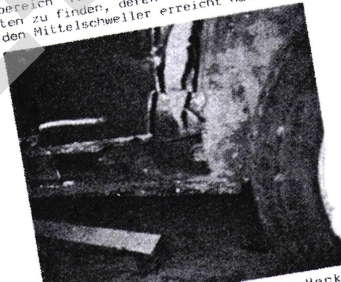
- Hier die folgen im Überblick:
1. Teil: Blech- und Schweißarbeiten
 2. Teil: Korrosionsschutz
 3. Teil: Zusammenbau
 4. Teil: Spachtel- und Lackierarbeiten

Vom Rost und dem Frust danach....

Ich wusste, daß mich etwas erwartete, wenn ich in meinem 17 Jahre alten Spider zu restaurieren beginne. Am ersten kalten Wintertag im Februar '86 fing ich an, den Wagen zu strappen, mit der gutgläubigen Meinung dieser, daß kein Fahrzeug restauriert werden kann, daß es ja nicht so schlimm sein könnte mit dem Rost. Außerlich war jedenfalls wenig zu entdecken.

Nach dem Abmontieren der äußeren Bauteile, wie Stoßstangen, Lampen etc. sowie der Inneneinrichtung, begab ich mich mit Knarre und Schraubenzieher bewaffnet zur ersten großen Überraschung, den äußeren Schwellerabdeckungen.

Sie sehen bei den meisten Wagen von außen hoch "munderschon" aus und verleiten zu dem Glauben, die Schwelller seien in Ordnung. Diese liegen aber hinter der Abdeckung und verraten durch mehrere faustgroße Löcher ihr schon betagtes Alter. Der Schwelller des 124er untergliedert sich in drei Teile: Außen-, Mittel- und Innenschwelller (zugleich Wölbung im Heckraum von Türkräften zum Bodenblech). Schwellerdurchrostungen sind im Heckbereich zwischen Türe und Radkasten zu finden, deren Tiefe meist auch den Mittelschweller erreicht hat.



Schwellerdurchrostungen im Heckbereich zwischen Türe und Radkasten

Im Frontbereich ziehen sich die Schwellerschäden von der Lüraufnahme bis zum Radkasten durch und beeinträchtigen durch deutlich sichtbaren Rostfraß ihre Unbrauchbarkeit.

Außen- bzw. Mittelschwellen sind leicht nachzufertigen, wenn man das entsprechende Blech und eine hydraulische Kantbank hat. Mich hat z.B. die Anfertigung der nötigen Teile bei einem Freund nur 20 Mark gekostet.

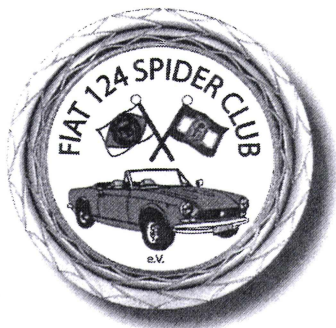
Weiter geht es mit noch mehr Technik: In einer Glosse (oder ist es etwa ein Tatsachenbericht??!) wird vom Einbau einer Lancia-Maschine in einen Spider und die damit verbundenen Erlebnisse und Verletzungen berichtet. Am Ende sind es dann doch nur ein paar lose Schrauben gewesen - also doch ein Tatsachenbericht.

In der Mitte des Heftes leiten ein paar grausige Rostbilder eine kleine Restaurationsserie ein. In diesem Heft sind u.a. Schwachstellen des Spiders und die Blecharbeiten beschrieben, die aus einer rollenden Ruine wieder ein richtiges Auto entstehen ließen.

Den krönenden Abschluß des Heftes bildet dann doch noch eine echte Glosse, die mit einigen liebevollen Zeichnungen das Dreiecksverhältnis Wolkenbruch-Spiderverdeck-Spiderfahrer pseudowissenschaftlich beleuchtet

Christian Cordts





Herbsttreffen 2006 in Wilhelmshaven

ODER: GRUPPENFOTOS MAL ANDERS

Am Freitag, den 8. September 2006, ging es endlich los. Wir trafen uns zum Konvoi fahren mit der Grünen Schlampe, die ja nun allen aus vielen Berichten bekannt ist und dann später mit Rudi und Petra Buginsky. Die Hinfahrt war vom Wetter her sehr durchwachsen, aber wir konnten zum Glück die ganze Strecke offen fahren. Auch schon auf dieser Strecke trafen wir Interessierte, die uns fragten, ob irgendwo ein Treffen sei, da sie schon vorher von drei Fahrzeugen überholt worden seien.

Nach einer ruhigen und gelassenen Hinfahrt trafen wir dann so gegen 16.00 Uhr am Hotel ein. Bisher waren noch keine anderen Spider auf dem Parkplatz zu sehen. Für uns war also noch genug Zeit, um uns eine Runde aufs Ohr zu legen. Ca. eine Stunde später waren schon einige Spideristi angekommen und trafen sich zu einer fröhlichen Runde im Garten. Dort wurde auch gefragt, wer das erste Mal auf einem Treffen sei, und so kamen wir zu der Ehre, den Bericht für euch zu verfassen. Es gab bei uns zwar schon einige andere Anläufe zu einer Treffenteilnahme, aber die wurden immer durch dumme Zufälle durchkreuzt.

Nach und nach trafen noch andere Spider ein und zusammen aßen wir a la Card zu Abend. Ein Gericht war „Gelackte Entenbrust“. Dieses nahm ein Teilnehmer zum Anlass die Bedienung in den Wahnsinn zu treiben. Er wollte die Farbe an seinen Spider anpassen. Ich sage nur Grün.

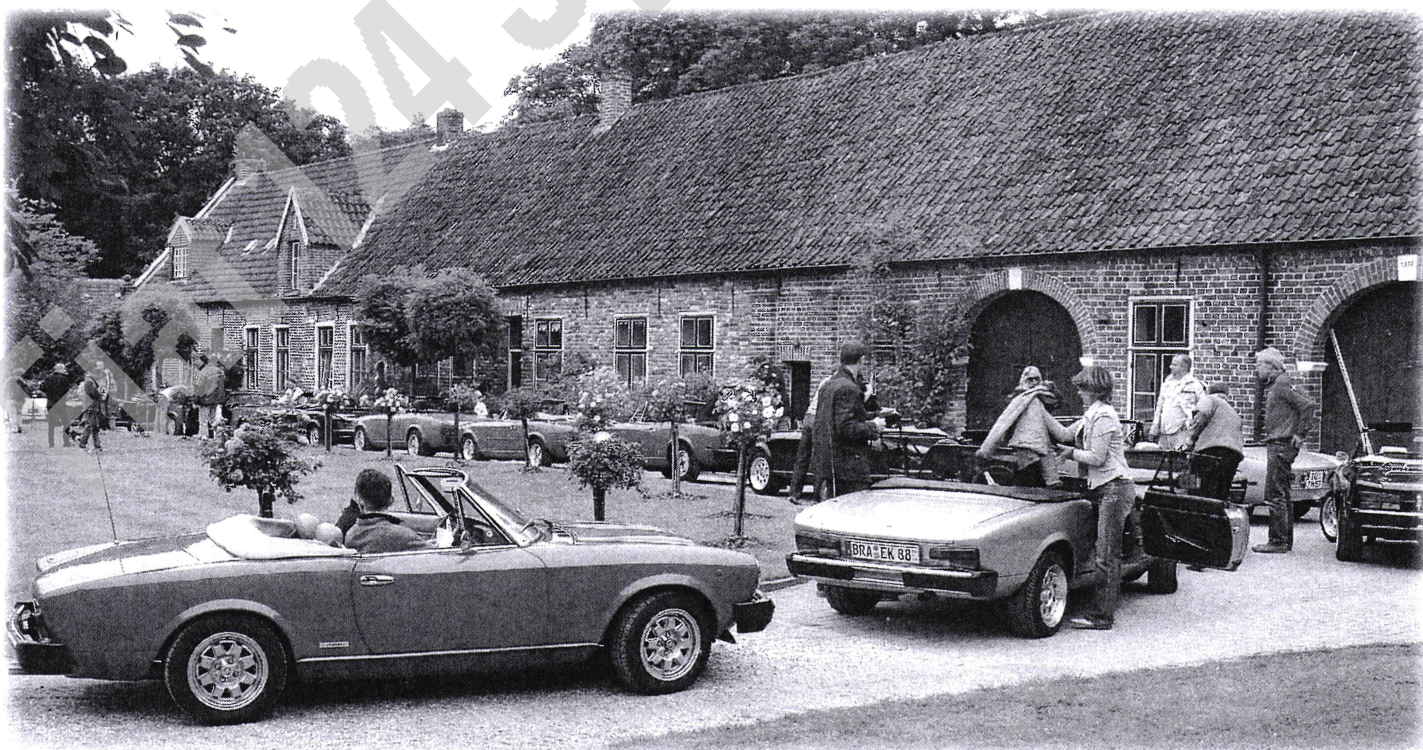
Am zweiten Tag ging es um 11.00 Uhr los, was uns als Langschläfer sehr entgegenkam. Wir starteten die Ausfahrt in Richtung Schloß Gödens, einem sehr malerischen Wasserschloß, das auch noch in privater Hand ist. Die Spider fuhren über eine Holzbrücke zum Schloss und wurden in einem großen Kreis auf dem Schotterweg vor dem Schloss abgestellt.

Es sollte nun ein Fototermin mit der Presse stattfinden, jedoch tauchte von der Presse niemand auf, was aber nicht weiter schlimm war, denn fast alle bekamen noch ein Foto, aber davon später mehr. Vor dem Schloss stand schon Prosecco für alle bereit. Auch der tierische Teilnehmer fand einen Spielkameraden, mit dem er ein bisschen über den Rasen jagen konnte.

Das Schloss selbst hat einen großen Saal, der auch scheinbar für Hochzeiten vermietet wird. Mit dem Graben, dem Grün und dem Schloss ein traumhafter Ort zum Heiraten. Am Steg lag ein Holzboot, das zu einer Ruderumrundung des Schlosses einlud. Aber die Fahrt sollte jetzt weitergehen.

Unsere Küstenfahrt führte nach kurzer Zeit zu unserem ersten Stopp nach Hooksiel. Ziel war der dortige Hafen, an dem wir den ersten frischen Fisch genossen. Unser Clubmitglied Wolfgang sorgte dafür, dass unsere Abfahrt nicht unbemerkt blieb. Der Nachteil war nur, dass er danach die Motorhaube öffnen musste, denn der Gaszug hatte sich verklemmt.

Es ging nun weiter zum Caroliensiel. Hier blockierten wir mit den 24 Fahrzeugen und dem Citroen Begleitfahrzeug (passenderweise eine DS) den Weg zum Cafe Hafenblick. Andere Cafe-Besucher sahen nun anstatt der Boote nur noch Spider. Auch hier fanden sich viele Neugierige, die sich die Fahrzeuge mit Interesse ansahen, und trotz absoluten Halteverbotes beschwerte sich niemand.





Echte Klassiker waren auf Wilhelmshavens und Friesland's Straßen unterwegs, als Mitglieder des Spider-Clubs auf dem Herbsttreffen in der Jadestadt ihre Gefährte präsentierten. Gerade einmal 200 000

Stück wurden von 1966 bis 1985 vom Fiat Spider 124 gebaut. Nicht einmal mehr ein halbes Dutzend dieses Flitzers fährt davon in Wilhelmshaven. Ein Jahr vor der Produktionseinstellung gründete sich der

Club. Organisiert wurde das Herbsttreffen von Carola Schede sowie Jörg und Erika Albrechts aus Schortens. Auch ein Ausflug nach Neustadtgödens (Foto) stand auf dem Programm.

FOTO: PRIVAT

Kamera nicht wegen Überarbeitung sowieso ausgefallen ist.

Am Abend gab es ein italienisches Buffet. Als besonderen Höhepunkt und absolute Überraschung sahen wir die schwingenden Fackeln am Seil. Eine echt heiße Angelegenheit und gelungene Darbietung.

Der nächste Morgen begrüßte uns mit blauem Himmel und strahlendem Sonnenschein. Es war ja nun wieder 11 Uhr und wir machten uns auf zu unserer Tour. Wer wollte, konnte einige Museen besuchen. Darunter auch das Marinemuseum. Wir entschlossen uns mit einigen anderen dem Wetter zu huldigen und setzten uns in ein Strandcafe und genossen ein großes kühles Alster. So verging die Zeit wie im Fluge und wir trafen uns wieder auf dem Parkplatz.

Die Süddeutschen verabschiedeten sich hier nun, denn vor ihnen lag ja noch eine lange Rückfahrt. Für die Anderen ging es weiter nach Dangast. Hier sahen auch wir uns noch ein wenig um, genossen Fischbrötchen und verabschiedeten uns von den anderen. Unsere Fahrt verlief bei bestem Wetter ohne Probleme und wir freuen uns schon auf das nächste Treffen.

Dem Zeitplan nun etwas nachhängend ging es zum nächsten Stopp in Neuharlingersiel. Wir parkten dort im Hafengebiet und hatten etwas Zeit, uns umzusehen. Große Schiffe wendeten im engen Hafengebiet und legten an. Der nahe gelegene Strand war übersät mit Strandkörben, aber fast alle waren leer. Und auch hier fanden sich einige Neugierige und umringten die Autos.

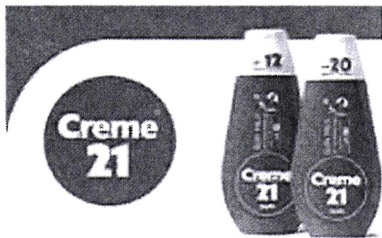
Wie auf allen Strecken fuhren wir auch auf dem Rückweg im Konvoi. Bei einer Ortsdurchfahrt lud nun der grün weiße Trachtenverein zum

Fototermin. Sie standen versteckt hinter Bäumen und waren so nur sehr schwer zu sehen. So ist es kein Wunder, dass nun fast alle ein Erinnerungsfoto bekommen. Schade daran ist nur, dass die Beifahrer durchgestrichen sind und das Foto schwarz weiß sein wird. Ich wüsste zu gerne was im Büro los ist, wenn die die Fotos bearbeiten und lauter gleiche Fahrzeuge sehen. Wir sollten mal einen Mengenrabatt nachverhandeln, falls die

Eure Erstlinge mit dem Eurograb.

Hendrik und Tanja Donner





Meine erste Rallye

bzw. das Fieber hat mich gepackt!



LIEBE FREUNDE DER ITALIENISCHEN FAHRKULTUR,

die meisten von Euch mögen erfahrene Rallye-Spideristi sein, ich allerdings kannte bis dato nur gemütliche Ausfahrten. Dieses Jahr war es dann aber soweit – die erste richtige Oldtimer (Youngtimer) Rallye stand vor der Tür – die Creme 21 Austria vom 13.07. – 16.07.06. Die Youngtimer-Rallye nach deutschem Vorbild und im Stile der 70er Jahre. Fahrspaß ohne Stress, Youngtimer-Flair und eine Wertung, die Abwechslung zu Oldtimerveranstaltungen bietet.

Schon relativ früh in diesem Jahr habe ich mich angemeldet und wollte diese Gaudi mit meiner Frau erleben. Diese hat dann kurzfristig die einzig akzeptable Ausrede zur Nicht-

teilnahme gefunden, denn es steht Nachwuchs ins Haus und da wollte ich ihr die Strapazen ersparen – obwohl der kleine Herr so schon sehr früh in den Genuss des Sounds eines italienischen 2 Liter Einspritzer mit einer kompletten Edelstahl-Auspuffanlage hätte kommen können.

Aber es kam anders. Ich wurde schnell fündig nach einem geeigneten Beifahrer der Lust und Laune hatte, im Hochsommer 3 Tage durch Österreich zu cruisen, um dabei Unsinn zu machen und Spaß

zu haben. Markus, mindestens genau so verrückt nach Autos wie ich und für jeden Spaß zu haben.

Los ging es am 13. Juli mittags in Wien zum Prolog, d.h. früh aufstehen, von München nach Wien über die Autobahn – natürlich offen – und dann noch schnell das Auto waschen. Ein glänzendes Auto und zwei strahlende Gesichter – so kamen wir an und waren etwas verwundert. Es waren schon ziemlich viele schicke Youngtimer da und die Leute knieten vor den Autos mit Wasser, Sprühflaschen und Schabern, um die Startnummern möglichst faltenfrei aufzukleben – Wir hatten die 41! Bei der Fahrerbesprechung war der Schatten wichtiger als das Verständnis und so interpretierten wir unser 52 seitiges Roadbook mit Bildern, Pfeilen und natürlich den diversen

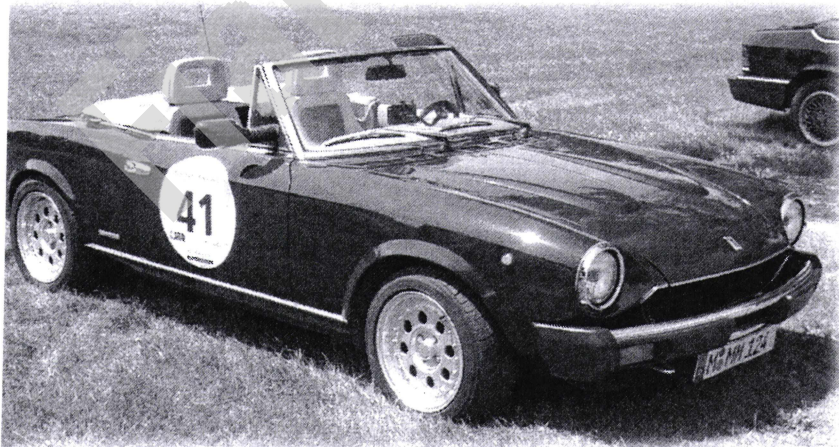
Sonderprüfungen selbständig.

Dann war es soweit: das erste Auto startete und jeder konnte hören was es war – eine AC Cobra. Auch wir rollten zum Startbogen und schon

ging es los in Richtung Therme Loipersdorf. 191 km mit mehreren Sonderprüfungen. Den db-Wert bei Standgas einen Meter hinter dem Auspuff habe ich natürlich völlig falsch geschätzt – dachte ich doch der G+B-Topf wäre lauter... Dann sollten wir allerdings auch noch Werbeslogans der österreichischen Automobilpresse aus den 80er Jahren Fahrzeugmarken zuordnen – das war ein Glücksspiel und kaum zu erraten...In Loipersdorf freuten wir uns dann der großen berühmten Zuschauerschar beim Zieleinlauf, denn das Fußballteam von Roter Stern Belgrad stand sozusagen Spalier, da sie im gleichen Hotel im Trainingslager waren. Und genau jetzt begann das, was die Creme 21 so charmant macht. Bevor wir die Zimmer bezogen, trafen wir uns für 1 bis ??? Bier an der Bar und hatten diese spannenden Benzingespräche.

08:30 Uhr am nächsten Morgen: Start zur zweiten Etappe von Loipersdorf nach Bad Kleinkirchheim. Die nächsten 273 km nach Roadbook mit Mittagsziel Fahrtechnikzentrum Lebring. Hier nahm der Spaß seinen Höhepunkt: BESCHLEUNIGUNGSRENNEN mit mehr mind. 20 Jahre alten Autos. Heulende Motoren, quietschende Reifen, Adrenalin an der Ampel und 35 Grad im Schatten. Wer fährt die ca. 250 m am Schnellsten – natürlich die Cobra mit 7,2 Sek knapp vor Porsche 911 und Ford Mustang, aber in der Wertung wurde unsere Zeit mit dem Faktor PS / Leergewicht korrigiert und somit war unser Spider zwar 1,07 Sekunden langsamer als der Sieger, aber insgesamt 21ster.

Auch die nächste Sonderprüfung stellte Fahrer und Beifahrer vor eine Herausforderung. Ein Rundkurs – bis hierhin easy – sollte zweimal mit der identischen Zeit durchfahren werden. Wir hatten 2 Stoppuhren und haben auch noch einen Rundenzeitenzähler aktiviert. 1. Gang bei 3500 Touren – das müsste klappen, doch nach der Spitzkehre war dieser Plan schon zunichte gemacht. Ab jetzt war Gefühl und Uhrenkontrolle gefragt. Und genau in diesem Moment weißt du, wie wichtig ein Beifahrer ist. Markus war brillant und er schrie ca.50 Meter vor dem Ziel, dass ich zu langsam sei und ich gab dem kleinen die Sporen. Sensationell: Abweichung der beiden Runden nur 13/100 Sekunden – ein Wimpernschlag.





Nach einer ordentlichen Stärkung (Schnitzel und Apfelstrudel) liebten wir die Motoren wieder an, um durch das wunderschöne Kärnten mit seinen traumhaften Straßen zu kurven. Wären da nicht diese beiden Sonderprüfungen gewesen. Gebrauchtwagenpreise aus 1984 – Hallo, die spinnen doch die Ösis – woher sollen wir das wissen? Ein Würfel, mathematische Logarithmen und gesunder Menschenverstand – mehr hatten wir nicht..., freuten uns aber schon auf die ersten Biere in Bad Kleinkirchheim. Vorher gab es jedoch noch eine fahrerische Prüfung zu bewältigen: 3200 m in 4 Min 50 Sek., d.h. Durchschnittsgeschwindigkeit von 39,7 Km/h (wenn ich mich nicht verrechnet habe).

Im Laufe der Rallye haben wir gemerkt, dass unser Tacho nur ca. 3% abweicht. Markus und ich schauten uns an und sagten: ein 40er Schnitt und vor der Ziellinie geben wir notfalls noch etwas Stoff. Gesagt getan, wir waren super unterwegs bis zum diesem Moment, den ich nicht vergessen werde. Eigentlich finde ich ja einen Ur-Quattro klasse, aber dieses rote Schweizer-Modell war einfach zu langsam und wir liefen auf – was nun? "Warum fährt der nicht schneller? Der ist doch 20 Sekunden vor uns gestartet!" Wir fluchten, schworen nie wieder in die Schweiz zu fahren und Audi ist sowieso Scheiße. Das Ziel kam näher und wir mussten handeln: Gegenverkehr – nun ein Lücke und in einem rasanten Überholmanöver vorbei – doch was war das? Die Lichtschranke! Shit, wir waren zu früh und handelten uns 2 Strafsekunden ein.

Der anschließende Abend hatte es dann in sich, denn niemand wollte ins Bett und so wurde die einzig brauchbare Bar von der Rallyemeute geentert. Wir waren wohl etwas Besonderes in diesem verschlafenen Kurort, denn die Einheimischen wollten nicht aufhören mit uns zu feiern und so bewirkten die diversen Gin Tonic und der wenige Schlaf eine

Vielzahl von verkaternten Startern am nächsten Morgen. Wie die Jungs der deutschen Creme 21 (das Organisationsteam war auch dabei) das gemacht haben, weiß ich bis heute nicht. Die waren noch am Feiern, als ich dringend ins Bett musste, morgens aber trotzdem schon vor mir am Start.

Am letzten Tag ging es wieder früh los und am Vormittag über die Turracher Höhe, einstmals der steilsten Strasse Europas – ein Kurvenparadies. Parallel mussten wir Fragen über Bad Kleinkirchheim beantworten – ein Anruf im Kulturbüro half uns jedoch aus der Patsche, denn wer weiß schon welchen Platz die Göttschl beim 2006er Super G in Bad Kleinkirchheim gemacht hat – um nur eine der Fragen zu zitieren. Nach einem schönen Mittagessen in den Kärntner Bergen stand das Highlight dieses Tages auf dem Programm: die Nockalmstrasse mit anschließender Besichtigung des Porschemuseums in Gmünd.

52 Spitzkehren mit kaum vorstellbarer Kulisse durch dieses Naturschutzgebiet. Wir fuhren hinter den Jungs mit dem 79er 323i und liebten es ordentlich krachen und ich war begeistert von der Leistungsentfaltung und das Fahrverhalten meines Spiders – bergauf und bergab! Markus sah das genauso – zumindest glaube ich das, da er nichts mehr sagte. Unser Berghatz wurde leider jäh unterbrochen, da wir Zeugen eines tragischen Motorradunfalls wurden – an dieser Stelle mein Appell, nicht auf öffentlichen Straßen zu rasen – wir sind danach auch nur noch im Cruise-Modus gefahren.

Zurück in Bad Kleinkirchheim stand der Abschlussabend mit Dinner, Party und vor allem der Siegerehrung an. Wir haben es auf den 8. Platz geschafft und 50 hinter uns gelassen. Wir waren mehr als zufrieden, verfluchten jedoch noch immer den Schweizer Ur-Quattro. Eine kleine Genugtuung hatten wir dann doch

noch, denn das Schweizer Audi Team hatte starke atmosphärische Störungen, nachdem wir Ihnen mehrmals sagten, dass die Schweizer Uhren zwar zu den besten der Welt gehören, man sie aber auch bedienen und ablesen müsste.

Die Anmeldung für die nächste Creme 21 steht und wir freuen uns auf italienischen Wettbewerb!

Euer Micha





Willkommen!

Der Club Der Spider Der FIAT 124 Spider Club heißt Euch herzlich willkommen auf der Club-Homepage!

Das Register: Hier findet Ihr alle Mitglieder des Clubs und die Themen der Diskussionen.

Euer Forum

FRAGE VON RDV: Nachdem ich gestern den Spider wieder aus der Werkstatt abholen konnte, hat gestern auf dem regnerischen Rückweg fast der Scheibenwischer versagt. Da ja die Lichtmaschine repariert, gecheckt und wieder angebaut worden ist, kann ich sicher stellen, dass genug Saft da war. Es fiel mir schon sporadisch Minuten vorher auf, dass in der Intervallschaltung der Wischer mal schnell und mal sehr langsam seine EINE Runde drehte. Dann - mitten beim Abbiegen - ist er auf halber Höhe stehen geblieben! Das nachfolgende Gasgeben und auch das Umschalten auf Permanentbetrieb haben gar nichts bewirkt (das panikartige Hin- und Herschalten wg. des Blindflugs auch nicht!). Nach max. 10 sec. war dann wieder alles wie normal, er wischte und wischte und wischte, in normaler Geschwindigkeit. Vor der Garage dann wieder der Rückfall in die Zeitlupe....Jemand eine Idee?

ANTWORT VON CS147: Mit großer Wahrscheinlichkeit ein Masseproblem. Stecker befindet sich vorne rechts bei dem runden Massesammler (CS0, DS) Hoffe das ist bei deinem ähnlich. Zur Sicherheit Stecker abschneiden und abisoliertes Kabel anschauen, ob Kupferdrähte korrodiert bzw. schwarz sind. Kontakt 60 (z.B. bei Conrad) nehmen und gründlich reinigen. Neue Stecker crimpen und Masserosette sowie deren Sitz reinigen. Der Motor ist auch eine Fehlerquelle: Motor ausbauen, Deckel ab, Kontakte anschauen und auf Beschädigung und Abnutzung prüfen. Fett entfernen und gezielt wieder einfetten. Anschlüsse vom Motor prüfen und reinigen. Das war's

ANTWORT VON MCM: Falls wie die Vorposter geschrieben haben, deine Masse i.O. ist, check doch mal die Kabelverbindung zum Antrieb. die Klemmen kommen wie dein Auto auch in die Jahre, gilt auch für den Wischermotor.

FRAGE VON HEIDI: Hi - hoffe das ist nicht die dümmste Frage hier, aber wie komme ich an die Glühbirnen der Frontscheinwerfer - vom Motorraum oder muss ich die Scheinwerfer von außen vorne abbauen???

ANTWORT VON THOMAS: Du hast recht, du musst von vorne ran. Hab es aber schon ewig nicht mehr gemacht und kann's deshalb nicht erklären. Nur soviel: es ist ganz einfach. Am Ende hast du den Lampentopf in der Hand und kommst von hinten ran. Sind nur ein paar Schrauben und bei genauen hinsehen wirst du sehen, welche zu entfernen sind.

ANTWORT VON OLAF: Zierring komplett abschrauben (eine Schraube unten), dann 3 Schrauben (ca. 120° gegeneinander versetzt) am Halteblech des Scheinwerfereinsatzes lösen (nicht ganz heraus-schrauben) Halteblech um ein-einhalb Zentimeter verdrehen, dabei den Scheinwerfereinsatz festhalten. Halteblech abnehmen; dann kannst du den Einsatz herausnehmen. Auf die Position des Haltebleches achten, weil das nicht in jeder Lage wieder montierbar ist...

FRAGE VON SP-DR2: Hi, am letzten Samstag wurde auch ich (zum ersten mal) von dem ADAC per huckpack nach hause gefahren.... ok ok das spart Sprit!!! Aber leider kam dies zustande weil der Spider nimmer anspringen wollte!! Also nun zu meiner Frage an euch: Der Spider, 2,0 Einspritzer(DS EZ 83 USA), lief am Freitag noch einwandfrei, bis zu meinem Bruder dort übe rnacht draussen stehen lassen und am Morgen star-

ten wollen... er springt nicht an!!!!???? Der Anlasser dreht normal und ein Zündfunke ist auch da.Ich tippe auf die Benzinpumpe, welche auch immer keinen Sprit fördert. Gehört habe ich die noch nie... Aber sie läuft nicht. Hat nun jemand einen Tip, wie ich am schnellsten zu der Fehlerquelle finde? Wie gehe ich am besten vor, und welche ggf. gleiche Erfahrungen konntet Ihr schon machen??

ANTWORT VON GEBHARD: Hallo Roger, bei totalem Systemausfall ist oft der Induktivsensor im Verteiler defekt, oder dessen dünne Anschlussdrähte durchgeschauert, das kündigt sich wenn man Glück hat durch Zucken des Drehzahlmessers an. Gerne vergammeln auch die elektr. Kontakte des Steckers am T-Stück oben am Kühler, wenn du den abziehst geht auch nix mehr. Die Benzinpumpe wird über das schwarze Bosch Doppelrelais unter dem Handschuhfach neben dem Steuergerät geschaltet, ebenso die Einspritzdüsen. Dieses Teil hat mich fast wahnsinnig gemacht. Mit der Zeit gibt es Haarrisse bei den Lötunkten der beiden Relais auf der Platine und dann geht eben gar nix mehr. Einfach mal nachlöten (habe es im alten Forum öfters genauer beschrieben) oder ein neues Teil besorgen.

ANTWORT VON SP-DR2: Danke Gebhard, also Zündung schliesse ich komplett aus. Da ich die Verteilerkappe, den Hallgeber, die Verteilerfinger, die Zündkabel und die Zündkerzen ausgetauscht habe. Die Zündspule auch schon getauscht habe und der Wagen doch nicht wollte. Das mit dem Relaise für die Pumpe werde ich ausprobieren. Hoffe es ist da Relais, und er dann wieder läuft.... es macht mich wahnsinnig wenn der Wagen nicht läuft und ich nicht weiss warum!! Aber mal sehen, danke Dir erst mal für die Hilfe

ANTWORT VON CS 147: Hallo, die üblichen Verdächtigen mit Kontakt 60 vom Conrad behandeln: Steuergerät und Stecker, Doppelrelais und Stecker; Si-



cherungen überprüfen wg. Korrosion! Mangelnde Klemmwirkung etc.- beide Gehäuseschrauben lösen und den kompletten Sicherungskasten vorsichtig rausziehen. Alle Stecker prüfen- immer gut, da Feuchtigkeit und Regen genau von der Scheibenkannte darauf runter tropfen kann. Roten fliegenden Sicherungshalter für Benzinpumpe checken. Masseanschluß links an der Ansaugbrücke lösen, einsprühen und reinigen. LMM checken: Schlauch ab, Zündung ein und mit der Hand reingreifen und die Klappe auslenken - Benzinpumpe muß jetzt laufen! T-Stück vorne.: Sensor Kontakte reinigen. Widerstand messen. Benzindruck checken an dem Kaltstartventil. Kollegen fragen wegen Steuergerät und Doppelrelais austauschen zum Testen.

ANTWORT VON THOMAS:und wenn alles nix hilft, bleibt noch das Zündschloss und der dazugehörige Stecker. Bei mir hat der Anlasser auch durchgedreht aber das wars dann auch. Meisten hats bei 2. Mal geklappt mit dem Anspringen. Neues Zündschloss eingebaut- seitdem keine Probleme mehr.

ANTWORT VON R. BUSSE VX: Hallo, bei mir war das mal ein verstopfter Benzinfilter. Es kam zwar noch Sprit an, aber nicht in der ausreichenden Menge! Neuer Filter rein und alles war wieder gut! Zuvor hatte ich auch alle üblichen Verdächtigen überprüft und zum Teil ausgetauscht ohne den Fehler zu beheben!

FRAGE VON KVALENTIN: Hallo zusammen! Ich versuche verzweifelt den Lüfter meines BJ 81 US Spiders über den Thermostalter am Kühler einzuschalten, was aber nicht funktioniert. Zuerst habe ich den Schalter gegen einen neuen ersetzt, hat aber nichts gebracht. dann habe ich den Thermostat ausgetauscht, in der Vermutung, dass gar kein heißes Wasser am Fühler ankommt. Hat auch nichts gebracht. Ich habe das Kühlsystem nach der im Forum beschriebenen Art und Weise entlüftet, wieder kein Erfolg. Jetzt habe ich schon die Vermutung, daß der Thermostat falsch eingebaut ist, ich habe es so eingebaut, wie der Vorgänger, aber ob das richtig ist weiß ich nicht?! Nun läuft der Ventilator halt weiterhin auf Dauerbetrieb, was mich aber nicht ganz zufriedenstellt. Vielleicht kann mir ja doch noch einer die augen öffnen????????????

ANTWORT VON HOLGER: Der Thermostat ist eigentlich schwer falsch einzubauen. Bei ca. 90 Grad oder 190 Fahrenheit auf der Anzeige müßte dein Kühler unten heiß werden bzw. sein, und etwas über den Werten muß dann der Lüfter anspringen. Ist denn Strom auf der Leitung? Muß Dauerstrom sein, damit er beim Abstellen und Schlüssel ziehen nachlaufen kann bis er unter die 90 grad geht. Außerdem ist die Steckerverbindung zwischen Lüfter und Lüfterschalter eine Problemstelle. Läuft der Lüfter wenn du die zwei Steckkontakte brückst am Thermostalter???

ANTWORT VON THOMAS: Holger hat recht. Wenn es so wie er beschrieben hat, nicht klappt, solltest du mal die Verabelung des Lüfters genauer anschauen. Wenn ein findiger Vorbesitzer die so geändert hat, das der Thermostalter nicht im Stromkreis sitzt wirds nie klappen. Bei mir ließ sich der Lüfter anfangs nur durch einen Schalter ein u ausschalten. Ich musste erst wieder die richtigen Kabel im Motorraum suchen damit der Thermostalter wieder funktionierte. Amerikaner basteln gerne an der Elektrik.

ANTWORT VON KVALENTIN: Hallo! Da heute spiderwetter war, bin ich natürlich auch eine Runde gefahren. Nach der Fahrt bin ich der Überzeugung, dass es nicht am Schalter liegt, denn mein Kühler ist oben heiß und unten definitiv nur etwas mehr als warm. Somit reicht die Temperatur unten nicht aus um den Schalter zum Kontakt schließen zu bewegen. Jetzt ist halt die Frage, warum das so ist. Vielleicht habt ihr ja eine Idee?

ANTWORT VON KVALENTIN: Moin, vermutlich ist da noch eine Menge Luft im Kühlsystem. Der Schlauch, der vom Thermostaten Richtung Kühler geht, sollte bei Temperaturanzeige in Mittelstellung auch mehr als warm werden. Versuch mal, einen der dünnen Schläuche von der Drosselklappenvorwärmung zu lösen und dort noch mit Wasser zu befüllen, bis es aus der Drosselklappenvorwärmung wieder rausläuft. Das sollte der höchste erreichbare Punkt im Kühlsystem sein. Luft kannst du auch an der Entlüftungsschraube vorn am T-Stück ablassen (Motor sollte dabei laufen, bzw. Kühlwasser warm sein), sofern das T-Stück noch original ist. Wenn im Zylinderkopf zuwenig Wasser ist, dann kocht das da munter vor sich hin und die Temperaturanzeige liefert nur die ‚Dampftemperatur‘. Wenn der Zustand

zulange andauert, dann kostet das schnell mindestens eine Zylinderkopfdichtung....

ANTWORT VON KVALENTIN: Danke für den Tip, hab ich aber alles schon versucht. Nach einer schlaflosen Nacht, wegen Vollmond oder so, hab ich mir den alten Thermostat noch mal angeschaut und bin zur Überzeugung gekommen, dass der Vorbesitzer dies falsch eingebaut hat- Das Ventil zeigt nämlich Richtung Motorblock und das kegelige Gegenstück Richtung Kühlerschlauch oben. Nach unten ist die geöffnete Seite (Federn) gerichtet. Es wurde auch daran gebastelt, da in dem Bereich neue Schellen sind. Ich versuchs halt mal, denn eigentlich kann es nichts mehr Anderes sein. Ich geb euch Bescheid.

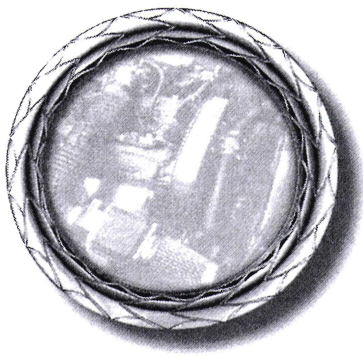
Danke für all die Unterstützung. Ich habe das Problem gelöst. Der Vorgänger hat tatsächlich den Thermostat falsch eingebaut!!! Nichts gegen Akademiker! Jetzt funktioniert alles reibungslos!

FRAGE VON ANDY007: Hallo Spideristi, Ich habe am Wochenende meine erste Probefahrt gemacht und festgestellt, das der Leerweg bis zum Druckpunkt der Bremse doch recht lang ist, also ich denke so bestimmt 5cm, bis überhaupt Bremswirkung da ist. Ist das normal oder bin ich es einfach nicht gewohnt? Folgende Fehlerquellen, sollte es nicht normal sein, sind auszuschliessen, da neu gemacht: Beläge, Scheiben, Sättel überholt, Stahlflex, Leitungen neu, Bremsflüssigkeit neu. Das Auto hat auch keinen wandernden Druckpunkt, Fusskraft ist auch OK...Oder ist das immer so...?

ANTWORT VON MROBSTER: Seavus ... ich hab die originalen Magnesium im Keller und die Alus aufm Auto ... unterscheiden lassen sich die eigentlich relativ einfach ... die Alus haben eine KBA-Nummer sichtbar außen am Felgenrand eingegossen und keine kleinen durchgebohrten Zentrierlöcher am Flansch, auf den Magnesium steht deutlich Cromodora Abarth, auf den Alus nicht ... Greeez ... Rob

ANTWORT VON CS 74: ...nachgeschaut, hab' die Magnesiumteile dran. Ich hab eigentlich auf Alu getippt, weil die wie neu ausschauen. thx for info, Gruss Rolf.





Technik –

– AUS HEFT 4/1990



Carrozzeria
PININFARINA
S.p.A.
TORWO

recycled

ALTERNATIVEN BEI DER MONTAGE EINES HARDTOPS

Die Montage kann auf drei Arten durchgeführt werden:

A: Das Verdeck bleibt am Wagen montiert und wird einfach zurückgeschlagen.

VOR- UND NACHTEIL:

Es treten Verschleißerscheinungen am Verdeckstoff und Heckfenster auf; der Erhalt des Verdecks in einwandfreiem Zustand ist nicht gewährleistet. Es wird darauf hingewiesen, dass die Verdeckkante in Gürtelhöhe aus dem Dach heraustritt und zu sehen ist.

B: Das Verdeck bleibt am Wagen montiert und wird zurückgeschlagen, nachdem es zuvor am hinteren Teil der Verdecktraverse ausgehakt wurde.

VOR- UND NACHTEIL:

Der Verschleiß des Verdeckstoffes und des Heckfensters wird vermieden. Die Bedingungen für die hintere Befestigung des Hardtops werden verbessert. Rücksitze können nicht benutzt bleiben.

C: Das Verdeck wird vollständig ausgebaut.

VOR- UND NACHTEIL:

Die Rücksitze können voll ausgenutzt werden. Das komplette Verdeck kann in bestem Zustand erhalten werden. Der Aufwand insbesondere bzgl. Justage ist allerdings recht hoch.

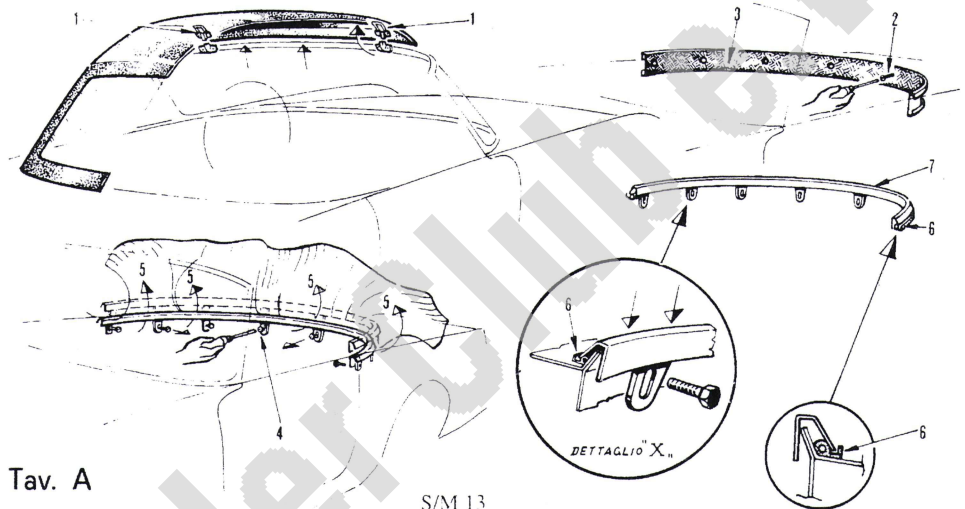
Zu beachten:

Keine der vorgenannten Montagearten darf bei nassem Verdeck vorgenommen werden.

Montageanweisungen (in Klammern jeweils die Gültigkeit für obige Montagearten):

TAFEL A:

Die Türen öffnen, die Fensterscheiben herunterkurbeln zwecks Erleichterung der durchzuführenden Arbeiten (A, B, C). Die Verdeckverriegelung (1) an dem oberen Windschutzscheibenrahmen lösen und das Verdeck halb geöffnet lassen (A, B, C). Schrauben (2) lösen und die Heckabdeckblende (3) an der Fahrgastraumtrennwand entfernen und auf dem Wagen ablegen (B, C). Die Schrauben



Tav. A

S/M 13

(4) an der hinteren Verdecktraverse in Gürtelhöhe lockern (B, C). Das Verdeck aus der hinteren Traverse (5) herausziehen (B, C). Das Dichtungsgummi (6), das zusammen mit dem Hardtop geliefert wird, unter der Traverse (7) einsetzen, indem die beiden Enden unter den polierten Seitenstücken eingeführt werden (mit Hilfe eines geeigneten Werkzeuges) (B, C). Die Schrauben (4) wieder anziehen, wodurch die hintere Traverse blockiert wird, welche dabei so weit wie möglich nach unten zu drücken ist (diese Bewegung wird durch die vorhandenen Langlöcher ermöglicht) – Teilansicht X (B, C). Die Heckabdeckblende

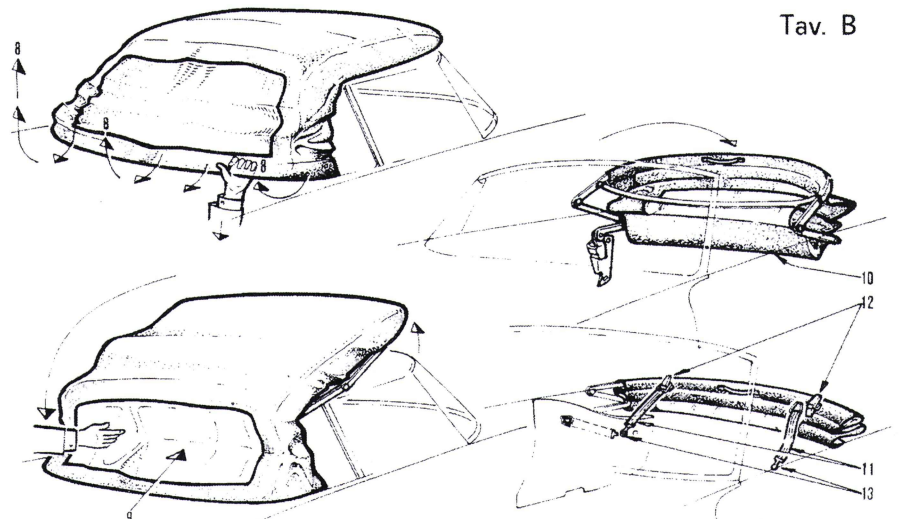
(3) wieder einsetzen (B, C). Die Schrauben (2) wieder anziehen (B, C).

TAFEL B:

Das hintere Teil des Verdecks (8) nach oben schieben und das Verdeck im Fahrgastraum unterbringen (B). Die Plastikheckscheibe sorgfältig falten damit Kratzer und scharfe Knicke vermieden werden (9) (A, B). Das Verdeck weiter zusammenfallen und in dem dafür vorgesehenen Raum unterbringen (10) (A, B).

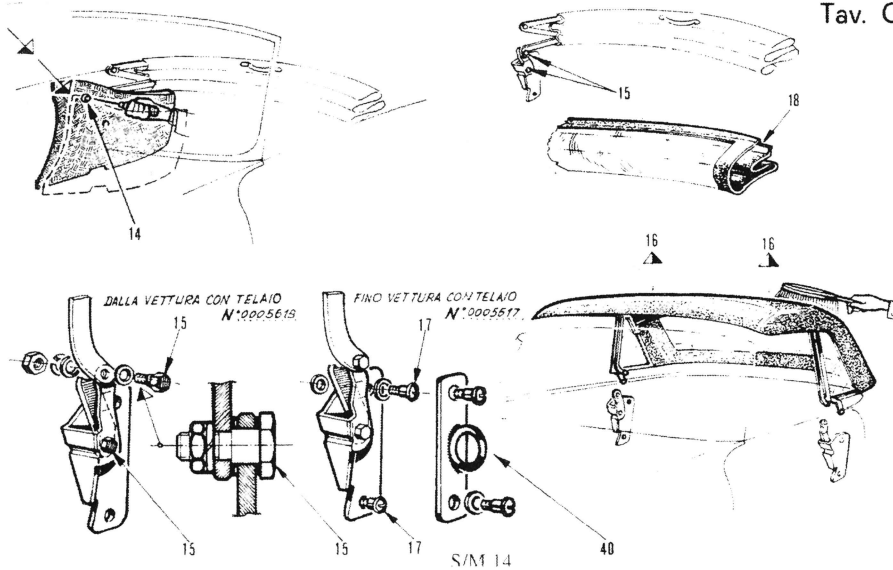
TAFEL C:

Die mittels Schrauben (14) befestigte Seiten-



Tav. B

Tav. C



verkleidung lösen und in Richtung Fahrgastraum abheben (A, B, C). Der Verdeckrahmen wird mittels des zur Wagenausrüstung gehörenden Schlüssel SW 17mm durch Lösen der Muttern und Bolzen (15) an der Halteplatte aus seiner Halterung befreit. Diese Lösung gilt für Fahrzeuge ab Fahrgestellnummer 0005618 (C). Das gesamte Verdeck abnehmen (16) und die Befestigungsplatten am Wagen belassen. Die Schrauben (15) an den Platten wieder befestigen (C).

Zu beachten: Bei Fahrzeugen mit einer Fahrgestellnummer kleiner 0005618 die Schrauben (17) lösen und das Verdeck komplett mit Platte ausbauen. Die Halterung, in die das Dach seitlich eingehakt wird (40), ist an der Stelle der Verdeckhalteplatte anzubringen und mit den Schrauben (17) zu befestigen. Die Halterung gehört zum Lieferumfang des Daches (C).

Anweisungen für die Aufbewahrung des Verdecks:

Das Verdeck, insbesondere den Stoff, gründlich mit einer Bürste reinigen und trocknen und anschließend in der normal vorgeschrie-

benen Weise zusammenfalten. Das Verdeck so zurückschlagen, dass die Heckscheibe nicht mit dem Gummi der Verdecktraverse in Berührung kommt (18). Das Ganze mit einer einfachen Kunststoff-Folie abdecken. An einem trockenen Ort aufbewahren.

TAFEL D:

Bei loseem Dach die beiden Schrauben (19) für die Chromleiste entfernen und Leisten nach unten biegen wodurch die seitlichen Gummis besser zugänglich werden (A, B, C). Das Dach so auf dem Wagen auflegen, dass es zunächst hinten abgesetzt wird, bis es die gesamte Verdecktraverse bedeckt und dann auf dem Windschutzscheibenrahmen aufliegt (A, B, C). Das Dach zentrieren, bis das hintere Profil der Tür mit dem Dachpfosten übereinstimmt (A, B, C). Die seitlichen Haken (21) an der Verdeckhalteplatte oder an der Halterung (40) (s. Tafel „C“) einhaken (A, B, C). Die Haken an der Sechskantmuffe (22) einstellen und mit Hilfe des Griffes (23) spannen (A, B, C). Das Dach an den vorderen beiden Haken (24) befestigen (A, B, C). Eine evtl. Nachstellung ist möglich, indem die Schrauben (25) gelockert werden und der Haken am Dach gegenüber

dem Haken des Windschutzscheibenrahmens verschoben wird (A, B, C). Die Seitenverkleidung mit Hilfe der Schrauben (14) wieder befestigen (A, B, C). Nach der Montage muss das Spiel (26) zwischen Dach und Fahrzeug 5-6 mm betragen (A, B, C). Durch den in der Trennwand befindlichen seitlichen Raum mit Hilfe des zur Wagenausrüstung gehörenden Sechskantschlüssels die Muttern (27) lösen und die Haken (28) mit Dichtungen (29) ausbauen (A, B, C). Die Scheiben und Muttern wieder an den Haken befestigen und diese wieder einsetzen (28) (A, B, C). Die Dichtung (31) in die im Dach eingelassene Schraube und Halterung (39) einführen.

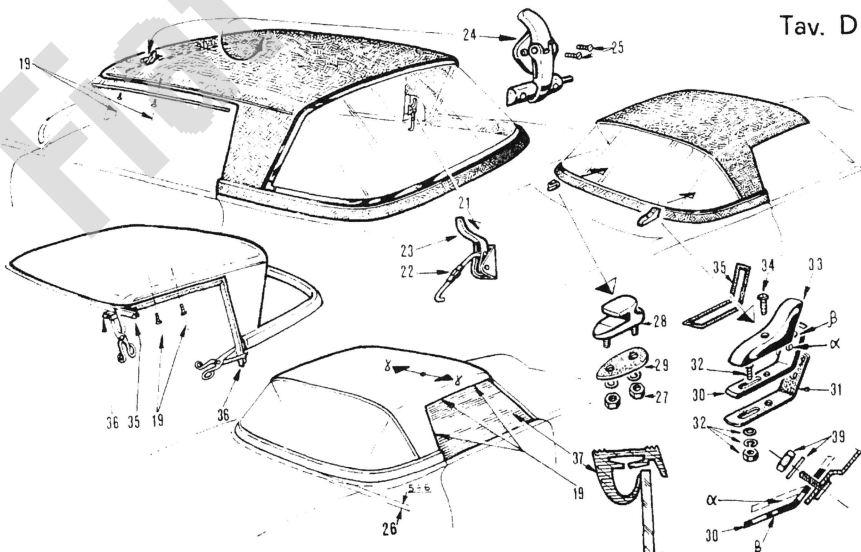
Zu beachten: die untere Bohrung „--“, benutzen, wenn das Verdeck am Wagen montiert ist (A, B) die unter Bohrung „B“ benutzen, wenn das Verdeck ausgebaut wurde (C).

Halterung mittels Schrauben und Muttern (39) am Dach befestigen (A, B, C). Die Halterung auf den Wagen legen und mit Schrauben, Scheiben und Muttern (32) an der Karosserie befestigen (A, B, C). Die verchromte Dichtung (33) mit Schraube (34) an der Halterung (30) befestigen, nachdem zuvor die Dichtung (35) eingelegt wurde, um Kratzer auf dem Wagen zu vermeiden (A, B, C). Dieses gesamte Material gehört zum Lieferumfang des Daches (A, B, C). Die Haken zur Befestigung des Verdecks sind erst dann wieder zu montieren, wenn das Hardtop ausgebaut und das Verdeck wieder eingebaut ist (A, B, C). Mit der Schere das überstehende Gummi an dem Windschutzscheibenrahmen (35) und am Türrahmen (16) sowohl in Längs- als auch in Vertikalrichtung exakt abschneiden (A, B, C). Die Schrauben des Haltebleches wieder anziehen (A, B, C). Die Türscheiben ganz hoch kurbeln und das Anliegen an den Seitengummis überprüfen (37) (A, B, C).

Wenn eine Korrektur der Einstellung erforderlich ist, die Schrauben zur Befestigung der Blechstücke (19) lockern und die Gummis in der Richtung (Gamma-Gamma) versetzen (A, B, C). Setzen Sie sich in den Wagen, schließen Sie Ihre Türen und kurbeln Sie die Türfenster hoch. Prüfen Sie, ob der obere Rand der Scheiben außerhalb der Anschlaggummis (37) liegt (A, B, C). Die Halterriemen (11) an den Verdeckhaken (12) befestigen und dieses am hinteren Seitenstück (13) einhaken (s. Tafel „B“) (A, B, C). Dieser Arbeitsgang bezieht sich auf Fahrzeuge, die mit Halterriemen ausgerüstet sind. Wenn diese nicht vorhanden sind, das Verdeck aber befestigt werden soll, können handelsübliche Riemen verwendet werden (A, B).

Jörg Runow

Tav. D





Technik – recycled

BLOCKIERTER MOTOR

- AUS HEFT 4/1990

Eigentlich ist ein blockierter Motor eine äußerst unangenehme Sache. Schließlich soll er den Sommer über, nachdem man den Zündschlüssel gedreht hat, sofort seinen Dienst aufnehmen und schön drehen.

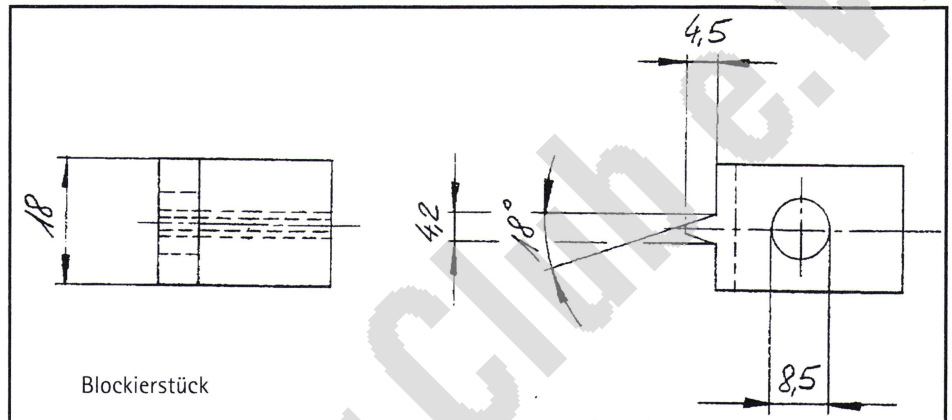
Aber im Winter, wenn mein Spider, Modell CS 2, abgemeldet in der Garage steht und allerlei Reparaturen über sich ergehen lassen muss, kann der Fall eintreten, dass der Motor blockiert sein soll.

Nachdem unsere Postbotin wieder einmal ein Paket voller Ersatzteile ablieferte, war ich unter anderem Besitzer eines neuen Zahnriemens. So neue Ersatzteile haben bei uns die Angewohnheit eine zeitlang im Wohnzimmer gut sichtbar herumzuliegen. Meine Frau ist nicht ganz so begeistert davon wie mein 2-jähriger Sohn und ich. Wir aber finden es toll, wenn hier ein Achsschenkel, dort ein Armaturenbrett oder ein Zahnriemen das Wohnzimmer schmücken. Beim Anblick des Zahnriemens wurde mir immer etwas mulmig, denn ich ahnte von Schwierigkeiten, die auf mich zukommen, wenn es darum geht, die Keilriemenscheibe von der Kurbelwelle herunterzunehmen. Die Keilriemenscheibe wird nämlich durch eine Passfederverbindung mitgenommen und verschraubt ist sie mit einer Riesennutter, die die stolze Schlüsselweite von 38 mm hat.

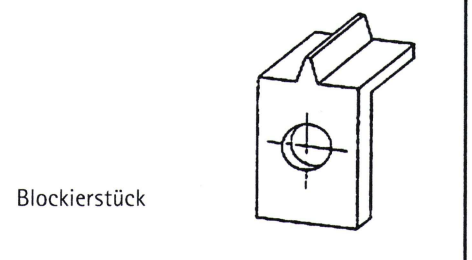
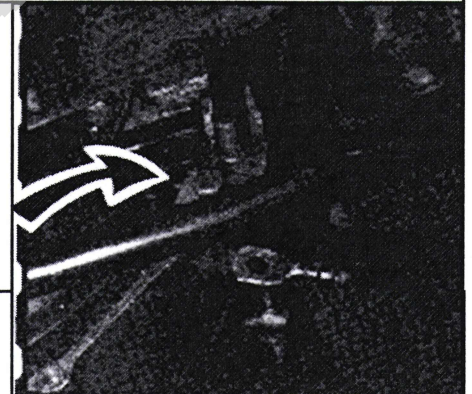
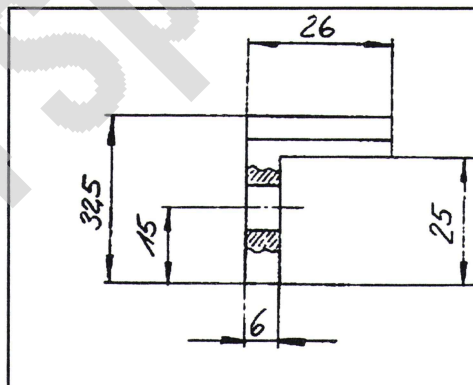
Nach einigen Garagenabenden kam ich zu der Feststellung, dass man diese Mutter nur gelöst bekommt, wenn:

1. der Kühler ausgebaut ist
2. man eine 38iger Nuss mit Knarre und Verlängerung hat
3. der Motor blockiert ist.

Um den Motor festzusetzen, dachte ich mir ein kleines Blockierstück aus, das mir ein befreundeter Fertigungsbetrieb herstellte. Für Nachbauer dient die Zeichnung. Dieses Blockierstück schraubt man mit einer M8 Schraube, nachdem man die kleine Blech-

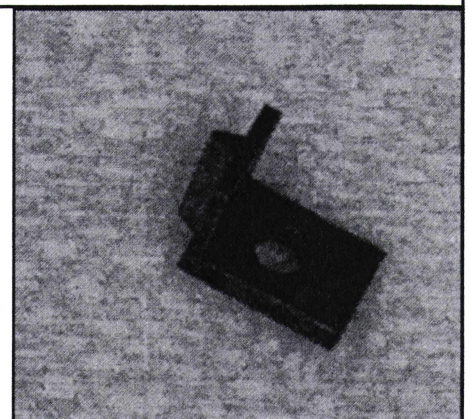


verkleidung von der Getriebeglocke entfernt hat, in die von vorne gesehen rechte obere Ecke, so dass der Zahn des Blockierstückes in eine Zahnücke des Schwungrades greift. Achtung: Schraube nicht so anknallen, denn die Getriebeglocke besteht aus Aluminium.



Das richtige Reißen kann jetzt mit der 38iger Nuss, Knarre und Verlängerung losgehen. Ist die Mutter gelöst, lässt sich die Keilriemenscheibe problemlos von Hand abziehen. Nach dem Entfernen der letzten Zahnriemenverkleidung kommt der alte Zahnriemen wunderbar zum Vorschein. Zur Freude meiner Frau konnte der neue Zahnriemen nun aus dem Wohnzimmer verschwinden und seinen Platz im Motor einnehmen.

Viele Grüße Tilmann Döring



**LIQUI
MOLY**



JÜRGEN LOCH BERICHTETE ZUERST DAVON:

Die Firma Liquimoly bringt 2006 einen Werbekalender mit Youngtimern heraus. Und es soll der FIAT 124 Spider drauf abgelichtet sein.

Die erste Assoziation mit dem berühmten Pirelli-Pinup-Kalender war gar nicht so schlecht! Die ersten Fotos in den

Ebay-Auktionen zu diesem „limitierten“ und nur an Kunden verteilten Kalender bestätigten den ersten Gedanken:

Ästhetische schwarz/weiß-Fotos von schönen Autos in Werkstattambiente mit viel nackter Haut! Verschiedene Schönheiten mit meist sehr wenig Stoff auf der Haut posieren lasziv auf dem Blech räkelnd vor der Kamera.

Irgendwie wirkt es zuerst wie ein „Pirelli für Arme“, aber doch ...schön! Und deshalb hat der Club auch einen Kalender fürs Archiv ersteigert!

Rdv

Termine ■ ■ ■ Termine ■ ■ ■ Termine ■ ■ ■ Termine

- jeden Sonntagvormittag: Oldtimer-Treffen in Hilgen bei Burscheid (an der A1)
- 14./15.10.06 Niederrhein-Classic-Messe in Rheinberg
- 20.-22.10.06 Österreich: Classic-Expo-Oldtimer-Messe in Salzburg
- 21./22.10.06 HistoricCar-Messe im Landschaftspark Duisburg Nord
- 21./22.10.06 Nürburgring: Rennen der Scuderia Italia IG
- 27.-29.10.06 Italien: Auto d'Epoca Messe in Padua
- 11./12.11.06 Holland: Auto-Moto-Italia-Messe im Expocenter Houten
- 01.12-10.12.06 Motor Show in Essen

Falls Ihr Veranstaltungstipps hier veröffentlichen möchtet oder Hinweise habt, meldet Euch bitte bei bol@fiat124spider.de oder telefonisch unter 04505/594232

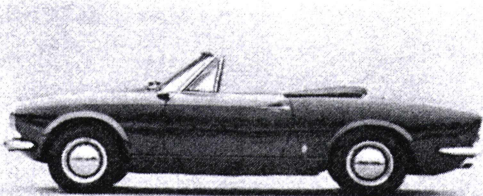
ANKÜNDIGUNG!!

UNSER NÄCHSTES
HAUPTTREFFEN

FINDET DIESMAL STATT:

**HIMMELFAHRT 2007
IN KREFELD**

FIAT 124 SPORT SPIDER



Abgewogene unaufdringliche Linien kennzeichnen den neuen Spider von Fiat. In seinen wesentlichen Teilen basiert er auf der 124-Limousine. Der Hubraum wurde auf 1438 ccm vergrößert.



Unmittelbar nach dem Turner Salon erhielten wir von Fiat mehrere der neuen Fiat 124 Sport Spider für Fahrversuche, die auf der Autostrada und einem Landstraßen-Rundkurs durchgeführt wurden. Das Äußere des neuen Spider hat uns angenehm überrascht; er ist hübscher als wir nach den Fotos erwartet hatten. Doch scheint das Heck besser geformt als die Frontpartie, die ein wenig an Lösungen kleinerer italienischer Karosserieschneider erinnert. Für einen Spider ist der Einstieg sehr bequem, und auch die Sichtverhältnisse bedeuten einen Fortschritt gegenüber vergleichbaren Modellen. Die Innenverkleidung sowie die Sitzbezüge aus Skai zeugen von gutem Finish. Das kleine Lenkrad mit seinem Holzkranz liegt gut in der Hand. Die Instrumentierung umfaßt neben den üblichen Armaturen einen Oldruckmesser und ein Wasserthermometer; eine Öltemperatur-Anzeige fehlt. Gut im Blickfeld liegen der Tachometer und rechts davon der Drehzahlmesser mit seinen Anzeigen für maximale Leistung (bei 6250 U/min) und dem roten Drehzahlbereich, der bei 6800 beginnt. Während der Versuche haben wir bis 7000 U/min gedreht, und man hat uns versichert, daß die 8000-Verträge, was nicht nachprüfen. Die Pedal-Anlage ist gut, doch das Gaspedal geriet kurz, so daß man bei schnelleren Fuß anatomisch unglücklich muß. Im Fond ist eine rechte Bank, um aber Platz für die Beine, muß man die Vordersitze vorwärts schieben und deren Rücken senkrecht stellen, sonst kann Kinder oder Gepäck unterbringen, allerdings bei Spidern fast als Kauf genommen werden muß).

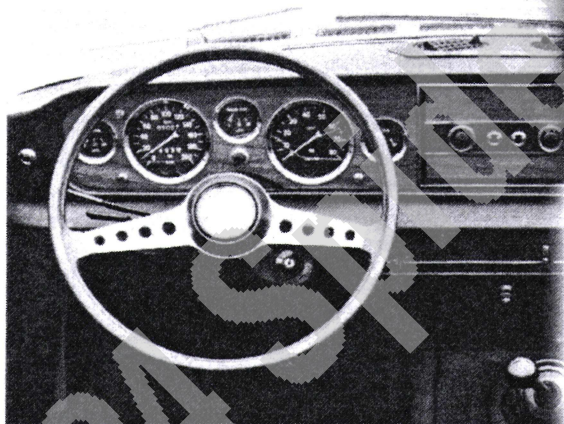
Fahrendrucke

Für die Fahrleistungsversuche elektrische Zeitmeßanlage vor Verfügung die es gestattete, die und den Kilometer mit stehenden messen; vier Kilometer nach Linie waren Seizenzeiten zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit installiert. Der Motor springt leicht an und ist leicht vernehmbar. Beim Start Kupplung gut, und das Fünft-

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 Krattaufwand 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 funktioniert; 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 Poltroneri



FIAT 124 SPORT SPIDER

FORTSETZUNG

Links: Instrumentierung, Holzlenkrad und kurzer Mittelschalthebel sind sportlich-funktional. Unten: Die 400-Meter-Marke auf der Meßstrecke. Nach vier Kilometern wurde die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h bei allen Versuchen übertroffen.



DIE WICHTIGSTEN TECHN

FIAT 124 SPORT SPIDER

Ventilsteuerung mit zwei übereinanderliegenden Nockenwellen

Betätigung der Ventilsteuerung mit verzahntem Pleuren

Elektromagnetische Kupplung

Zentrifugal-ÖlfILTER

Fünffach gelagerte Kurbelwelle

ÖlfILTER für Ölreinigung

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 80 \times 71,5 mm, Hubraum 1438 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,8:1, Leistung 90 PS bei 6500 U/min, spezifische Leistung 82,6 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 2450 U/min) 8,2 m/s, 2 übereinanderliegende Nockenwellen durch einen verzahnten Pleuren betätigt, 5fach gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6 Liter, Druckumlaufschmierung mit ÖlfILTER im Hauptstrom, Ölinhalt 3,8 Liter, 1 Weber-Doppelvergaser 34 DFH, mechanische Kraftstoffpumpe, 45 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 60 Ah, Lichtmaschine 400 W.

Fußbremse, sen, Brem Handbremse wirkend, Fe Luftdruck 1

Radstand 1 Außenmaß kreislauf drehungen

Eigengewicht 1280 kg, Achsenlast 10,5 kg/PS, sonen mit C

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, mechanisch betätigt, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I, 3,422 (14,0), II, 2,10 (8,6), III, 1,381 (5,6), IV, 1,0 (4,1), V, 0,912 (3,74), R, 3,526 (14,5), Achsantrieb 4:1, Ölwanne Getriebe 1,65 Liter, Achsantrieb 0,7 Liter.

FAHRWERK

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

Höchstgeschwindigkeit

U/min	1700	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	7000
km/h	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300

Aus dem Club-Archiv

SONDERDRUCK ZUM
40. GEBURTSTAG!

**auto
motor
und sport**

10. DEZEMBER 1966 • DM 1.50 • E 1418 D

Österreich 6S 11.— • Schweiz sfr 1.70 • Italien L 300
Dänemark dKr 4.— • Schweden sKr 2.85 inkl. oms
Niederlande hfl 1.80 • US \$ —.60 • Printed in Germany

25

WAS KOSTET DAS ÖL?

GROSSER TESTBERICHT FORD 12 M · 15 M · 15 M TS



FIAT 124 SPORT SPIDER

fotor
allich
ig ist
s zu
alten
egen
table
J fin
nach
fast
nur
(was
ag in

eine
t zur
meter
art zu
Start-
g der
deut-
t die
triebe

mit Mittelschaltung und eng beinander liegenden Ebenen für die ersten vier Gänge und einem rechts oben liegenden V. Gang, läßt sich sehr leicht schalten. Die Elastizität bei normaler Fahrweise völlig ausreichte. Der langsamste all dieser Spider brauchte für die 400 Meter mit stehendem Start 17,708 s und für den Kilometer 33,716 s, der schnellste kam auf beachtliche 16,951 und 32,103 s. Die Werksangaben nehmen sich dagegen bescheiden aus. Turm setzt in seinen Prospekten 18,2 und 34 s an. Selbst die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h wurde von allen Wagen übertroffen. Bei dieser Geschwindigkeit stopten wir 174,3 km/h. Bei dieser Geschwindigkeit zeigt der Tachometer 178 an, das bedeutet nur 2 Prozent Abweichung. Auf einem leichten Gefälle der Autostrade kam die Tachonadel der 200 km-Grenze nahe, ohne daß die Lenkung fuhrbar leichter, die Richtungsstabilität geringer geworden wäre oder sich sonstige Nachteile gezeigt hätten, die normalerweise auftreten, wenn ein Wagen seine Grenzen bezüglich der Geschwindigkeit erreicht oder überschreitet. Bei dieser Gelegenheit konnten wir auch feststellen, daß das Verdeck

TECHNISCHE DATEN

Verbreiterter
Vergaser

Verbrennungskammer mit zweifacher Dachform.



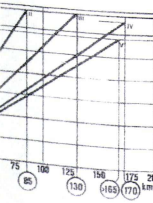
5-Ganggetriebe mit Synchronisiervorrichtung mit ungekehrtem Konus (5. Schnellgang)

und hinten Scheibenbremsregler für die Hinterräder, ähnlich auf die Hinterräder 5 K - 13, Reifen 165 x 13, etc.

MESSUNGEN
mm, Spur 1350/1320 mm, l x 1613 x 1220, Wendehöhe 10,4 m, 2 1/2 Lenkkradumschlag zu Anschlag.

GEWICHTE
15 kg, zulässiges Gesamtgewicht 320 kg, Personengewicht fahrbereit 170 kg Belastung (2 Pers.) 12,8 kg/PS.

LEISTUNGEN
Schnelligkeit 174,3 km/h





... die letzte Seite

Impressionen
vom Herbsttreffen

