

SPIDER

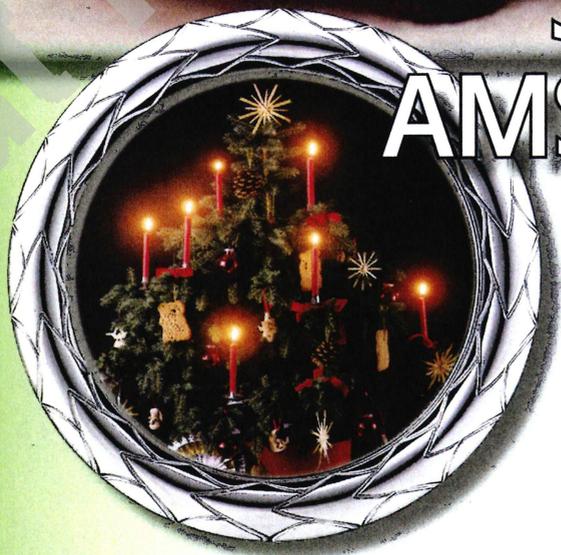
Magazin



Spider-Winter



mit
Sonderdruck
AMS von 1983!



Ausgabe 4/2006
22. Jahrgang € 3,50

www.fiatspider.de



Neues -Logo 2007

ITALIEN BESINNT SICH

FIAT SCHMÜCKT SICH AB 2007 MIT EINEM NEUEN LOGO – MAL WIEDER.

FÜR DIE ITALIENER SYMBOLISIERT DAS EMBLEM DIE WIEDERBELEBUNG DER MARKE.

Fiat gönnt sich ein neues Logo. Mal wieder, muss man sagen, denn in den vergangenen Jahren kam einiges zusammen an Einzelbuchstaben, Plaketten etc. Nun also rot statt blau. Oder besser: wieder rot. Die beiden Hauptelemente des neuen Logos – die Schildform und die Farbe Rot – sind eine Reminiszenz an den Fiat 524 aus dem Jahre 1931, bei dem das rechteckige Markenschild erstmals eingesetzt wurde. Bis 1968 prangte es an den Kühlern, dann ging das muntere Logo-Wechsel-Dich-Spielchen los.

Für Fiat-Markenchef Luca De Meo steht das neue Logo „als Signal für die Wiederbelebung der Marke Fiat“. Die scheint in der Tat geglückt: Der Grande Punto brachte den erhofften Aufschwung. Die jahrelang defizitäre und von vielen totgesagte Autosparte schreibt jetzt im vierten Quartal in Folge schwarze Zahlen. 427 Millionen Euro stehen beim Betriebsgewinn auf der Habenseite. Eine nette Kriegskasse, um Anfang Januar 2007 den neuen Bravo pompös einzuführen. Die ersten Fotos lassen vermuten, dass der Kompakte erstmals mehr reißen könnte als seine Vorgänger. Das neue Logo jedenfalls darf er zuerst tragen. Alle weiteren Modellreihen ziehen dann nach.

Quelle: autobild.de,
von Ralf Bielefeldt

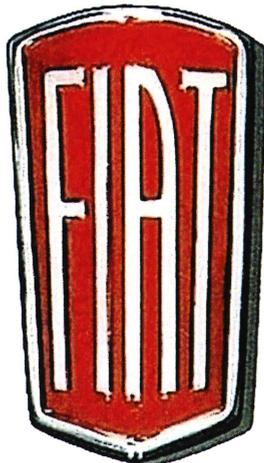


Verspielt ging es los in der Logo-Geschichte von Fiat.

Florale Muster und goldener Sonnenschein blitzen dem Betrachter von blauem Grund entgegen.



Immer noch Blau als Grundfarbe, diesmal aber mit weißer Aufschrift. Das ganze in ovaler Form.



Wieder ganz anders: ganz schlicht, nur die vier Buchstaben des Namens – und wieder blau.



Ab 1999 wurden die Marken-Buchstaben in einem Kreis angeordnet und erschienen wieder im altbewährten Schrifttyp.



2005 gönnte man den Lettern dann doch wieder Freiraum.

1931 wollte man bei Fiat alles ganz anders haben. Folge: extravagante Form, rot als Grundfarbe und der Verzicht auf allen Zierrat – die Alleinstellung des Schriftzugs wird bis heute beibehalten.

Editorial



DAS WORT DES ERSTEN



Dieses Jahr war auch sonst bemerkenswert. Die erste deutsche Kanzlerin schlägt sich so durch und es sind kaum Fortschritte erkennbar. Der Wirtschaft geht es wider Erwarten gut – nicht unbedingt wegen sondern eher trotz der großen Koalition. Die Mehrwertsteuererhöhung steht vor der Tür und die Abgaben steigen auf breiter Front. Da kann man es fast schon als Wunder bezeichnen, dass es uns Youngtimer-/Oldtimer-Fahrern (bisher) erspart geblieben ist, weitere Opferbeiträge zu leisten. Wer weiß, wann die nächste Idee dieser Art kommt!

Da war doch die Fußball-WM geradezu ein Highlight. Fahnen schwenkend führen Cabrios durch die Städte und gute Laune stand fast überall auf den Gesichtern geschrieben. Das waren ja geradezu südländische Zustände. So auch beim alles entscheidenden Spiel Deutschland gegen Italien, das der Kölner Stammtisch in der Trattoria Romana verfolgte. Eine Völkerverständigung der besonderen Art. Wenn seitdem auch mit einem gewissen Widerwillen, fahre ich da immer noch hin.

Besonders begeistert mich, wie kontinuierlich die Stammtische (zumindest die 3 mir bekannten) besucht werden. Das zeugt davon, dass wir in unserem Club eine Neingeschworenen-Gemeinschaft sind, die mehr verbindet als nur das Auto. Sonst würde es mit der Zeit ja vielleicht auch etwas langweilig.

An dieser Stelle will ich dann Abbitte leisten in Bezug auf meine manchmal etwas spitzzüngigen Bemerkungen über die Zukunft der Marke FIAT. In den letzten Wochen häufen sich die positiven Meldungen über das Unternehmen und es sieht alles danach aus, als ob mit der Lancierung des neuen Grande Punto ein Riesenwurf gelandet wurde – nicht nur in Italien! Es freut mich sehr zu lesen, dass FIAT zu alten Tugenden zurückfindet und mit knackigem Design und frischen Ideen reüssiert. Im Heft findet Ihr mehr Informationen dazu, sowie zu der viel versprechenden Erneuerung der Produktpalette. Totgesagte leben eben doch länger.

Das Schmökern in neuen Verkaufsprospekten ist vielleicht genau die richtige Beschäftigung für die nahe Winterzeit. In diesem Sinne wünsche ich Euch allen eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins nächste Jahr.

Bis bald Euer

MICHAEL MÖLLER

Ein Bilderbuchsommer mit dem dazugehörigen Herbst ist zu Ende gegangen. Wer dachte, dass der Herbst 2005 super war, der wurde 2006 mit einer nochmaligen Steigerung verwöhnt. Fast genau auf den Punkt mit dem Ende der üblichen Saisonkennzeichenzeit (04-10) fing schlagartig der Winter an. Besser kann es für Spider-Fahrer kaum sein!

Inhalt

EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Regionalleiter 9

Stammtisch-Termine 10

Mitgliederbewegungen 23

Termine aktuell 32

ARCHIV

Artikel „Spider Gang“ 19

REPORTAGEN

Neues von Fiat 2

Mord oder Selbstmord? 7

Der schöne blaue Unbekannte 16

Abarth im Rennsport 18

Fiat kauft Motoren in China 23

Messe Auto D'Epoca Padova 36

SPIDERMAGAZIN RECYCLED 26

ARCHIV

Spider Gang

Test Alfa Romeo Spider 2.0 und Pininfarina Spidereuropa – zwei italienische Klassiker.

Von Clauspeter Becker

Mit 17 sind sie noch Träume. So viel Faszination nach so vielen Produktionsjahren verbreiten stets nur ganz besondere Autos.

Der Alfa Romeo Spider und sein Gegenstück auf Fiat-Basis, das nun auf den Namen Pininfarina Spidereuropa hören muß, sind von dieser Art. Sie erwecken seit ihrem Geburtsjahr – und das war immerhin 1966 – bei sensiblen Autofahrern Liebe auf den ersten Blick.



Alfa Romeo Spider 2.0



REPORTAGE



Abarth im Rennsport – gestern und heute 12

REPORTAGE



Auto D'Epoca in Padua 36

Impressum

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

V.i.S.d.P. Fiat 124 Spider Club e.V.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

Redaktion, Anzeigenleitung:

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

Satz & Layout:

Rita Nikolai
Am Ziegelfeld 11
53501 Grafenschaft

Druck:

Druckerei Papenfuss
Osdorfer Landstraße 162
22549 Hamburg

WERKSTATTEMPFEHLUNG

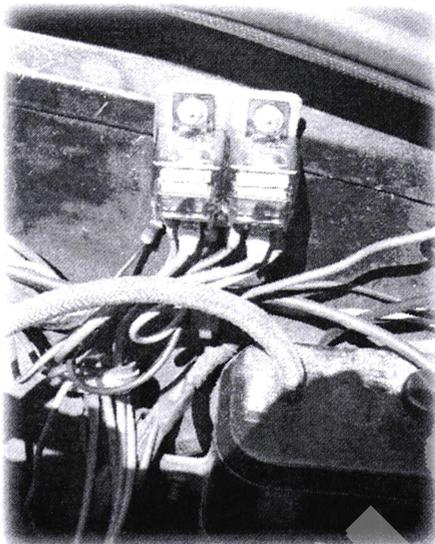


TREFFEN/AUSFAHRT

- Allgäuer Herbstkompression 14
- Immer rund im Bergischen 24

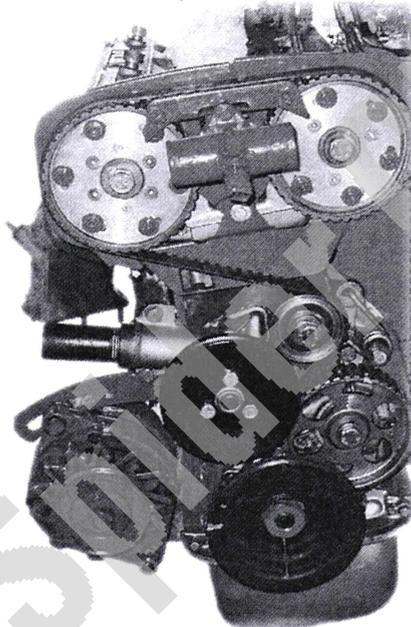
TECHNIK

- Umbauanleitung Spider 34



TECHNIK

- Rennmotor im Spider 11



TECHNIK

- Motorprobleme? 11
- Alte Wasserschläuche 12
- Umbau Scheinwerfer auf Relais 34

FORUM

- Eure Fragen und Antworten 29

TEILEMARKT

- Eure Anzeigenseiten 31

WERKSTATTEMPFEHLUNG

- G+B Motorentechnik 38

Hotlines:

Der Fiat 124 Spider Club im Internet:
<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:
Hamburger Sparkasse
BLZ 200 505 50
Kto.-Nr. 1259 121 752

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

REDAKTIONSSCHLUSS SM 1/07

15. Februar 2007

FOTOS

u.a. von Petra Boljahn, Michael Möller,
Ralf De Vree sowie den genannten Autoren



Der Vorstand

FUNKTION	NAME / ADRESSE	AUFGABE	TELEFON / E-MAIL
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung	01 72 / 8 124 124 moe@fiatpider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	0 45 32 / 26 13 19 rdv@fiatpider.de
Kassenwart	Manfred Seekamp (MS) Grandweg 60b 22529 Hamburg	Finanzen/Kasse	0 40 / 6 07 09 13 ms@fiatpider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (bol) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	0 21 51 / 31 35 17 bol@fiatpider.de
Beisitzer	Christian Cordts (cor) Ahornallee 9c 23623 Ahrensböök-Böbs	Redakteur Spider-Magazin Club-Hotline, Archiv	0 45 05 / 13 57 cor@fiatpider.de

Eure Technikbetreuung

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

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



Mord oder

Selbstmord?

DER TOD MEINER SCHÖNEN FREUNDIN AUS TURIN

SEIT 2003 hatte ich eine traumhafte Beziehung zu einer Italienerin aus Turin. Wir lernten uns in Oldenburg kennen und ich entführte sie in meine Heimatstadt Hamburg, nachdem ich sie ihrem letzten Liebhaber entreißen konnte. Er hatte sie etwas vernachlässigt und wenig gepflegt. Ich päppelte sie auf, kümmerte mich um ihr heißes Fahrgestell und wir verbrachten gemeinsam wundervolle Tage in der Sonne.

Nach rasanten Fahrten kochte sie manchmal und versprühte ihr Temperament. Sie wurde mit sanftem Shampoo gewaschen, liebevoll abgetrocknet und mit kostbaren Pflegemitteln behandelt. Viele beneideten mich und hätten ein Vermögen gegeben, um einmal mit dieser rasanten Frau eine Runde um den Block zu

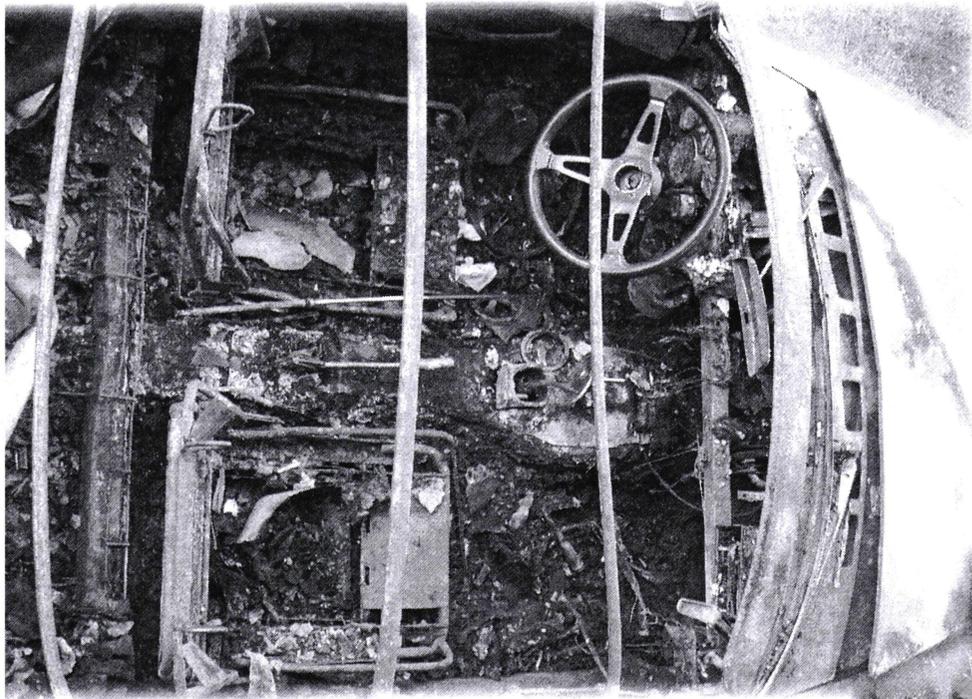
drehen. „Wo hast Du dieses heiße Modell her?“ war eine häufig gestellte Frage. Ich war stolz und glücklich, so eine wundervolle Freundin zu haben. Der Glanz ihrer Schönheit erstrahlte in den Straßen rund um die Alster.

Vor zwei Jahren waren wir zusammen beim Stadtparkrennen, überholten Porsches und einen 300 SL und genossen den Benzinduft in der Startgasse. Sie war auch ein Morgenmuffel. Es dauerte immer eine Zeit, bis sie warm war. Aber sobald sie ihre Wohlfühltemperatur hatte, kam ihr italienisches Temperament zum Vorschein. Trotz ihres Alters – sie kam im Jahr 1967 zur Welt – sah sie immer noch gut aus und ging rasant in die Kurven. Dabei quietschten manchmal ihre kleinen Gummischuhe, die natürlich auch

aus Italien kamen. Das Schuhgeschäft heißt Marangoni und ist in Deutschland weitgehend unbekannt. Zweimal hatte sie Plattfüße, aber ein Fachmann konnte ihr helfen.

Wir waren gemeinsam beim Treffen der Freunde italienischer Sportmodelle in Berlin und Potsdam und starteten im Mittelfeld. Aufgrund ihres ungestümen Temperaments überholten wir alle, die vor uns gestartet waren und kamen als erste ins Ziel. Das war zwar nicht der Sinn der Veranstaltung, aber es hat enorm Spaß gemacht. Es gibt schöne Erinnerungsfotos, die in einem Schlosspark bei herrlichem Wetter aufgenommen wurden.

Dank eines verstärkten Herzens hatte sie die Kraft von 100 Pferden und konnte wegen



heute konnte die Kriminalpolizei nicht die Ursache ihres grausamen Todes klären. Es gibt zwei Möglichkeiten. Entweder hat sie sich selbst entzündet oder sie wurde ermordet. Wir werden es nie erfahren. Dank der Hilfe von Michael Bartsch konnte ich ihre sterbliche Hülle unter einem Baum niederlegen, wo sie bei spätsommerlichen Temperaturen auf ihre letzte Reise wartet.

In Gedanken bleibt sie immer

MEINE SCHÖNE ITALIENERIN

Ludger Wältgen



ihres sportlich-schlanken Körperbaus in wenigen Sekunden von Null auf Hundert beschleunigen. Eine interessante Erfahrung für mich war die Sympathie deutscher Frauen für meine Italienerin. Normalerweise hätte ich damit gerechnet, dass Frauen eifersüchtig auf eine wesentlich hübschere Dame reagieren. Aber wer versteht schon die Frauen? Meine rote Freundin war sehr tolerant und nahm sogar weibliche Bekanntschaften auf kleine Spritztouren mit. Die Bekanntschaften wechselten, die italienische Freundin blieb treu an meiner Seite.

Rückblick betrachtet – die Ursache des großen und bis heute ungeklärten Dramas.

Am späten Abend klingelte die Polizei an meiner Tür und teilte mir mit, dass meine über alles geliebte Freundin verbrannt sei. Ich konnte es nicht glauben und wurde von den verständnisvollen und dunkelblau gekleideten jungen Ordnungshütern an den Tatort begleitet. Sie hatte Feuer gefangen, sich selbsttätig in Bewegung gesetzt und einen langweiligen Deutschen gerammt, der Opel hieß.

Am 11. September 2006 verließ mich das Glück. Pünktlich um 19.30 Uhr fuhr ich mit meiner rassigen Freundin zum Treffen der Freunde italienischer Sportmodelle in Alsterdorf und verließ die gesellige Runde gegen 20.45 Uhr. Ich brachte sie nicht in ihr Garagenhaus, sondern ließ sie in der Heilwigstraße allein zurück. Das war – im

Lag es an ihrem Temperament? Hatte sie Feinde und wurde Opfer eines Attentats? Bis



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	Thomas Eimer	Oesterwiekerstr. 236 33415 Verl	0 52 46 / 92 96 75 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
Fiat Spider-Seite und per Mail
veröffentlicht.

NEUE TEILNEHMER SIND IMMER WILLKOMMEN!

Motorprobleme?

WIE ICH ZU MEINEM RENNMOTOR KAM

Ich habe meinen Fiat 124 Spider 1992 gekauft. Es handelt sich dabei um ein Modell DS, Baujahr 1983. Ich bin ihn so etwa drei Jahre gefahren und nie was dran gehabt. Doch dann habe ich angefangen, ihn zu restaurieren weil doch einiges gemacht werden musste. Vorder- und Hinterachse wurden erneuert und ein neues Verdeck kam drauf. Eine ganze Reihe weiterer Dinge mussten gemacht werden. Leider kam auch mal die Kopfdichtung dran. Und damit fing alles an. Nach der Erneuerung der Kopfdichtung und

kosten sollte. Das war mir doch etwas zu viel, deshalb suchte ich auch bei Ebay.

Dort fand ich einen Motor Fiat Lancia getunt auf 170 PS. Der sollte es sein, doch der Anbieter hatte für den Motor einen zu hohen Mindestpreis angesetzt, so dass er nicht weg ging. Kurzerhand nahm ich mit dem Anbieter

Kontakt auf, der selber auch Motorenbauer ist. Wichtig war für mich natürlich die Frage, ob dieser Motor auch in einen Fiat 124 Spider passt. Der Mann bejahte dies. Ich müsse nur auf Vergaser umrüsten. Beim Preis ging der Verkäufer leider nur 100 Euro runter, weil „die Teile das alleine schon wert sind“. Er sagte mir dann noch, was er alles daran gemacht hat: Kurbelwelle erleichtert und feingewuchtet, Stahlpleuel, geschmiedete Kolben,

gebaut werden konnte. Der Motor ist drehzahlfest bis 8000 U/Min. Der Verkäufer, ein älterer Herr der alten Schule, hat mir das alles besorgt und ich habe immer noch regelmäßigen Kontakt zu ihm.

So kam ich zu einem Rennmotor in meinem Fiat 124 DS mit IDF Vergasern. Er hat einen wahnsinnigen Sound bzw. ein tolles Ansauggeräusch und macht beim Fahren einen Höllenspaß. Das einzige was ich noch machen muss, ist bei Viktor Günter in Köln die Vergaser richtig einstellen lassen.

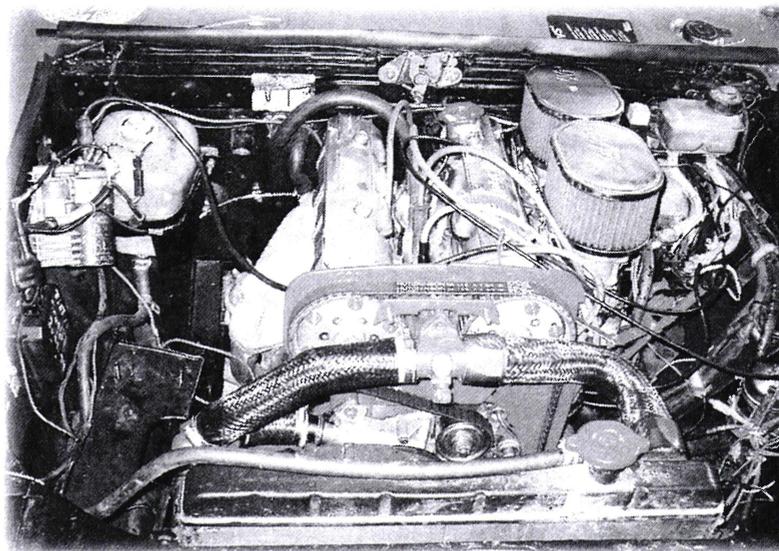
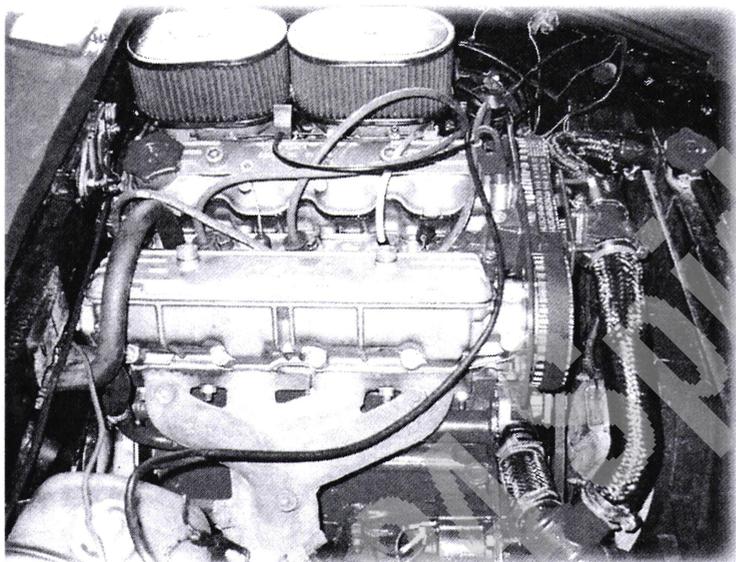
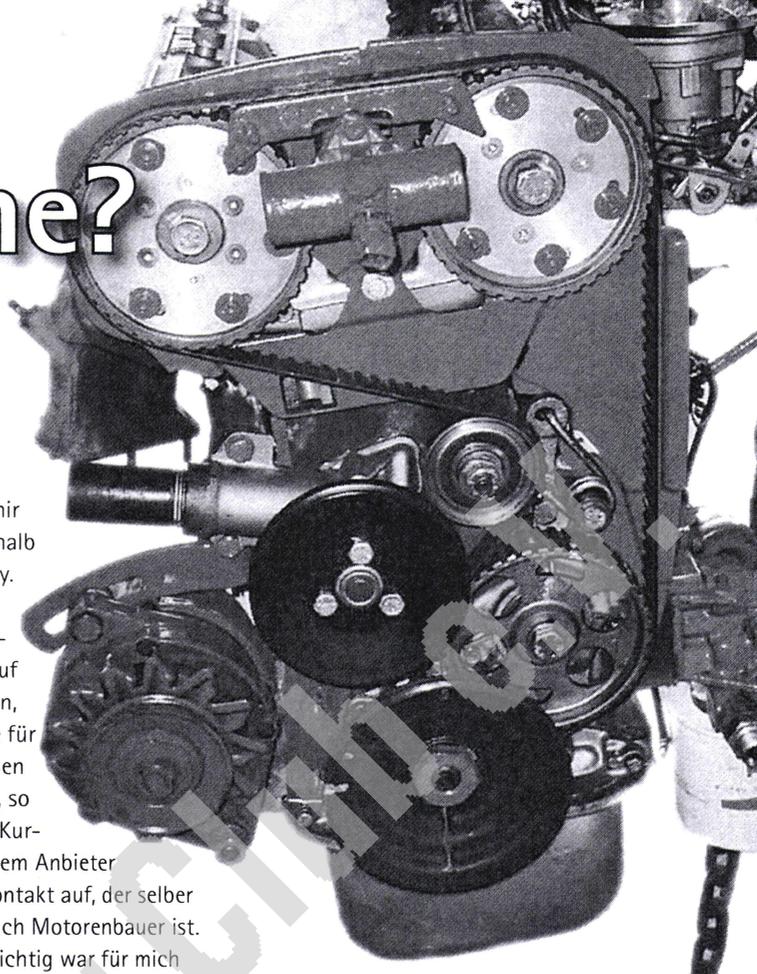
Clemens Gales

der obligatorischen Probefahrt war alles in Ordnung. Ich bin noch zwei- oder dreimal gefahren und dann passierte es: Ein lauter Knall und dann ein wildes Geklapper. Da wusste ich, dass irgendetwas hin war.

Ich brachte das Auto nach Hause und schaute nach dem Zahnriemen, ob er möglicherweise abgerissen war. Dies war nicht der Fall. Ich versuchte wieder zu starten und stellte fest, dass der Motor keine Kompression mehr hatte und hoffte, dass es nur die Ventile sind. Ich nahm den Zylinderkopf herunter und da sah ich die Bescherung: Ein Ventil war abgerissen und steckte im Kolben. So, der Motor ist hin, dachte ich was mache ich jetzt nur? Ich schaute mich nach einem Austauschmotor um, der so um die 2.200 bis 2500 Euro

größere Einlass- und Auslassventile (Auslass 38 mm und Einlass 43,5 mm) und 305er Nockenwellen.

Als ich das alles hörte, habe ich das Geld für den Motor gern bezahlt. Er hat mir noch die 44er Weber Vergaser sowie Ansaugbrücke und Verteiler unten und eine Spezialbenzinpumpe besorgt, so dass alles komplett ein-





Technik –

recycled

– AUS HEFT 2/1992

ALTE WASSERSCHLÄUCHE

Wasserschläuche in Kühlsystemen sind keine reinen Gummischläuche, sondern Gewebeschläuche. Das eingebettete Gewebegeflecht könnt Ihr an den Schlauchenden erkennen. Aufgrund dieses Aufbaues vertragen die Wasserschläuche Überdrücke von etwa 1,5-2 bar, bevor sie aufquillen.

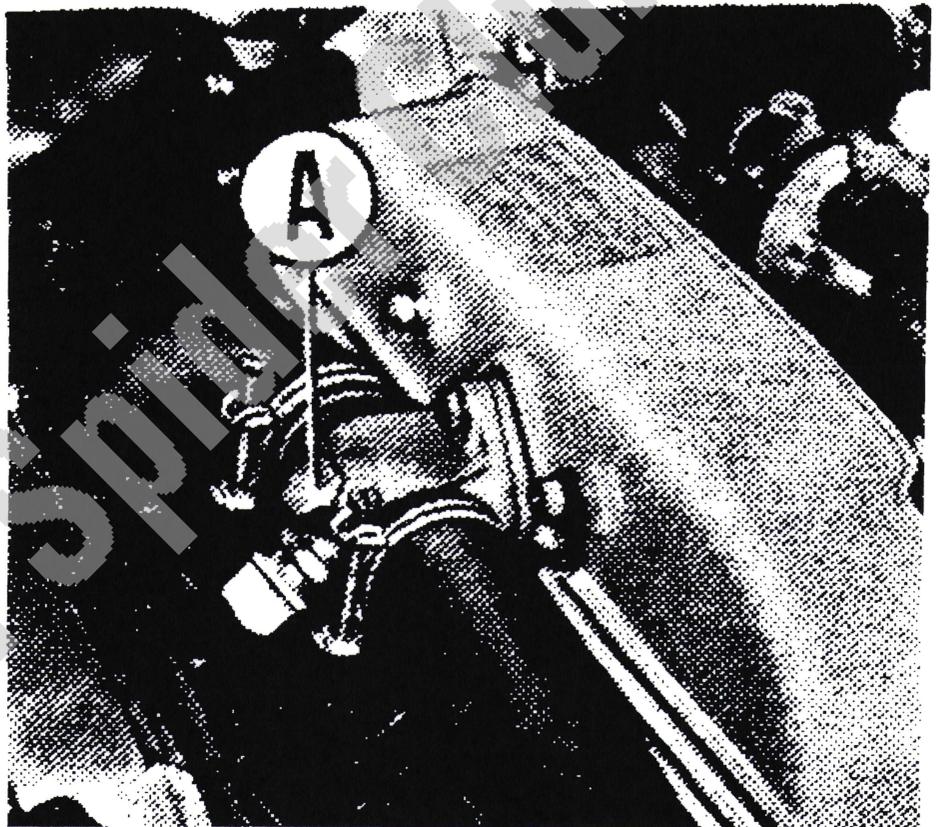
Besonders belastet ist die Zuleitung zum Kühler (oberer Kühlschlauch). Vergleicht einmal seinen Durchmesser mit dem der anderen Schläuche, auch bei Wassertemperatur – z. B. laufendem Lüfter – darf der obere Kühlschlauch keine „dicken Backen“ machen. Bei Altersschwäche solltet Ihr den Schlauch ersetzen.

Neben der Gefahr eines geplatzten Schlauches verschlechtert sich auch unter Umständen noch die Motorkühlung. Warum? Nun, das ist relativ leicht zu erklären:

Es ist davon auszugehen, dass auch eine völlig intakte Zylinderkopfdichtung die Brennräume nicht 100% gegen die Öl- und Wasserkanäle abdichten kann. Diesem Effekt wird schon bei der Motorenkonstruktion Rechnung getragen. Den Fall der Wasserkanäle möchte ich hier etwas genauer betrachten.

Im Arbeitstakt eines Zylinders herrschen ja bekannterweise sehr hohe Drücke und Temperaturen. Dabei wird also so manchem Gasteilchen so Dampf gemacht, dass es ganz schön ins Schwitzen kommt und über die Zylinderkopfdichtung z.B. in einen Wasserkanal flüchtet.

Am Wasserkanal angekommen sind diese Ausbrecher schon sehr entkräftet, der Weg über die Kopfdichtung war ja



auch sehr anstrengend. Mit letzter Kraft versucht nun das Gasteilchen, sich in den Wasserkreislauf zu schummeln.

An dieser Stelle tritt der ausgeleierte Schlauch von vorhin in Aktion. Durch seinen gutmütigen Charakter (er ist schon etwas senil) wird der Schlauch etwas dicker und lässt auf diese Weise unseren Ausbrecher in den Wasserkreislauf entkommen.

Diese Völkerwanderung setzt sich nun fort, bis der Gegendruck, den der

Schlauch aufbaut (seine Geduld hat auch Grenzen – hoffentlich!), groß genug ist, um den vorwitzigen Gasteilchen den Zutritt zum Baden zu verwehren.

Das System ist nun im Gleichgewicht, allerdings ist die Kühlfähigkeit dieses Spider schlechter geworden. Mit einem neuen und unnachgiebigen Schlauch wäre der Luftanteil im Kühlerkreislauf vernachlässigbar gewesen!

Euer
Thorsten Machner

AMERIKANISCHE BLINKER

- AUS HEFT 3/1992

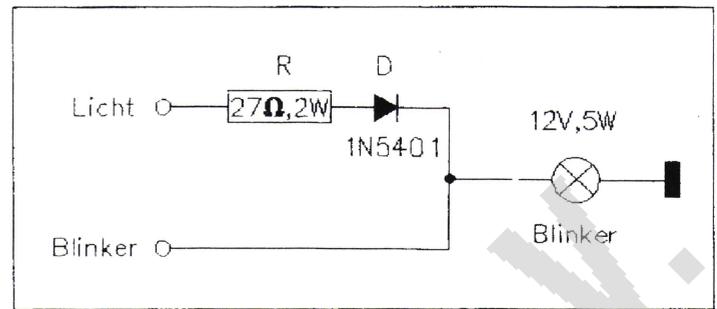
Dieser Praxistipp wendet sich an alle, die eine US-Ausführung des Spiders besitzen. Bei amerikanischen Autos ist der Blinker üblicherweise mit einer Zweifadenbirne ausgestattet. Bei eingeschaltetem Licht leuchten die Blinker mit einer gewissen Grundhelligkeit. Eine derartige Doppelfunktion ist in Deutschland verboten. Wollt Ihr dennoch Euren Spider mit einer derartigen Beleuchtung ausstatten, braucht Ihr eine kleine Schaltung, da sonst ein aufwendiger Umbau der Blinkerfassung nebst Verkabelung durchgeführt werden müsste.

Die abgebildete Schaltung simuliert diesen Effekt für eine Blinkerleuchte. Ihr müsst dazu eine Standlichtleitung anzapfen und diese über den Widerstand und die Diode in

den Blinkerkreis einspeisen. Die Diode verhindert eine Rückkopplung vom Blinkerkreis in den Lichtkreis. Der Widerstand bestimmt die Grundhelligkeit des Blinkers bei eingeschaltetem Licht.

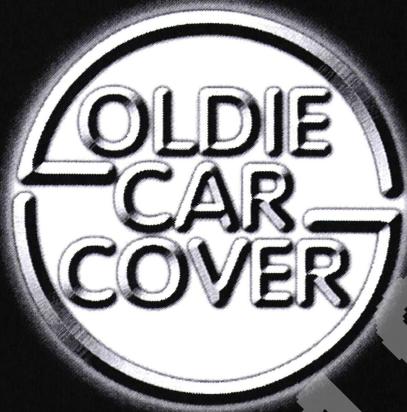
Die Schaltung baut Ihr zweckmäßigerweise im Motorraum in der Nähe der Seitenblinker ein.

Damit der Einbau auch zuverlässig ist, sollte die Schaltung in einem Schrumpfschlauch verschwinden. Des Weiteren



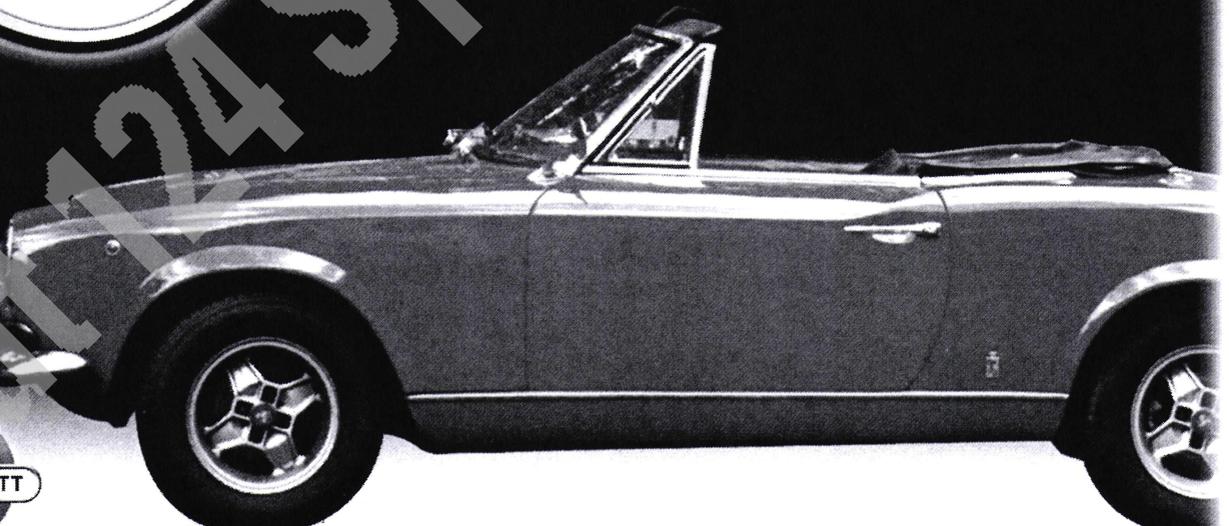
ist zu empfehlen, alle elektrischen Verbindungen zu löten. Viel Spaß beim Einbauen und lasst Euch nicht erwischen

Euer
Thorsten Machner



Fahren Sie, wir versichern:

Fiat Spider



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



Allgäuer Herbstkompressionen

JAHRESABSCHLUSSFAHRT DES MÜNCHENER STAMMTISCHES

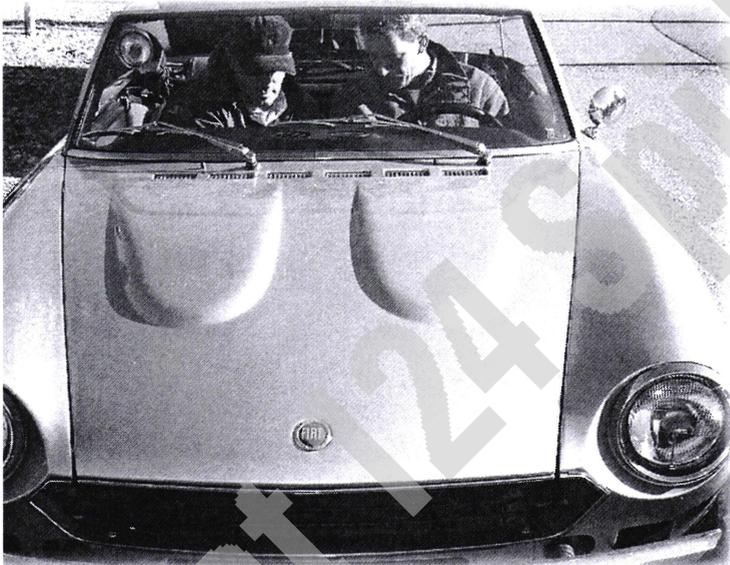
Die diesjährige Jahresabschlussfahrt des Münchener Stammtisches wurde spontan von Thomas Heisler angestoßen. Einer kurzen Frage beim vorhergehenden Stammtisch (Wer hätte Zeit für eine kleine Ausfahrt ...) folgte seinerseits die prompte Einladung an alle mit einer sehr viel versprechenden Streckenbeschreibung. Der Thomas, ein Mann der Tat.

Aber zurück zum Thema. Am Treffpunkt angekommen, folgte neben kleineren Auftauaktionen der Extremitäten, eine kurze Begrüßung altbekannter und neuer Gesichter. Am Start waren fast alle Typen vom Spider vertreten. Abgesehen von einem AS waren selbst

Raritäten wie Abarth und Volumex mit von der Partie. Das Wetter war mittlerweile, wie könnte es auch anders sein, schlicht und ergreifend traumhaft. Sonnenschein, blauer Himmel, angenehme Temperaturen. Kein Wunder, wenn Engel reisen. Der zugegeben etwas schwierige Nachweis bezüglich dem bayerischen Blut in Petrus Adern soll an dieser Stelle nicht erbracht werden. Und ich glaube, ich lasse das mit der Sitzheizung nun doch wieder bleiben. Verzeihung,

nierarbeit erkundete und ausführlich erprobte Fahrtstrecke verlief im Detail, wie folgt: Von Kaufbeuren ganz kurz über die B 12 Richtung Marktoberdorf. In Altdorf über Hausen, Bertoldshofen, Rieder nach Stötten. Dann weiter über Steinbach und Roßhaupten entlang des Forggensees mit einem dortigen kurzen Parkplatzstopp und herrlichem Ausblick über den See. Weiter über Kniebis und Buching südlich die Deutsche Alpenstraße und Romantische Straße entlang des Bannwaldsees. Bei Füssen über die Grenze, mit vorherigem kurzem Blick auf den Tegelberg und die Königsschlösser bei Schwangau. Der König Ludwig hat sich schon einen der schönsten Flecken für seine Schlösser rausgesucht.

Wie kalt es wohl in einem solchen Gemäuer ist? Ja ja, schon gut. Wen interessiert das schon! Im weiteren Verlauf ging es an Reute vorbei in Richtung Fernpass entlang der Lechtaler Alpen, um vorab noch eine kleinen, schnellen Abstecher am Plansee entlang einzulegen. Anschließend führte uns die Route nach Heiterwang und Bichlbach. Dort ging es weiter nach Berwang und Rinnen bei 12-15 %

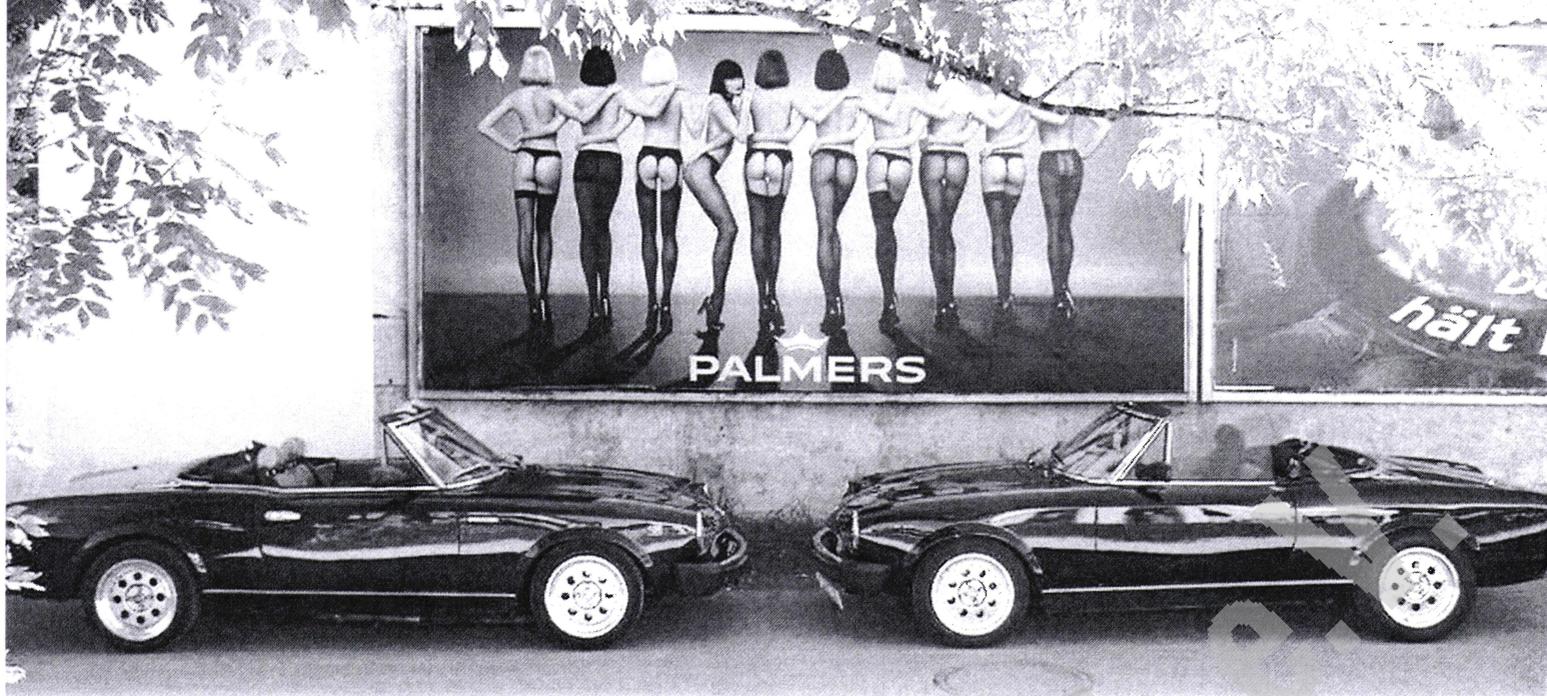


Treffpunkt war am Samstag, den 08.10. um 10.00 Uhr. Übrigens eine sehr humane Zeit für Leute, die rund 1 3/4 Stunden Anreise bei Nebel und Temperaturen im einstelligen Bereich hinter sich zu bringen haben. Nein nein, damit keine Missverständnisse aufkommen. Die Heizung bei unserem Spider bollert wie der Heizkessel einer alten Dampflok und das Verdeck ist auch nicht löchrig wie Schweizer Käse. Aber ich sage mir: "Wenn schon Spider, dann offen!" Aber auf der anderen soll es ja beneidenswerte Spiderfahrer im gesetzteren Alter mit Sitzheizung geben. Ich muss da wohl bei Gelegenheit ein paar Worte mit „Il Presidente“ wechseln.

ich schweife schon wieder ab.

Die Ausfahrt führte die insgesamt 11 Teilnehmerfahrzeuge durch das wunderschöne südliche Allgäu und das unmittelbar angrenzende nördliche Tirol. Die durch den Organisator in jahrelanger Pio-





Steigung. Anschließend ging es durch das Namloser Tal bis nach Stanzach. In diesem Streckenabschnitt ergab sich für den talentierten Nachwuchsrennfahrer die einmalige Gelegenheit für den Beweis, dass man ein Rennen durch geschicktes Ausbremsen vor der Schikane für sich entscheiden kann.

Bremsentests am Großglockner? Alles kalter Bremsbelag, ähh Kaffee! Am Lech entlang ging es über Forchach nach Weißenbach, dann über den Gaichtpass nach Nesselwängle. Im weiteren Verlauf ging es dann über Haldensee, Tannheim und Oberjoch zurück nach Jungholz ins Allgäu. Gegen 16.00 Uhr hatte Thomas für uns in einer Gaststätte bei Wertach mit traumhaftem Blick in die Berge reserviert. Wir konnten dort das erstklassige Alpenpanorama, das durch Seenruhe gekennzeichnete Wesen der eingeborenen Gastronomen und das Angebot an Kulinarischem genießen. Somit konnten wir den fahraktiven Tag in netter Runde gemütlich ausklingen und Revue passieren lassen.

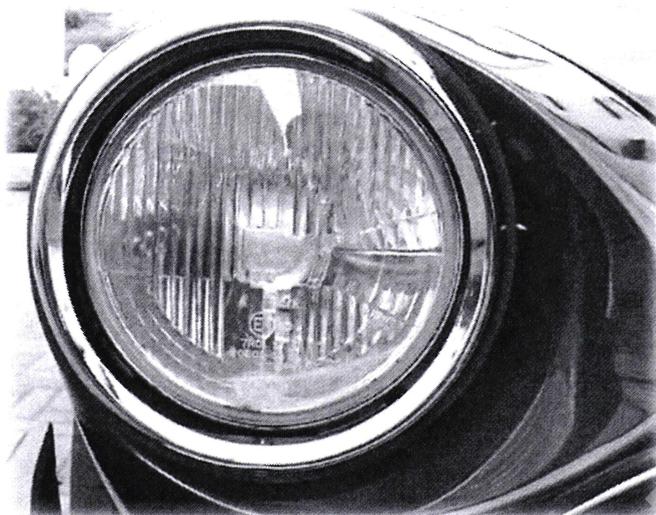
Die Rückfahrt in Richtung Marktoberdorf ging natürlich wieder über kleine Nebenstraßen. Die Gemeinde verabschiedete sich an geeigneter Stelle noch artig und düste Richtung Heimathäfen – zunächst noch bei geöffnetem Verdeck. Später überwiegend mit „Kapuze“. Soll ich vielleicht doch die Idee mit der Sitzheizung wieder aufgreifen? Hmm, mal sehen was sich in der Winterpause so ergibt. Jedenfalls geht für alle eine traumhafte Cabriosaison zu Ende und wir freuen uns alle auf die nächsten Ausfahrten.

Christoph Spanner





Der schöne blaue Unbekannte



„ZU VERKAUFEN“.

Kurzer Hand nachgefragt: „Was? Du verkaufst dieses Auto?“

„Ja klar...“ sagte er ganz trocken, er habe leider keine Zeit und Platz mehr für das Auto.

Nach ca. 10 Minuten Fahrt mit dem „schönen Unbekannten“ fanden wir einen netten Parkplatz. Ich stieg

- Ich ein Cabrio Fahrer ?
- Einen FIAT ?
- Wie ist die Ersatzteilversorgung?
- Werkstätten? Wer kann reparieren wenn was defekt ist?

Ich informierte mich so gut es ging im Internet auf allen Spider Seiten, und wurde nicht „schlau“ was es denn für ein Typ Spider sei.

AS /BS1 /CS0 /CS1 /CS2 /CSA /DS ?

Ich also gleich meinen Bekannten angerufen und gefragt, ob ich denn Bilder von dem Wagen machen könne. Klar sagte er, komm vorbei.

Es war Juni 2005, 22.00 Uhr, ein warmer Sommerabend, 23 Grad, mein Bekannter und ich wollten uns in der Innenstadt treffen, um ein bisschen den schönen Sommerabend bei einem Bier ausklingen zu lassen.

Ich wartete und sah doch wie er mit einem Oldi anrollte, mein erster Eindruck: „Mein Gott ist das ein schönes Auto“, muss aber allerdings auch zugeben dass ich mich zu diesem Zeitpunkt in dieser Sparte mit Oldtimern / Youngtimern überhaupt nicht auskannte.

„Los steig ein, wir suchen eine Parkplatz“ rief er mir zu. Gesagt getan, ich hüpfte ins Auto und fragte ihn gleich, was denn dies für ein Auto sei und dass ich gar nicht wusste, dass er so einen hat.

Dann ging schon die erste Fahrt los im „unbekannten“ Fahrzeug. Wie schon erwähnt, rein gesprungen und schon schaute ich mich gleich voller Neugier um, staunte nur noch, diese Instrumente mit Chrom umrahmt, Holz, Leder, dazu ein Cabrio und dieser tolle Klang vom Motor. Ich war nur noch fasziniert von diesem Auto. War ja klar, mein damaliges Firmenfahrzeug hatte nur Plastik im Innenraum.

Dann fiel mir ein Schild im Beifahrer-Fußraum auf, da stand doch noch dazu

aus und schlich gleich herum und musste mir mal alles genauer anschauen. Ah ja, blau metallic, keine Beulen oder sonstige Kratzer soweit ich das zu diesem Zeitpunkt und den Lichtverhältnissen erkennen konnte.

Den ganzen Abend „löcherte“ ich meinen Bekannten über den Spider, der mir natürlich prompt Auskunft gab.

„Restauriert 2001 auf 2002, neu lackiert in Audi blau metallic, Innenraum komplett mit BMW Safran Leder neu bezogen, neue Anlage, Motor & Getriebe überholt“ sagte er „und alle alten und undichten Teile ausgetauscht“.

Der Spider gefiel mir immer besser.

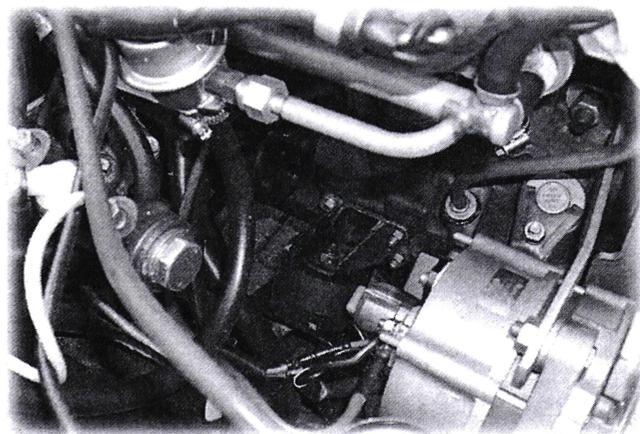
„Ja wann kann ich ihn mal anschauen und Probefahren“ fragte ich?

„Mhhhh“ sagte er, „lass es Dir mal in Ruhe durch den Kopf gehen, ob Du das Auto auch wirklich haben willst“.

Die nächsten Tage waren nur noch von „Spider Gedanken“ überlagert:

Gesagt, getan. Zwei Tage später stand ich bei ihm auf der Einfahrt mit der Digitalkamera bewaffnet und fotografierte gleich los. Nun hatte ich Aufnahmen, um sie mit den Bildern im Internet zu vergleichen.

Je öfter ich dieses Auto vor die Linse bekam, desto faszinierter war ich von dem Spider.



Wo ich schon mal dabei war, gleich noch mal kurz in den Kfz-Brief geschaut und folgende Infos herausgelesen:

- FIAT CS2
- Erstzulassung 01.07.1984
- Fahrgestellnummer ZFR124DS005504226



Nein, dachte ich, das kann kein CS2 sein, weil dieser Spider schon eine Bosch Einspritzanlage und überall die Pininfarina Symbole hat, und der CS2 wurde noch von FIAT produziert. Diese „grobe“ Infos wusste ich ja schon aus dem Internet.

OK, dachte ich mir, jetzt will ich es

ganz genau wissen und rannte gleich in die Buchhandlung, um „Das große Fiat Spider Buch“ von Eberhard Kittler zu besorgen und nachzulesen.

Da stand es nun „Schwarz auf Weiß“ von einem Fachmann geschrieben:

- Hersteller Pininfarina
- Typ DS1
- Baujahre 1982 - 1985
- 77KW / 105 PS
- US Modell mit Gummiboot Stoßstange
- Identnummern ab ZFR124DS0xxxxxxx

Tja, da hatte der „Deutsche TÜV“ nicht genau geschaut bei der ersten Zulassung in Deutschland.

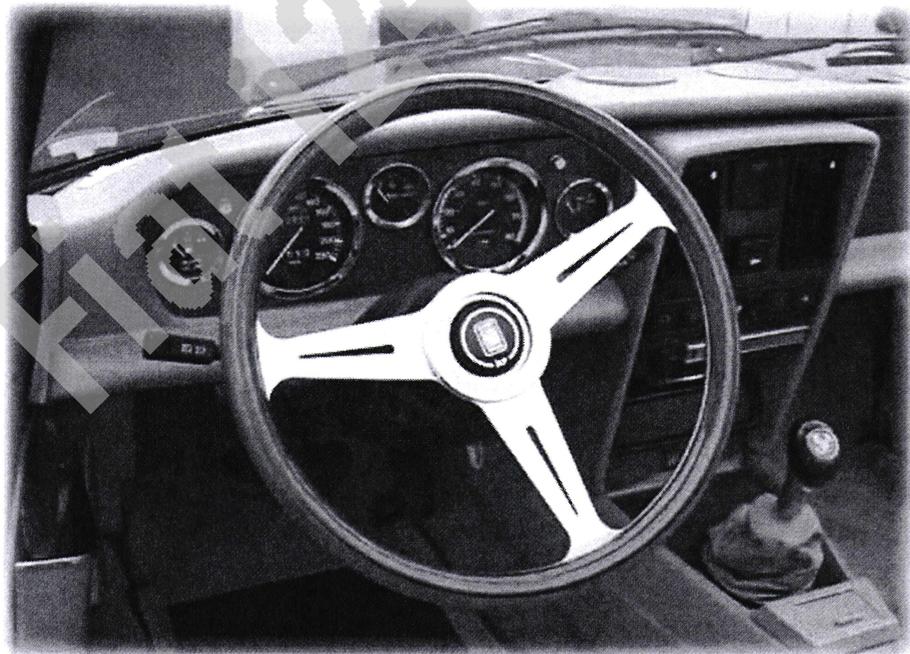
Mein Bekannter konnte mir leider damals nicht viel sagen was es denn genau für ein Typ Spider sei, da er sich nie für die Geschichte des Autos interessiert hatte. Es war eher ein reines Spaßauto für ihn: schade eigentlich.

Da war er nun, der Pininfarina US Spider DS1. So? Was tun? Alle Informationen gesammelt und nachgedacht. Kaufen oder nicht Kaufen ?

Den Rest kann sich jeder denken? Nein? Aber klar

HABE ICH IHN GEKAUFT.

Alexander Bless



Abarth im Rennsport - damals und heute



Der Abarth war und ist ein beliebter und gern gesehener Gast bei Rallyveranstaltungen. Als Erfolge konnte er zwei Europameisterschaften (1972, 1975), drei italienische Meisterschaften und diverse Einzelsiege einfahren. Die Fotos und Fahrernamen der Siegerfahrzeuge sind bekannt, aber wer kennt schon diese bespoilerte Rennmaschine



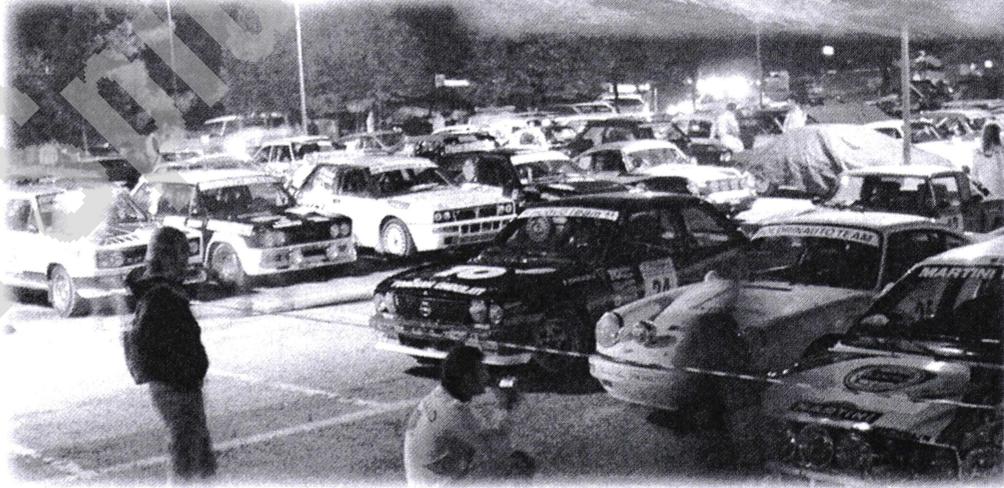
Ich meine, dass es neben der Mille Miglia damit noch viel mehr historische Rallyveranstaltungen gibt, die einen Besuch inkl. Abarth-Live-Erlebnis rechtfertigen. Probiert's doch mal aus!

rdv

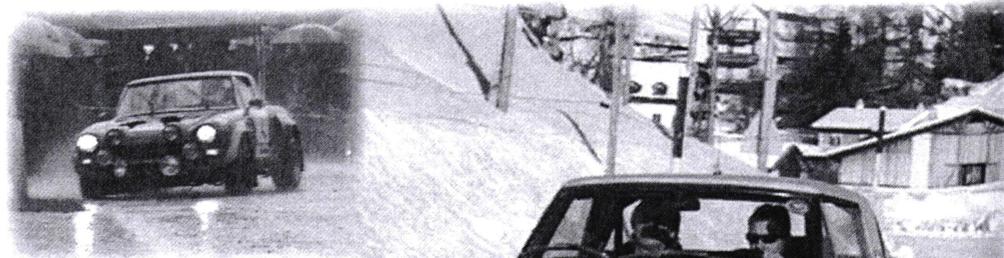
Leider geht dabei auch mal was so richtig schief! Aber Phil Buggee aus Australien hatte Glück und konnte seinen BS1 Rally-Spider nach diesem Ausrutscher in eine 15m tiefe Schlucht retten und fährt heute wieder Rennen mit ihm.



beim Giro d'Italia 1974 oder den vermutlich privaten Einsatz hinterm eisernen Vorhang 1977 bei der tschechischen 4. Rally Bohemia?



Der Abarth Rally wird auch aktuell im historischen Rallysport (z.B. italienische Historical Rally Campagnolo 2006) eingesetzt, wobei selbst der Wintereinsatz wie bei der Schweizer Winterraid 2006 kein Thema ist!



Und dass es dabei hoch hergeht, zeigen die Bilder von der regenreichen 3. Rally Legend in San Marino vom 7.-8. September 2005.

Spider Gang

Test Alfa Romeo Spider 2.0 und Pininfarina Spidereuropa – zwei italienische Klassiker.

Von Clauspeter Becker

Mit 17 sind sie noch Träume. So viel Faszination nach so vielen Produktionsjahren verbreiten stets nur ganz besondere Autos.

Der Alfa Romeo Spider und sein Gegenstück auf Fiat-Basis, das nun auf den Namen Pininfarina Spidereuropa hören muß, sind von dieser Art. Sie erwecken seit ihrem Geburtsjahr – und das war immerhin 1966 – bei sensiblen Autofahrern Liebe auf den ersten Blick.



Alfa Romeo Spider 2.0



Pininfarina Spidereuropa

Dieses unnachahmliche, nur italienischen Sportwagen eigene Flair ließ beide Spider auch jene schlimmen Zeiten überleben, die so viele offene Autos dahinrafften oder mit Bügeln verunstalteten. Und das gelang ihnen nicht zuletzt deshalb, weil italienischer Automobilbau und italienische Küche eine höchst erfreuliche Eigenschaft gemeinsam haben: Beide müssen nicht unerschwinglich sein, um köstlich zu geraten.

Es sorgt denn auch der Blick auf die Menuekarte des Händlers für angenehme Überraschungen. Der Pininfarina Spi-



Club-Archiv Reprint

Heft 11 1. Juni 1983 DM 4,- E 1418 D

auto motor sport
und

Der neue Super-Kombi
Audi 100 Avant Turbodiesel – Test

Traum-Autos in Deutschland

Lamborghini Miura
Rolls-Royce Phantom II
Nash Metropolitan
Cadillac Eldorado

Neu aus Italien
Alfa Romeo 33
Erster Fahrbericht
Pininfarina Spider Europa
Alfa Romeo Spider Test

Vergleichstest (II) Schlußwertung

- Fiat Uno
- Ford Fiesta
- Nissan Micra
- Opel Corsa
- Peugeot 205
- VW Polo

Spider Gang

der kostet mit rund 26 000 Mark so viel wie eine gediegene Mittelklasse-Limousine. Bei Alfa Romeo ist die gleiche Offenheit mit knapp 28 000 Mark zwar etwas kostspieliger, aber immer noch nicht teurer als ein landläufiges schwäbisches Automobil mittlerer Größe mit Dieselmotor.

Man muß schon sehr kinderreich sein, ausgesprochen windscheu oder unheilbar vernünftig, um da nicht ins Nachdenken zu verfallen.

Den Fortbestand der klassischen italienischen Spider verdankt die Menschheit nicht zuletzt den Amerikanern, die solche Autos stets in produktionserhaltenden Stückzahlen gekauft haben. Am Alfa Romeo ging diese transatlantische Geschäftsverbindung jedoch nicht ganz spurlos vorüber.

Die ebenfalls von Pininfarina entworfene Karozzeria, die im Urzustand so appetitlich war wie eine groß gebackene Pizza, zeigt sich nun durch Crash bumper nach Vorschrift und durch Spoiler nach der Mode ein bißchen in Richtung McDonald-Brötchen deformiert.

Auch das Ambiente im Cockpit des Alfa haben ruch- und traditionslose Designer leicht verwüstet. Sie servieren dem Fahrer die Anzeigen für Drehzahl und Geschwindigkeit in riesigen schwarzen Cassata-Schalen.

Pininfarinas Fiat-Spider ist da in seinem Erscheinungsbild auf höchst erfreuliche Weise ganz der alte geblieben. Im Gegensatz zum Alfa atmet er seine Kühlluft nicht durch einen aerodynamischen Briefkastenschlitz, sondern durch ein regelrechtes Maul mit standesgemäßem Kühlergrill. Die einzige Zutat aus jüngerer Zeit sind die kernigen, durchaus sympathischen Rohrstoßstangen.

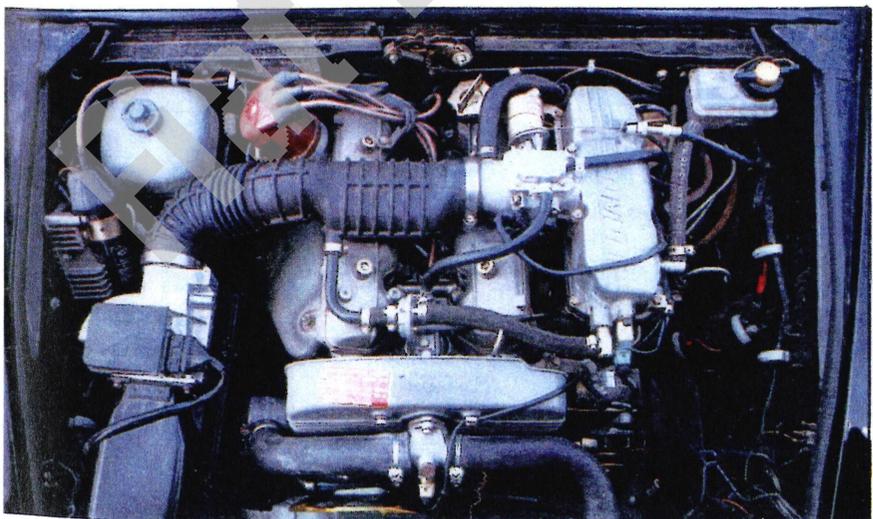
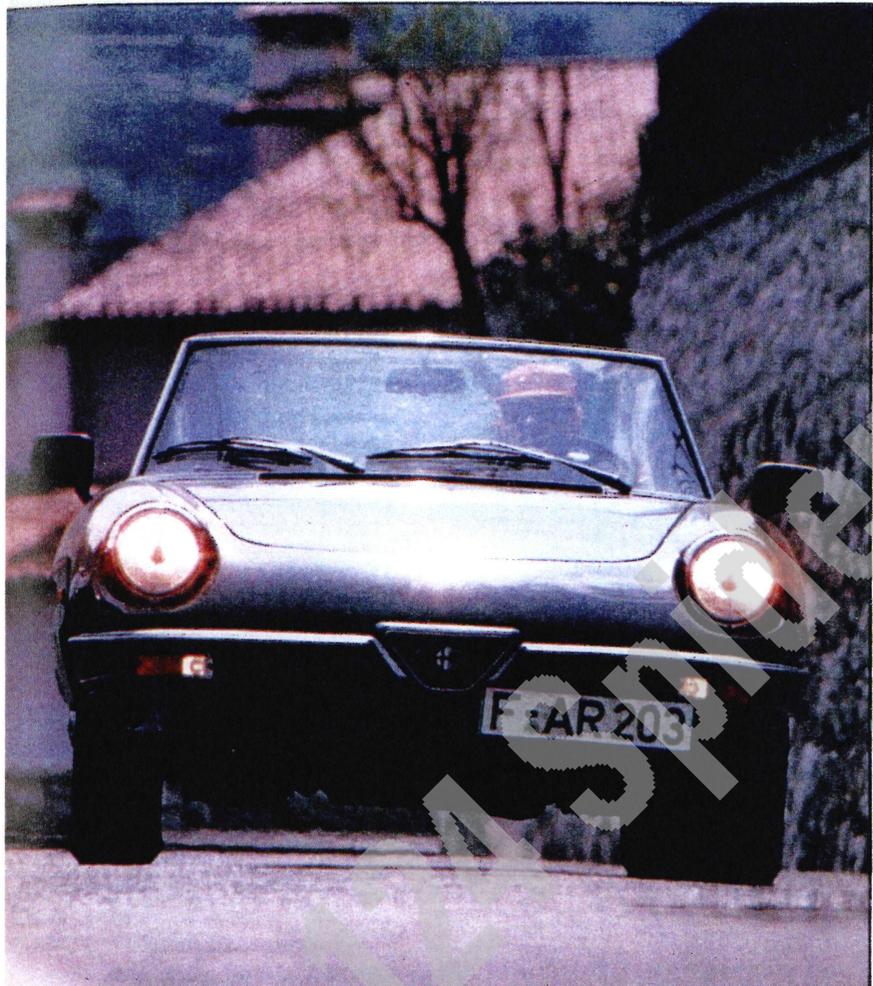
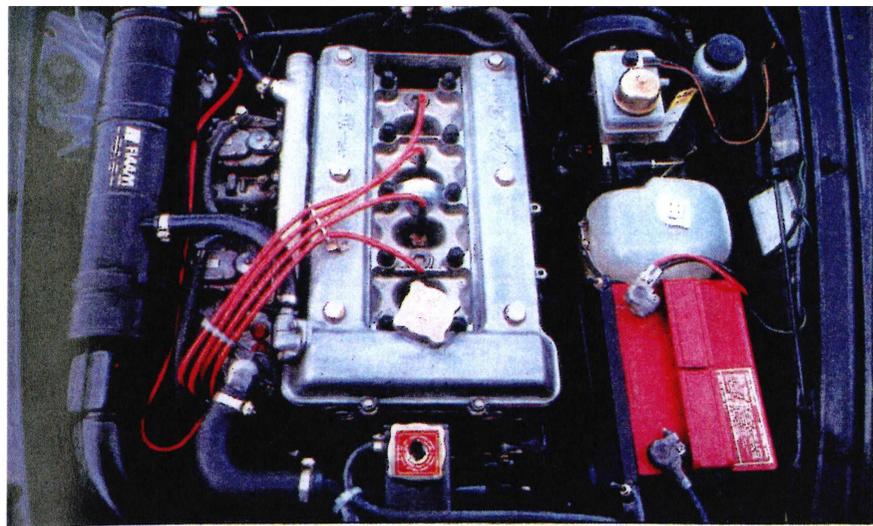
Das Interieur seines Adoptivautos aber hat Pininfarina mit väterlicher Liebe so herausge-

Im Cockpit des Alfa Romeo geht es neuerdings recht verspielt zu. Der Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen ist von klassischer Schönheit



Das Armaturenbrett des Pininfarina-Spider hat durch das Holz nostalgische Reize. Der Doppelnockenwellenmotor verschwindet unter seinen Atmungsschläuchen





Spider Gang

putzt, wie sich das für einen Spider gehört. Da gibt es ein richtiges Armaturenbrett aus echtem Holz, das seinem Namen alle Ehre macht und eine Wonne zu betrachten ist.

Wenn's ans Sitzen geht, muß sich der Körper des Fahrers den Eigenheiten der Spider unterordnen. Im Pininfarina Fiat gelangen Füße und Beine in eine einigermaßen arbeitsgerechte Position, aber der Umgang mit dem eher nutzfahrzeughaft flachgestellten und neumodisch lederbezogenen Lenkrad ist zumindest gewöhnungsbedürftig.

Der Pininfarina Alfa mit seinem steilen und stilvoll hölzernen Lenkradkranz läßt sich da schon sympathischer handhaben. Dafür geht es dem Gebein hier um so schlechter: Ein viel zu hoch positioniertes Gaspedal und ein Buckel im Fußboden zwingen das rechte Bein zu akrobatischen Verrenkungen.

Ausgesprochen konditionsfördernd ist in jedem Fall der Umgang mit den Verdeck-Mechanismen. Die Dächer beider Autos lassen sich schwer schließen, tatkräftige Begleitung ist mithin unerlässlich. Ansonsten bietet die geschlossene Kapuze des Spidereuropa wegen der hinteren Seitenfenster etwas mehr Sicht, aber bei hohem Tempo auch sehr viel heftigere Windgeräusche.

Dafür, daß dieser Lärm nicht ohrenbetäubend wird, sorgt der Fiat-Motor auf seine Weise. Zwar leistet die Zweilitermaschine mit den beiden obenliegenden Nockenwellen und elektronischer Bosch-Einspritzung nominell immerhin 105 PS (77 kW). Doch typisch italienisches Temperament will trotzdem nicht aufkommen. Schuld an dieser eher zähen Arbeitsweise sind wiederum die spiderfreundlichen Amerikaner und deren Abgasgesetze. Die Rückrüstung des bislang nur für USA gebauten Spidermotors auf europäische Verhältnisse hat das mit 8,2:1 sehr

	R/4 ¹⁾	R/4
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/4
Hubraum cm ³	1962	1995
Bohrung × Hub mm	84,0 × 88,5	84,0 × 90,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	93(127) bei 5300	77(105) bei 5500
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	182 bei 4500	153 bei 3300
Verdichtungsverhältnis	9,0:1	8,2:1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc
Gemischauflbereitung	zwei Doppel-Flachstromvergaser Solex	elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,300	3,667
II. Gang	1,990	2,100
III. Gang	1,350	1,361
IV. Gang	1,000	1,000
V. Gang	0,790	0,881
Rückwärtsgang	3,010	3,244
Achsantrieb	4,33	3,90
Vorderradaufhängung	doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Starrachse mit Führungsstreben	Starrachse mit Führungsstreben
Bremsen vorne	Scheiben	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben
Felgenreöße	5½ J × 14	5½ J × 14
Reifengröße	185/70 HR 14	185/60 HR 14
Leergewicht kg	1058	1046
Zul. Gesamtgewicht kg	1360	1350
Radstand mm	2250	2281
Außenmaße		
Länge × Breite × Höhe mm	4245 × 1630 × 1290	4141 × 1613 × 1250
Beschleunigung in s		
0- 60 km/h	4,3	4,9
0- 80 km/h	6,8	7,9
0-100 km/h	10,2	12,0
0-120 km/h	14,5	17,5
0-140 km/h	20,5	25,9
0-160 km/h	29,8	49,5
1 km mit stehendem Start	31,5	33,5
Elastizität in s		
40-100 km/h (IV. Gang)	13,9	16,2
60-120 km/h (V. Gang)	20,6	20,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	(V. Gang) 194	(V. Gang) 176
Normverbrauch nach DIN 70 030 in L/100 km	Super	Normal
Bei 90 km/h	9,0	7,9
Bei 120 km/h	11,0	9,8
Stadtverkehr	14,3	11,5
Testverbrauch L/100 km	11,4	10,5
Preis DM	27 590,-	25 850,-

¹⁾R = Reihenmotor, ²⁾overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle

niedrig verdichtete Aggregat merklich entkräftet. Trotz der fünf kurz übersetzten Gänge bleibt das Meßergebnis eher mickrig: 176 km/h Spitze, Null bis 100 km/h in zwölf Sekunden.

Da legt der Alfa mit seinem formschönen Doppelnockenwellenmotor und seinen aus zwei Solex-Doppelvergasern gespeisten zwei Liter Hubraum schon ganz anders los. Er geht mit seinen 127 PS (93 kW) immerhin 194 km/h und macht den Sprint von Null auf 100 km/h in wenig mehr als zehn Sekunden.

Der Alfa ist auch sonst von der wilderen Sorte. Er animiert zum Schnellfahren und zum regen Gebrauch der nicht eben leichtgängigen, aber präzisen Lenkung. Denn auf welligen Landstraßen ist der Fahrer nicht nur für das korrekte Umrunden der Kurven, sondern auch für die Aufrechterhaltung des Geradeauslaufs zuständig. Das sozusagen allgegenwärtige Eigenlenkverhalten des Alfa gipfelt in sehr schnell gefahrenen Kurven in einem vehementen Übersteuern, das stark an die Schwanzbewegungen von Alligatoren erinnert. Kein Zweifel, der Alfa Spider ist das genaue Gegenteil eines Beta-Blockers.

Im Pininfarina Spidereuropa geht es da vergleichsweise brav zu. Er läuft artig geradeaus, sofern ihn nicht ganz grobe Unebenheiten und tiefgreifende Verwindungen daran hindern. In der Kurve fehlen ihm die Begabung und wohl auch die Kraft an der Hinterachse, um herzhafte Übersteuerungen. Also verlegt er sich darauf, mehr oder minder stark über die Vorderräder zu schieben und die Straße mit seinen Pirelli P 6-Reifen gut im Griff zu behalten.

Ob über- oder untersteuernd, ein bißchen altmodisch fühlen sich die beiden 17jährigen Spider beim Fahren schon an. Doch das kann den Reiz der offenen Partie nicht schmälern – ganz im Gegenteil.



11/1983

Mitgliederbewegungen



NEUE MITGLIEDER:

Klaus Eichert
Reg. 3

Lenther Steig 24
13629 Berlin

030/3813662
mailto:klaus.eichert@siemens.com

Christoph Lang
Reg. 7

Rather Str. 6
52385 Nideggen

02427/905529
mailto:Jetchris@web.de

Michael Schanko
Reg. 4

Mellumstr. 25a
26419 Schortens

04461/83288
mailto:mschanko@aol.com

Ralf Steinheuer
Reg. 7

Erzbergerallee 4a
52066 Aachen

0177/5973683
mailto:ralf.steinheuer@gmx.de

ÄNDERUNGEN:

Bernhard Funk
Reg. 10

Melkstattweg 13
83646 Bad Tölz

???
mailto:burrosafari@yahoo.de

Alfred Hennrich
Reg. 9

Brentanostr. 3
74842 Billigheim

06265/927288
mailto:Alfred.Hennrich@gmx.de

Wolfgang und Ira Loher
Reg. 3

Am Kirschfeld 11
14532 Kleinmachnow

???
mailto:wicloher@gmx.net

Ulrich Scheller
Reg. 6

Im Meinecken Sohl 39
38518 Gifhorn

05371/937823
mailto:Ulrich.Scheller@aol.com

Carmelo Siragusano
Reg. 8

Burgunderstr. 5
67159 Friedelsheim

06322/982449
mailto:carmelo.siragusano@t-online.de

UNBEKANNT VERZOGEN:

Dr. Stefan Reinsdorf
Reg. 8

Wolfgangstr. 24
60322 Frankfurt

069/559464???



FIAT KAUFT MOTOREN IN CHINA

Der italienische Autokonzern Fiat hat sein Netz in den Schwellenländern um eine Kooperation erweitert. Wie das Unternehmen am Donnerstag mitteilte, wird der chinesische Hersteller Chery Automobiles in Zukunft Motoren an Fiat liefern.

Der italienische Autokonzern Fiat und der chinesische Hersteller Chery Automobiles haben eine Absichtserklärung unterschrieben und rechnen mit 100 000 Motoren jährlich, die Chery Automobiles an Fiat liefern wird. Die indische Zeitung „Economic Times“ berichtete gestern zudem, dass Fiat mit der indischen Tata-Gruppe auch über eine Kooperation mit der Lastwagen-Tochter Iveco verhandelt. Bereits vor einem Jahr hatte Fiat angekündigt, mögliche Kooperationen mit Tata auch für Sparten außerhalb des Auto-Bereichs zu prüfen.

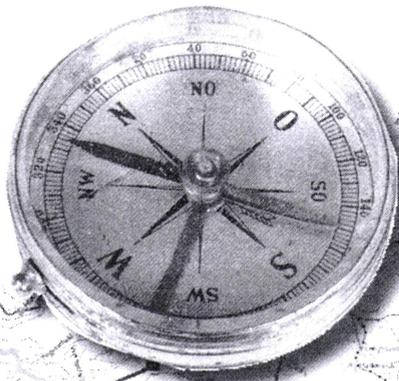
Die neuen Kooperationen sind Teil der Zukunftsstrategie von Konzernchef Sergio

Marchionne. Seit seinem Antritt im Jahr 2005 hat der Italo-Kanadier die Zusammenarbeit mit dem US-Konzern General Motors beendet und dabei eine milliarden schwere Zahlung herausgeholt. Seitdem setzt Marchionne auf so genannte strategische Allianzen: Bei verschiedenen Produkten arbeiten die Italiener mit internationalen Konkurrenten zusammen, ohne Kapitalbeteiligungen einzugehen. Vor allem in Schwellenländern baut der Turiner Autoproduzent derzeit seine Kooperationen aus. Details zu seiner Strategie bis 2010 will Marchionne den Investoren Mitte kommender Woche präsentieren.

In Polen baut Fiat bereits gemeinsam mit Ford Europe auf einer gemeinsamen Plattform das neue Modell des Klassikers 500 (Cinquecento) und den Ford Ka. Im Iran produzieren die Italiener mit der PIDF-Gruppe sieben Fiat-Modelle, in Russland mit Severstal den Transporter Ducato und andere Modelle.

.....Mit den strategischen Allianzen positioniert Marchionne Fiat für die Zukunft, nachdem er in den vergangenen Jahren aufgeräumt. Durch eine drastische Restrukturierung hat er das angeschlagene Unternehmen wieder in die schwarzen Zahlen gebracht. Für 2006 hat Fiat einen Nettogewinn von 800 Mill. Euro versprochen. Damit beendet das Unternehmen eine jahrelange Verlustserie. Die neue Strategie steht auch für eine klare Absage an die Ambitionen der Vergangenheit, mit der Marke Fiat im teureren Segment zu punkten. Stattdessen kehrt das Unternehmen zu seinen Wurzeln – den Kleinwagen – zurück und konzentriert sich beim Luxussegment auf die wirklichen Premiummarken wie Alfa Romeo und Ferrari. „Gerade bei Alfa Romeo hat Fiat mit seiner Amerika-Strategie ehrgeizige Pläne“, sagt Analyst Schneider.

Quelle: www.wiwo.de (01.11.2006)
Von Katharina Kort



Immer rund im Bergischen

JAHRESABSCHLUSSFAHRT DES KÖLNER STAMMTISCHES

Und dann war es so weit: Petra hatte wieder mal eine Spider-Ausfahrt organisiert und wir sind dabei! Treffpunkt ist ein Parkplatz an der A1 in der Nähe von Burscheid, 11:00 Uhr.

Obwohl unser Spider noch nicht wieder ganz fahrbereit ist, war Petra so lieb uns zu der Oktober-Ausfahrt ins bergische Land mit einzuladen. Klasse! Natürlich gab es vor der Abfahrt schon wieder Stress, weil ich mal wieder nicht fertig wurde und nun angeblich „alle Anderen“ auf uns warten mussten.

Bis zum Treffpunkt in Burscheid war der Familienfrieden dann aber Gott sei Dank wieder hergestellt und wir konnten uns in den Kreis der gut gelaunten Mitreisenden auf dem verabredeten Parkplatz einreihen. Es hat sich eine Gruppe von ca. 10 Autos eingefunden und wir sind schon gespannt auf die ausgewählte Tour.

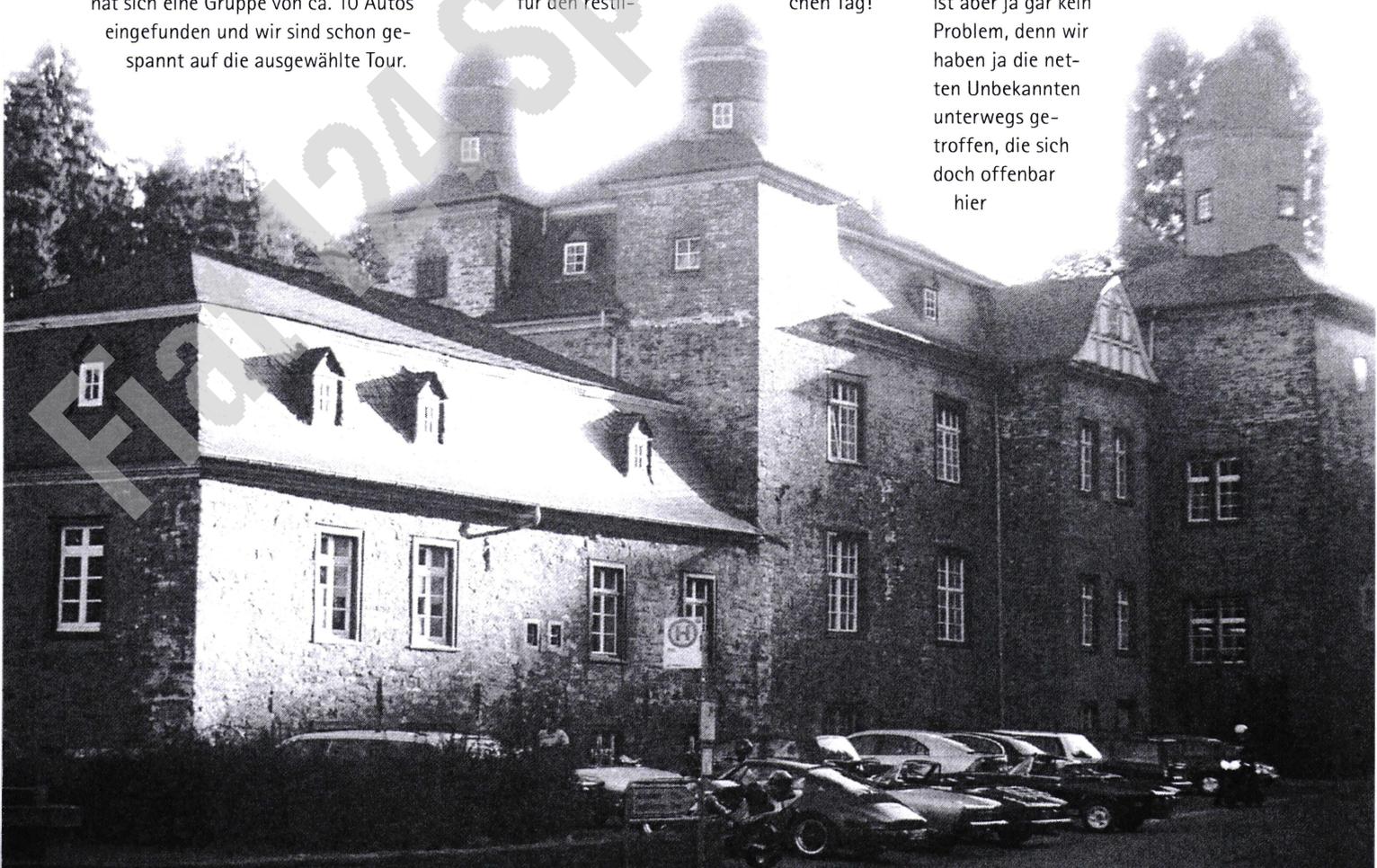
Ist das Gegenteil von Kavalier-Start eigentlich Lady-Stopp? Na jedenfalls war Jürgens Einparktechnik dazu angetan, die ersten sehr befremdlichen Blicke auf unser Auto zu lenken.

Aber schon bald hatten wir alle ein anderes Opfer für unsere Lästereien entdeckt: Die Minuten verstrichen und dehnten sich zu einer halben Stunde und mehr und von Petra war weit und breit noch immer keine Spur zu sehen – obschon diverse Kontrollanrufe immer zu dem gleich bleibenden Ergebnis führten, dass sie „schon ganz in der Nähe“ sei. Wie sich herausstellte, waren wohl Fahrerin und Beifahrer auf dem Weg zum – von Petra selbst vorgeschlagenen Treffpunkt! – völlig orientierungslos umhergeirrt, und das war in gewissem Sinne ein echtes Omen für den restlichen Tag!

Petra fährt vorneweg auf den ersten – naturgemäß etwas öden – Metern Umgehungsstraße, bevor wir ins Gelände abbiegen. An der ersten großen Ampel schert schon der erste Spider aus dem Konvoi aus und wir überlegen, dass der nun wirklich ein bisschen früh aufgibt: die Strecke wird sicher noch viel schöner.

Unterwegs stehen ein paar hupende und winkende Unbekannte am Weg, die anscheinend schon auf Petra gewartet hatten und sich mit ihrem kleinen englischen Sportwagen in unseren Konvoi einreihen. Endlich werden die Sträßchen klein und schnuckelig, wir biegen hier und dort ab und waren wir an dieser Kreuzung nicht schon mal ?

Petra wird ein bisschen unsicher, ist aber ja gar kein Problem, denn wir haben ja die netten Unbekannten unterwegs getroffen, die sich doch offenbar hier



bestens auskennen. Sollen die doch einfach weiter vorfahren, beschließt Petra clever. Also wieder ab in die Pampa – schön! Aber es ist ja nun schon ein bisschen Zeit ins Land gegangen und die ersten Fahrer mäkeln wegen leichtem Hungergefühl herum. Und mit so einer großen Truppe sollte man hier auf dem platten Land spätestens um 13:00 Uhr eine Futterstelle gefunden haben!

Die netten Unbekannten wissen zum Glück eine total schnuckelige kleine Stelle, die sie uns natürlich unbedingt zeigen müssen: ein zum Seminarhotel umgebautes kleines Schloss, super versteckt in einer kleinen Talsenke, abseits von allen Durchgangsstraßen gelegen.... Die schönste Aussicht auf das Schloßchen hat man, wie unsere Guides uns später versichern, natürlich, wenn man dem kleinen Waldweg am Schloss vorbei noch ein Stückchen weiter folgt. Aber bevor sich diese Info im Tross ver-



teilen konnte, haben schon die Hälfte der Fahrer ihre Karossen ordnungsgemäß eingeparkt, immer schön Platz machen für den nachfolgenden Verkehr... wer wird denn gleich hupen? So schmal ist die Straße nun auch wieder nicht! Es dauerte wieder eine ganze Weile bis klar war, dass das Schloss nur von außen schön ist aber zum mittäglichen Verweilen aus nicht näher geklärten Gründen völlig ungeeignet ist! Wenden! In umgekehrter Reihenfolge schlängeln wir uns wieder aus dem hübschen Tal heraus... „Schatz, hatte ich Dir auf dem Hinweg eigentlich schon dieses originelle Restaurant-Schild von Bayer gezeigt?“

Der nächste Stopp führt uns nach kurzer Fahrt (zurück auf der Strecke, die wir schon gekommen sind) zu dem Restaurant

gegenüber der Sportplätze. Ist zwar nicht ganz einfach, für alle Autos einen Stellplatz zu finden, aber schließlich klappt es. Wir steigen aus, denn jetzt drückt langsam die Blase und von innen sieht die Hütte auch echt nett aus! Allerdings weist der Kellner vorsorglich schon mal darauf hin, dass es mindestens zwei Stunden dauern wird, bis die ganze Truppe bekocht worden ist.... Macht aber gar nichts, denn nun dringt die frohe Kunde von draußen nach drinnen, dass längst nicht alle Mitreisenden der Ansicht sind, dass wir ausgerechnet hier

Mittag essen sollten und daher ein neuerlicher Aufbruch angezeigt ist. Wir lassen uns die Laune nicht verderben und verabschieden

uns von dem netten Kellner, der irgendwie auch ein wenig erleichtert wirkt. Wohin soll's denn nun eigentlich gehen? Diverse Vorschläge werden diskutiert und wieder verworfen – immerhin müssen ziemlich viele Meinungen und Geschmäcker unter einen Hut gebracht werden. Schließlich ist ein Ziel ganz in der Nähe bestimmt.

Der Rückweg über die Straße, die wir schon gekommen sind – „Schatz, hattest Du eben eigentlich das Restaurantschild von Bayer gesehen, dass ich Dir gezeigt hatte?“ – führt uns nun in eine schnuckelige kleine



Gaststätte mit Biergarten am Ortsrand von einem winzig kleinen Dorf, wo wir bis ca. 15:00 Uhr dann auch tatsächlich alle etwas in den Bauch bekommen. Was machen wir denn nun bloß mit dem Rest des schon ganz schön weit fortgeschrittenen Tages?

Während einige von uns schon überlegen, wie sie die eigentlich geplante Spider-Ausfahrt am geschicktesten mit dem Weg zurück nach Hause kombinieren, taucht plötzlich der an der ersten Ampel „verloren gegangene“ Spider wieder auf. Und was das allerbeste ist: Sein Besitzer Michael kennt sich in der Ecke, in der wir hier feststecken, wirklich gut aus und fragt ganz einfach, wie viel Zeit wir denn noch investieren möchten, um einen Luftlinie ca. 20 km entfernten Zielort zu erreichen? Ein oder zwei Stunden? 30 oder 50 km? Wir sind begeistert, dass sich so alles noch zum Guten wendet und hüpfen in unsere Autos. Zwar sind nicht mehr alle Autos dabei, die sich heute Vormittag in Burscheid getroffen haben und auch die netten Unbekannten mit dem englischen Cabrio sind irgendwie abhanden gekommen. Aber die übrig gebliebenen genießen den Rest des Tages wirklich. Die Strecke ist völlig genial, die Landschaft absolut niedlich und die Sträßchen klein, kurvig und mit absolut hohem Spaßfaktor ausgestattet. Sie führt uns in einem schönen Bogen zu dem winzigen Schloß Gimborn in der Nähe von Gummersbach und der A4, von wo aus wir dann nach Kaffee und Kuchen gegen 18:00 Uhr alle zufrieden den Heimweg antreten.

Danke für den schönen Tag – wir sind nächstes Mal sicher wieder dabei!

Dani und Jürgen

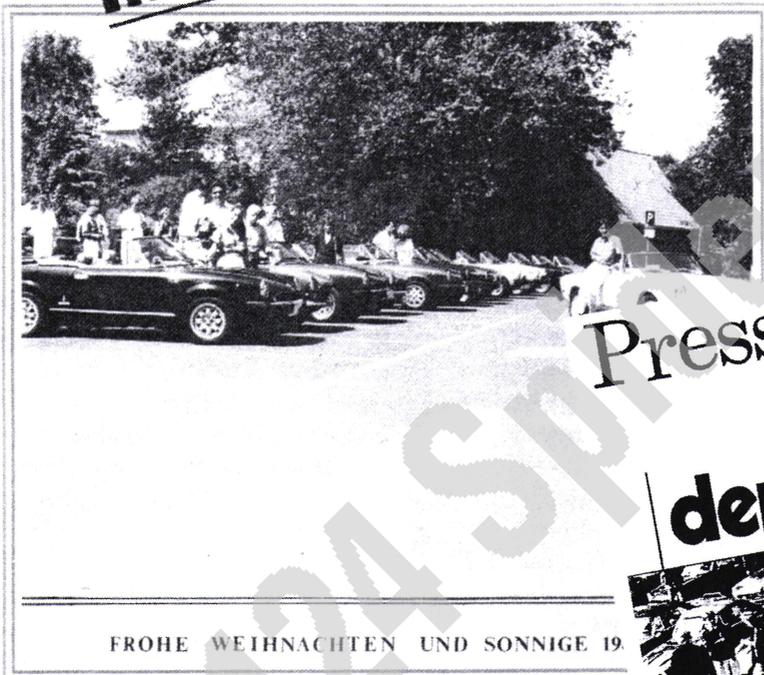




Spider Magazin

HEFT 4/1986

recycled



FROHE WEIHNACHTEN UND SONNIGE 19.

AUSGABE 4/86

2. JAHRGANG

Da wir uns in dieser Rubrik um 20 Jahre zurück versetzen, kommt in dieser Spider-Magazin-Ausgabe das SM 4/1986 zur Vorstellung. In dieser Weihnachtsausgabe fällt zunächst auf, dass dieses Heft wohl erst nach Weihnachten seine Adressaten erreichte: die Entschuldigung steht gleich auf der zweiten Seite (da der Verfasser für den Versand dieses Magazins verantwortlich ist hofft er, das es mit dieser Ausgabe wieder mal geklappt hat.)

Das Herbsttreffen fand 1986 in Hamburg statt und bot neben einer Rallye quer durch die Stadt auch damals schon einen facettenreichen Überblick über die Varianten des norddeutschen Wetters. Eine ganze Doppelseite ist verschiedenen Pressebeiträgen, u.a. auch in der Auto Bild, gewidmet, die in gewohnt „packender und präziser Manier“ über Treffen und Club berichtete.

Pressereaktionen Hier lebt der Spider weiter



Die 84 Mitglieder des 124 Fiat Spider Clubs e. V. Hamburg kommen aus vielen Ländern, sind in Deutschland, Italien und Norwegen zu Hause. Ihre Mitgliedschaft ist an eine enge Bindung geknüpft. Sie müssen ein Italian Car besitzen. Die meisten bevorzugen ein 67er Modell mit 59 PS und zwei obenliegenden Nockenwellen. „Ich habe mich für die Erste Vorsitzende Michael Bischoff (25), Stulabes (24), Michael Bischoff (23) und Sörenka (23) steckt noch in



Nr. 40/86

Beim diesjährigen Herbst-Clubtreffen in einem Hamburger Autohaus blieben die Verdecke geschlossen. Das Wetter war zu schlecht. Das konnte den Spider-Fans die Freude am Spaß nicht nehmen. Uns macht das Fahren bei jedem Wetter Spaß.

der Ausbildung. Er wird Steuerberater. An der Kasse ein Frotz: Axel Eckhardt (22). Bankkaufmann. Clubgründer Thomas Nievoergeke (26) ist natürlich immer noch dabei. „Ich habe mittlerweile ein umfangreiches Ersatzteilager aufgebaut.“ freut sich Spider-Fan, „Denn es wird immer schwieriger zu besetzen.“ Der letzte Spider wurde im März vergangenen Jahres gebaut, seitdem gibt es so gut wie keine Ersatzteile mehr. „Wir lüften uns von Fiat im Such- und Befreiungs-„Such“ Michael Bischoff: Immerhin gibt's bei einigen Werkstätten zehn Prozent Rabatt. Mitgliedsbeitrag: 60 Mark im Jahr. keine Aufnahmegebühr. Dafür bekommen die Mitglieder viermal im Jahr eine eigene Zeitung, machen Ausflüge, Grillfeten und Orientierungsläufe. Kontaktadresse: Fiat 124 Spider Club e. V. Hamburg, Rombergstraße 18, 2000 Hamburg 20.



Immer aktiv: Clubgründer Thomas Nievoergeke (rechts) und Vorstand



Färblich abgeblendet: Sportsitze, Cockpit, Ummantelung der Schaltung

Winterschlaf

Der nächste Winter kommt bestimmt!

Zugegebenermaßen etwas lapidar, aber dennoch untrüglich wahr. Nicht wenige von Euch werden deshalb auch in diesem Jahr ihr heißgeliebtes Auto einem den Unbillen der Natur trotzendem Standplatz anvertrauen.

Aus gegebenem Anlaß also scheint es ratsam, die aus verschiedenen Quellen gesammelten Erkenntnisse (AMS, Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V., sowie im Einmotten erfahrene Clubmitglieder) zu einer Sinnlichkeit zusammenzutragen.

1 Karosserie + Unterboden

Zunächst gilt es, das Auto gut zu waschen und zu trocknen, um Straßenstaub sowie Schmutz- und Fliegenreste zu entfernen. Dies gilt im übrigen auch für das Verdeck, welches mit einer schaumigen Seifenlauge vor dem Austrocknen geschützt werden sollte.

Chromteile können mit Chromschutzmitteln gepulvert und poliert werden. Man kann das Mittel auch nach dem Auftragen auf dem Chrom belassen, was zwar einen Schutzeffekt hat, aber gleichzeitig den Nachteil, daß diese Mittel im Frühjahr schwer zu polieren sind. Normale Vaseline tut es übrigens auch. Auf keinen Fall sind Schutzsprays zu empfehlen.

Bei der Reinigung ist besonderes Augenmerk auf den Unterboden und auf die Radkästen hinter den Kunststoffabdeckungen zu richten, da sich dort erfahrungsgemäß der Schmutz besonders gerne sammelt. Wenn man die Abdeckungen schon mal ausgebaut hat (was nicht ganz einfach ist), sollte man die Gunst der Stunde nutzen, und die Radkästen mit Unterbodenschutz behandeln; meistens wird hier nämlich geschlamlpt.

Sehr sinnvoll ist es auch, das Auto während des Winterschlafs gut zuzudecken. Denkbar ungeeignet sind Folien oder Planen aus Plastik etc. wegen der Schwitzwasserbildung unter einer solchen luftdichten Verpackung.



Besser geeignet sind sog. Paletots, die durch ihre semipermeable Membran (= Feuchtigkeit wird von innen nach außen, aber nicht umgekehrt gelassen) atmungsaktiv sind. Diese sind für relativ viel Geld im Zubehörhandel erhältlich. Zusammengeheftete Bettlaken oder Spannbzüge erfüllen für den weniger zahlungskräftigen Spideristen denselben Zweck. Es ist jedoch dringend ratsam, das Mäntelchen wegen seines Schwammeffektes in kurzen Zeitabständen auf Feuchtigkeit zu untersuchen.

4 Innenraum

Auch der Innenraum sollte gut durchlüftet sein, daher die Fenster einen Spalt auflassen. Auf keinen Fall das Dach, da dieses während einer derartigen langen Zeitperiode gespannt bleiben sollte; allenfalls von Zeit zu Zeit mal öffnen, um die Scharniere zu bewegen.

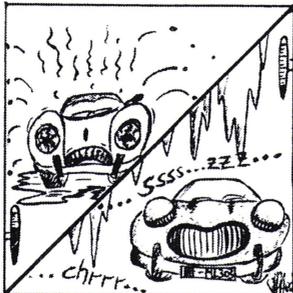
Es empfiehlt sich zudem, auch die Hauben (bes. Kofferraum) gelegentlich zu öffnen, um auch hier ein wenig zu lüften.

Als nächstes geht es auf die Suche nach einer geeigneten Unterkunft.

Sie sollte trocken und gut durchlüftet sein. Eine geheizte Garage ist nicht unbedingt empfehlenswert, da die entstehende Wärme immer Verdunstungen und damit Rostansätze und das Korrodieren elektrischer Verbindungen verursacht.

2 Motor

Außerdem mag das Auto ohnehin lieber klirrende Kälte, dabei muß allerdings



auf ausreichend Frostschutz im gesamten Kühlsystem geachtet werden. Dies hat zudem den Vorteil, selbiges gegen Korrosion zu schützen, da das Frostschutzmittel glukosehaltig ist. Aus diesem Grunde ist es sowieso ratsam, ganzjährig mit einem Anteil Frostschutzmittel zu fahren.

Dringend abzuraten ist vom intervallmäßigen Laufenlassen des Motors. Die qualitativ guten Schmierstoffe sind

heutzutage durchaus in der Lage, das Festsetzen von Lagern und Kolben zu verhindern, da sie nicht mehr verharzen, wie das früher teilweise zu befürchten war.

Die Schmierstoffe allein können aber nicht 100 %ig verhindern, daß sich im Brennraum durch das lange Stehen organische Säuren bilden, die dann besonders die Dichtungen angreifen.

Prinzipiell unterliegen nämlich Schmiermittel auf Erdölbasis einem Alterungsprozeß, im Zuge dessen jene organischen Säuren gebildet werden.

Für denjenigen, der da ganz sicher gehen will, wird Konservierungsol empfohlen, welches durch die Zündkerzenlöcher in die Zylinder eingefüllt wird. Man empfiehlt sogar wegen der entzündenden Wirkung auf die Ventile Petroleum, welches dann beim ersten Start im Frühjahr deutlich sichtbar verbrennt.



Auf jeden Fall muß das Öl wegen der Ablagerungen sofort nach Beendigung des Winterschlafs gewechselt werden.

Dabei ist unbedingt darauf zu achten, daß der Motor wärmegelaufen ist und daß das Öl abgelassen (nicht abgeseigt!) wird und der Filter gewechselt wird.

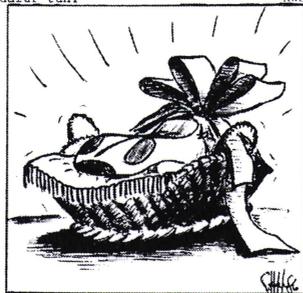
5 Verschiedenes

Der Tank muß randvoll sein, da sich sonst Kondenswasser bildet und den Tank von innen angreift.

Die Batterie wird am besten abgeklemmt und ausgebaut. Optimal ist während der Übergangszeit der Anschluß an einen Verbraucher (z.B. Winterauto), da gerade der ständige chemische Prozeß des Ent- und Wiederaufladens die Langlebigkeit der Batterie ausmacht. Sie kann aber auch bei Raumtemperatur gelagert werden, muß dann allerdings alle 4 bis 5 Wochen langsam nachgeladen werden.

Um zu verhindern, daß Gummidichtungen spröde werden, kann man diese mit Glycerin (in jeder Apotheke erhältlich) oder mit Hirschtalg einreiben.

Nebenbei bemerkt: Der Winterschlaf kann zur Restauration oder einfach nur zur Pflege des Autos genutzt werden. Eine Hohlraumversiegelung lohnt sich trotz Abmeldung alle zwei Jahre und der Unterbodenschutz sollte jährlich kontrolliert und entsprechend ausgebaut werden. Angelaufene oder bisher unbehandelte Teile nimmt Michael Müller gerne zum Verchromen. Zusammenfassend ist zu sagen, daß diese Ratschläge eben nur solche sind und das Eine oder Andere im Einzelfall durchaus vernachlässigt werden darf. Trotzdem, wer sein Auto auch noch in den folgenden Jahren uneingeschränkt genießen will, sollte schon etwas dafür tun. HCL



3 Aufbocken + Abdecken

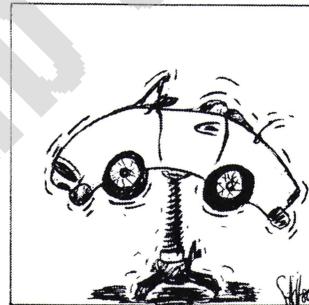
Einhellig empfohlen wird das Aufbocken.

Es hat zum einen den Vorteil, daß durch das lange Stehen auf einer Stelle (was übrigens auch durch Hin- und Herschieben verhindert werden kann) Brüche im Reifen entstehen, was dann zu Profilablösungen führt.

Des weiteren werden Stoßdämpfer und Bremsen geschont. Uneinigkeit herrscht hinsichtlich der weiteren Behandlung der Bremsen. Schlichtend kann man wohl sagen, daß sich bei älteren Modellen der Ausbau der Bremszangen sowie das Reindrücken (vorne) bzw. Reindreihen (hinten) der Bremszylinder lohnt.

Bei neueren Baujahren reicht es, die Reifen im aufgebockten Zustand von Zeit zu Zeit zu drehen.

Beim Aufbocken ist aber unbedingt die richtige Stelle zu finden. Ganz schlecht sind die Seitenschweller, da sich die Karosserie verziehen kann oder evtl. vorhandene Koststellen einbrechen.



Jürgen Kniese empfiehlt, vorne unter den Querträgern und hinten unter der Achse anzusetzen.

Im technischen Teil kamen wieder Beiträge von Mitgliedern zum Zuge, so ein kurzer Erfahrungsbericht über eine Umrüstung auf Ledersitzbezüge und der zweite Teil der Restaurationsserie, in dem diesmal über Schweißarbeiten am geheiligten Karosserieblech berichtet wurde. Ein ewiger Dauerbrenner sicherlich auch der dreiseitige Bericht über das Einmotten des Spiders, der mit „Winterschlaf“ passend betitelt wurde. Die reiche Bebilderung dieses Artikels wurde damals sogar noch von Hand vorgenommen und zeigt einige witzige Motive zum Thema.

Damals hatte man wohl auch weniger Schwierigkeiten, Termine abzustimmen: Der komplette Ablauf des Pfingsttreffens 1987 in Münster stand schon vor Weihnachten fest und auch der komplette Jahresplan mit den vorgesehenen Veranstaltungen stand schon fest.

Soviel zu den Magazinen im Jahr 1986. Im nächsten Heft dann SM 1/1987.

Christian Cordts

aktuell... aktuell... aktuell... aktuell... **FIAT** ell



BRAVO, FIAT!

Zum zweiten Mal nennt Fiat seinen Kompakten Bravo – und zu Recht. Der Golf-Gegner besticht mit einer rassigen und dynamischen Linienführung.



Es ist der finale Schritt einer gelungenen Neuausrichtung: Fiat, nach langer Durststrecke endlich wieder erfolgreich, wechselt mit der Einführung des neuen Bravo auch das Markenlogo. Erfolg statt Misere, stilistische Frische statt Langeweile, Rot und schildförmig statt Blau und rund. Fiat, in den ersten 9 Monaten 2006 europaweit mit 22,8 % (686'253 statt 558'990 verkaufte Autos) im Plus, lässt alles Alte hinter sich, fährt wieder auf Erfolgskurs. Dazu passend wurde das Logo gewechselt: es ist neu schildförmig, der Schriftzug steht auf rotem Grund. Eine Hommage an

jenes Logo, das in der grossen Erfolgs-Ära zwischen 1931 und 1968 die Front zierte.

Und auch beim Namen des neuesten Modells übt sich Fiat in eigener Geschichte: Der Nachfolger des glücklosen Stilo heisst: Bravo. Eine ungewöhnliche Wahl, denn der 1995 vorgestellte Bravo war nicht sehr erfolgreich. Doch egal, ab Frühjahr 2007 soll der Name endlich Programm sein. Der 4,34 m lange 5-Türer ist schick gestylt, soll komfortabel Platz für 5 Personen bieten und bis zu 400 Liter Gepäck fassen. Den Antrieb übernehmen Benzin- und Dieselmotoren mit 90 bis 150 PS. Der Verkauf startet direkt nach der Weltpremiere am 29. Januar 2007 – zu noch unbekanntenen Preisen.



Quelle: www.blick.ch (3.11.2006)

FIAT PANDA MIT 100 PS

Fiat verpasst seinem kleinen Kultmodell Panda eine Kraftkur:

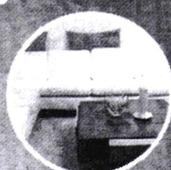
Ab dem kommenden Jahr dreht unter der Haube ein 100-PS-Motor, der für 185 km/h Spitze gut ist.

Außerdem neu im Bärenkäfig: Ein Öko-Panda mit Gasantrieb.

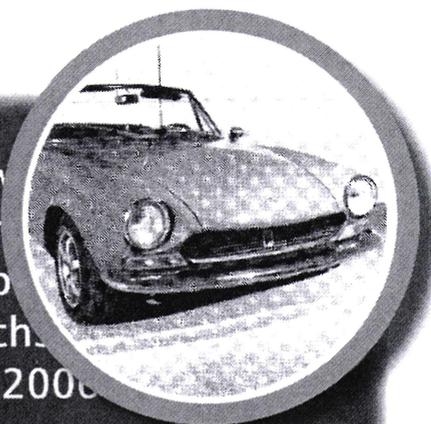
Quelle: www.ftd.de (03.11.2006)



kassen-Finanzgruppe



Jetzt w
später
Welts
Wunsch
30.10.2006



FUNDSTÜCK

Selbst dieses allgemein bekannte Geldinstitut hat den Spider als absolutes TRAUMAUTO erkannt!

(Weltspartag 2006)

Jetzt über
100 000 €
in Finanzanlagen zu gewinnen.
Bis 30.10. auch auf www.sparkasse.de.



Euer Forum



FRAGE VON DONBUCCI:

Diesen Winter steht bei mir eine Motorinstandsetzung an. Als ich die Blocknummer mit der Zylinderkopfnr verglichen habe ist mir aufgefallen, dass ich einen 2L-Block (131 B2.000) mit einem 1,592L Zylinderkopf (132AB.1A.0) habe. Jetzt stellt sich mir die Frage ob das eine „gute“ Kombination ist oder eher Pfusch.....

ANTWORT VON WGARY:

Ich glaub (bin aber nicht sicher) der 1,8 und 2l haben einen anderen Abstand der Zylinder als der 1,6l. D.h. er passt nicht. Kannst du aber messen. Falls er doch gleich ist, ist der 1,6l Kopf der mit den größten Ventilen und die Nockenwellen haben den höchsten Hub.

ANTWORT VON NILS C:

Das ist ja mal interessant. Bist Du sicher, das das ein 1.6L-Kopf ist? Bei meinem Umbau von 1.6 auf 1.8 passte z.B. die Ölwanne nicht mehr, weil der 1.8 länger ist. Und der Motor läuft?!

FRAGE VON WILLYBECHER:

habe vor 3 Monaten einem Bekannten seinen vorsichingammelnden Spider, sagen wir mal „weggenommen“. Seitdem habe ich ca. 200 Stunden und knapp 1.000 € reingesteckt und diese Woche wird lackiert. Da mir meine Mietwerkstatt-Freunde nun raten, den Motorraum mitzulackieren und dabei den Motor auszubauen, frage ich mich natürlich, ob es sinnvoll ist, den Motor dabei dann gleich zu revidieren. Nicht alles, aber so was ich halt selbst machen kann, Dichtungen tauschen (Vergaserflansch, Kopfdichtung, Nockenwelle/Ventildeckeldichtung), Ventile einstellen, Anbauteile Sand-/Glasperlstrahlen evtl. Lackieren. Auch ein kleines Tuning scheint mir angebracht bei 60 KW, ich habe inzwischen gemerkt, das der 124er nicht gerade oft im Netz beschrieben ist und das Handbuch (CD) gibt auch nicht gerade Aufschluss über Motor/Nocken/Vergaser und den daraus resultierenden Leistungswerten, vielleicht kann mir da jemand helfen? Bin für alle Tipps dankbar, so-

weit ich rausgefunden habe, hab ich den Weber Doppelfallstrom-Registervergaser (falls es sowas gibt). Kann ich durch einfachen Tausch des Vergasers und evtl. der Nockenwellen mehr Leistung aus dem 1800er rausholen?

ANTWORT VON AMERRY:

Die einfachste Lösung wird wohl die Montage von 2 Weber 40IDF sein. Eine Grundvoraussetzung ist bei dir ja schon gegeben und zwar oben liegender Verteiler. Ist allerdings heute zu Tage nicht ganz billig der Spaß, ich habe vor ca. 10 Jahren für eine komplette Anlage mit Ansaugkrümmer, Gestänge, Luftfiltergehäuse 150 DM gezahlt, hier im Forum bot jemand eine für 500 € an, meine ich. Aber lohnt sich auf jeden Fall, geht wie Schmidt's Katze, super Sound (BS 1600).

ANTWORT VON NILS C:

Ja, das ist das leidige bei den 1800er Ex-Abgaspumpen-Motoren. Wenn ich mich nicht so völlig täusche (kann aber sein!), haben diese Motoren eine niedrigere Verdichtung. Ich glaube kaum, das da allein mit den IDFs viel bewirkt werden kann. Wenn die Maschine beibehalten werden soll, würde ich da erstmal ansetzen (evtl. andere Kolben), dann über Fächerkrümmer und Nockenwellen nachdenken. Und dann über die Vergaser. Frag mal einen Experten wie z.B. Axel Augustin. Der hatte schon vor 20 Jahren einen 2Liter mit um die 150PS.

ANTWORT VON KARL-LUDWIG:

IDF alleine sind herausgeschmissenes Geld, damit fängt er nur an zu saufen, wird untenrum total schwach und obenrum nicht wirklich schneller. Der Motor leidet an

- zahmen Steuerzeiten: also andere NoWe
- niedriger Verdichtung: also andere Kolben (und gleichzeitig neue Lager!!)
- später Zündung: das kann man einstellen
- zugestopfter Auspuff: das geht beim Krümmer los und endet erst am Endtopf
- zu kleiner Vergaser: da hilft schon ein 34er ADF oder DMTR.

Fazit: Willste richtig mehr Leistung haben, geht's ins Geld, weil der Mo-

tor auf muss. Die Peripherie zu optimieren hilft nur in Grenzen weiter. Soweit mal zum nachdenken. Weitere Fragen ergeben sich bestimmt.

FRAGE VON MICHELLINO:

Ich habe bei meinem Spider ein etwas merkwürdiges Phänomen, das nach längerer Standzeit jedesmal Benzin an der Benzinpumpe heraus tropft. Nach dem Abstellen des Motors und einer kurzen Wartezeit ist beim Neustart alles wieder dicht. Läuft der Motor nach dem ersten Starten weiter, also abstellen, warten und erneut starten, tropft es munter weiter. Es handelt sich definitiv um Benzin, die Benzinleitungen habe ich auch schon getauscht. Das ganze tritt auch auf wenn der Tank zu mehr als der Hälfte gefüllt ist. Der Tank ist aber definitiv dicht. Kennt jemand das Phänomen, wie kann man hier Abhilfe schaffen?

ANTWORT VON WGARY:

Die mechanische Benzinpumpe hat eine Gummimembrane, die porös wird. Gute Vergaserwerkstätten können die Membrane tauschen bzw. kannst du das leicht selbst machen (Fiat hat damals in allen Wagen die gleiche Pumpe verwendet) oder die ganze Pumpe ist günstig komplett zu tauschen. Dann sollte wieder Ruhe sein..

FRAGE VON RUST IN PEACE:

Seit längerem stelle ich mir die Frage, ob ich den Choke richtig verwende. Beim Starten (wenn Motor kalt) ganz rausziehen, gleich danach ein wenig reindrücken. Nach ein paar Minuten ungefähr bis zum unteren Drittel reindrücken, und wenn der Motor Betriebstemperatur erreicht hat (oder kurz davor) - ganz rein. Wie macht ihr es?

ANTWORT VON RUDI _ IN _ RALEIGH:

Der Choke betätigt eine Luftklappe im Vergaser, die bei gezogenem Choke den Querschnitt des Lufttrichters verringert und so für ein „fetteres“ Gemisch während der Warmlaufphase des Motors sorgt. Hat der Motor Betriebstempera-

tur erreicht, ist die Anreicherung des Gemisches nicht mehr notwendig, i.e. Du brauchst keinen Choke mehr. Idealerweise wird die Anreicherung proportional zur Motorerwärmung zurückgenommen, was die bereits angesprochene Startautomatik übernimmt. Für den manuellen Choke bedeutet das, dass Du den Choke ständig nachregulieren müsstest, bis der Motor Betriebstemperatur hat. Ist natürlich ziemlich praxisfremd. Am einfachsten ist den Choke zu ziehen, Motor starten und dann wieder soweit reinschieben, dass der Motor gerade noch sauber Gas annimmt und nicht ruckelt. Dann immer versuchen den Motor möglichst an der „mageren“ Seite zu halten, d.h. immer nur so viel Choke geben, dass er nicht ruckelt. Je früher Du den Choke ganz reinschieben kannst, desto besser. Benutzt Du „zuviel“ Choke erhöht das den Benzinverbrauch und im Extremfall kann unverbranntes Benzin die Zündkerzen verschmutzen und das Motoröl verdünnen.

ANTWORT VON MATTHIAS:

Ein korrekt eingestellter Handchoke sollte so arbeiten, dass er immer dann passend anreichert, wenn man den Choke so weit reinschiebt, das der Leerlauf die normale Drehzahl hat. Wenn es in dieser Stellung ruckelt, ist er (in dieser Stellung) zu mager – also den Leerlauf an der Anschlagschraube (die auf die vom Chokezug verstellbaren Kurvenscheibe trifft – nicht die normale Leerlaufanschlagschraube) etwas rausdrehen. Denn dann muss man den Choke für die richtige Drehzahl etwas mehr ziehen -> fetter. Wenn der Motor bei niedriger Teillast stark „sägt“ und sich wie ein verstellter V8 anhört hat er zu viel Anreicherung – also Anschlagschraube weiter rein.

ANTWORT VON RUST IN PEACE:

Danke Euch erstmal für die Antworten. Bei mir läuft er halt am Anfang (wenn

noch kalt und Choke gezogen) auf sehr hohen Umdrehungen... so um die 3000!

ANTWORT VON MATTHIAS:

Dann ist die erwähnte Anschlagschraube zu weit reingedreht



FRAGE VON OL:

Nach nun fast 15 Jahren (!) Restaurationszeit soll mein Spider nächstes Frühjahr endlich fertig sein! Folgende Frage taucht auf: Ich habe mir dir original CD30 bei ebay gekauft. Vom Aufbau her sind sie nicht für schlauchlose Reifen geeignet. Müssen Schläuche montiert werden und gibt es noch „tubetype“ Reifen dafür bzw. „tubeless“ Reifen die eine Schlauch-Freigabe haben?

ANTWORT VON FRANK CSO:

Meines Wissens gibt es gar kein Problem schlauchlose Reifen mit Schlauch zu fahren. Hab das früher immer so gemacht wen ich mir mal 'nen Nagel oder eine Blechschraube eingefahren hatte und die decke dann Luft raus ließ. Allerdings zieh ich es mittlerweile vor mir dann 'nen neuen zu besorgen und daher ist das alles schon 'ne Weile her. Übrigens Hut ab vor deiner Geduld mit deinem Spider.

ANTWORT VON OLI:

Eigentlich hatte ich dies auch vor. Meine Zweifel kommen auf Grund des Berichtes in der letzten Oldtimer Markt. Dort gibt es einen ausführlichen Bericht über Oldtimerreifen. Bei „tubeless“-Reifen sei die Innenwand meist zu rau, dies könnte durch Walkarbeit den Schlauch zerstören..... 15 Jahre Restauration – Ganz einfach: Studium fertig – Job in fremder Stadt – Partner – Kind – Haus – Kind ... und schwupp sind 15 Jahre rum! Ich sach immer: Andere bauen Modelleisenbahn (wenn fertig dann langweilig???) Vielleicht schreib' ich mal die Story auf. Die Restau-

rationsbasis würde heute mit Freuden geschlachtet werden, anfangs der 90er habe ich richtig Geld dafür ausgegeben....

ANTWORT VON MICHAEL S:

Auch ich fahre MIT Schlauch. Ich hab mich informiert und mir wurde folgendes empfohlen und montiert: 185 / 60 R13 Barum-Reifen Tubeless. Ich hab keine Probleme damit.

ANTWORT VON FRANK CSO:

es wird auch in den Reifen, wenn ein Schlauch montiert wird, Talkum eingestreut um das Reiben des Schlauches zu vermindern. Falls du tatsächlich bei einem Schlauchlosreifen auf der passenden Felge Luft am Schlauch verlierst, passiert das sehr langsam, wenn du den passenden Gummi benutzt an der Ventilbohrung. Es würde so ein schleichender Plattfuß entstehen. Wenn du also regelmäßig Luftdruck prüfst, dürftest du das eigentlich frühzeitig merken. Meine längste Restauration bis dato dauerte 9 Jahre. Zwar ohne Kinder aber mit allen anderen störfaktoren ;-). Auf deine Geschichte freu ich mich schon. (Wir uns auch! d. Red.)

ANTWORT VON MATTHIAS:

Meines Erachtens (und ich bin im „Fahrwerksbereich“ tätig) ist es ein weit verbreiteter Irrtum, dass humplose Felgen Schläuche brauchen. Der Hump ist nicht dichtheitsrelevant. Er erschwert nur das Reinrutschen der Reifenflanke bei fast drucklosem Reifen. Soweit ich mich erinnere ist im Gutachten zu den Magnesiumrädern auch nirgends von Schlauch die Rede. Vielmehr wird hier vorgeschrieben, das geschraubte Metallventile zu verwenden sind – was eindeutig auf Schlauchlosigkeit hindeutet. Außer bei Speichenrädern würde ich möglichst keine Schläuche verwenden.





FIAT 124 Spider Club-Homepage

[Home \(dt.\)](#)
 [Der Club](#)
 [Der Spider](#)
 [Das Register](#)
 [Euer Forum](#)

Willkommen

Willkommen!

Der Club

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

Der Spider

Das Register

Ich heiße Ralf die Vorkurier dieser Webmaster dieser Seiten. Ich versuche, jedy Providers hoch zu laden. Allerdings kann es bei größerem Aufgabenumfang (IPs) zu Verzögerungen kommen. Änderungen sollten jeweils vermerkt. Änderungen sollten

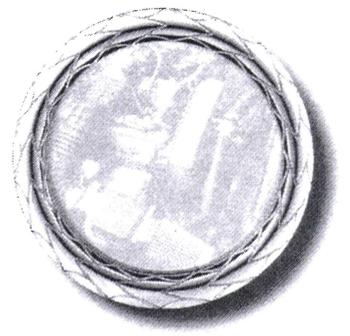
Euer Forum

www.fiatspider.de



Teilemarkt

Biete



FIAT 124 BC SPORT COUPE VON 1970

Das seltene Coupe ist seit 34 Jahren im gleichen Besitz (eines alten Ehepaares), hat 90 PS bei 1400ccm, ein nagelneues Pickerl/TÜV (bis August 2007), eine neue Auspuffanlage, ist technisch O.K., hat kaum Rost, allerdings hat der Lack ziemlich viel Patina. Entweder lackieren oder die Patina so lassen, reinsetzen und losfahren... Wer sich dafür interessiert, schickt mir einfach eine Mail (stuff@lamar.at). Standort des Coupes ist Graz/Steiermark/Österreich

ORIG. EU SPIDER CS1 1800 SPORT 1974

EZ 07/1974, 115400 Km, kW/PS 82/112, 1756 cm³ Farbe Blau metallic, 5-Gang Handschaltung, TÜV 08/2006, originaler EU-Spider (kein US-Reimport), H-Kennzeichen (Abnahme 2004 ohne Mängel), nur im Sommer und gutem Wetter gefahren (Garage), Fzg. ist 1991 neu aufgebaut (Foto-dokumentiert), umfangreiche Doku (Reparaturanleitungen, Rechnungen, Bauskizzen, Schaltpläne, usw. vorhanden), viele Neuteile (Chrom, Bremsen, Batterie, Stoßdämpfer, usw.) Preis: EUR 6.900 VHB, Raum München, Tel : 0177/ 60 35 77 3

PININFARINA SPIDER EUROPA DS1 Bj. 1985 11500KM

verkaufe schweren Herzens meinen Top-Pininfarina Spider Europa DS1 Bj. 1985 mit 11500 km (elftausendfünfhundert), silber/schwarz/schwarz, Fahrgestellnummer 05511271. Es ist einer der letzten produzierten Spider des Bj. 1985 mit der Zahnstangenlenkung (DS1). Der Wagen wurde im 7/1987 zum ersten Mal in Deutschland zugelassen, hatte bis 1998 erst 4800 km, mit 5700 km habe ich das Fahrzeug gekauft und nach Österreich importiert. Das Auto steht immer in der Garage und wird selten und nur bei Sonne und trockener Strasse bewegt. Alle Wartungsarbeiten wurden regelmässig durchgeführt, unter anderem wurde d. Zahnriemen aus Sicher-

heitsgründen im Jahr 2002 ausgetauscht, alle Flüssigkeiten im Jahr 2004, neue Reifen Avon ZV3 im Sommer 2004 aufgezogen genauso wie die Batterie (VARTA) ausgetauscht. Im Jahr 2002 bekam er auch einen G-Kat. Im Auto befindet sich ein Sony Kassetten-autoradio (1993) und 10fach CD Wechsler mit automatischer Antenne und Fernbedienung fürs Radio. Der Spider befindet sich weitgehend im Originalzustand, die einzigen Extras sind: Windschott, Sebring Endtopf aus Edelstahl, gerippte Getriebeölbwanne von G+B, ein auswaschbarer Ersatz-Sportluftfilter und G-Kat, Paletot Autopyjama. Ein Hardtop (dreiteilig) steht im Keller und wurde nur für die Transportfahrt von Deutschland nach Österreich (Wien) montiert und seit dann nicht mehr verwendet. Pickerl ist neu (bis 7/2008) und das Fahrzeug steht jederzeit für eine Probefahrt in Wien bereit. Zahlreiche Literatur, Originalwerkzeug, Dokumentation und Perse-ning sind ebenfalls dabei, 2 Autoschlüssel, Benzin-tank auch mit Schlüssel. Dieser Spider ist sicher einer der Besten den man in Europa finden kann, kann problemlos auch in Deutschland angemeldet werden. Verkaufe nur an einen ernsthaften Spider-Liebhaber ohne Schrauberambitionen, da dieses Fahrzeug nur zum Fahren steht und keinerlei Wartungs- oder Ausbesserungsarbeiten notwendig sind. Der Startpreis bei eBay: 16900,00 Euro - mag vielleicht hoch erscheinen, wenn man den einmaligen Zustand, wenige km und Extras kennt, ganz wenige Exemplare in Österreich berücksichtigt, ist dies ein faires Angebot. Sofortkaufpreis eBay 17900,00 Euro. Bei Interesse bitte e-Mail an mich kelepaz@hotmail.com
P.S.: Verkauft wird weil keine Zeit zum Fahren - zu viele Kinder im Haus und zu viele Autos in der Garage.
Spider steht in 1220 Wien und kann in 1220 oder 1020 Wien besichtigt und gefahren werden.



VERKAUF 124 DS 86ER

124 DS, 6.1986, 3 Weg Kat, 150000Km, gute Reifen 205/50 auf 7JX15H, Neuwertig: Vorderachse, Zahnriemen, Batterie, Bremsanlage, Schweller, Tüv Juni 07, dunkelgrün, beige Innenausstattung, Dach ohne Risse und Löcher, Wurzelholzlenkerad und Armaturenbrett. Fahrzeug hat Macken (3-4) deshalb nur 2500 Euro. Der Spider steht in Berlin
Mathias Berger 030/8122467 oder 0172/3026751 m.berger@vodafone.de

SATZ CROMODORA CD134 ALUFELGEN

Verkaufe wg. Platzmangel im Keller einen Satz originale cromodora CD134 Felgen, wie sie werksseitig auf meinem CS0 montiert waren. sie wurden vom Vorbesitzer mal neu lackiert, bräuchten aber trotzdem Pflege und haben auch ein paar Macken am Felgenhorn (Bordsteinschramme). es sind noch Reifen drauf, die aber nicht mehr zu gebrauchen sind und erneuert werden müssten...die Nabendeckel sind vollständig und natürlich mit dabei. Versand wäre möglich aber nicht empfehlenswert, da teuer - lieber wäre mir Abholung bei mir in Köln. Interessenten melden sich bitte per Mail bei seib@wordscout.de

JETRONIC ARGENTA

Vich hab noch ein Steuergerät (BOSCH Nummer: 280 000 174) von einem Argenta rum liegen. Laut Doku hat es eine Endlastanhebung von 10% im Vergleich zu 6% des Spider Steuergerätes (BOSCH Nummer: 280 000 190), ebenso hat es keine Lambda Regelung was das andauernde Verändern der Einspritzzeiten für Fett und Mager unterbindet. Ich habe es getestet und es funktioniert einwandfrei aber ich will meinen KAT nicht zerstören, wer also keinen KAT hat oder ihn ausgeräumt hat kann hier ein günstiges Ersatzteil (150.-) mit Tuning-Potential (Argenta: 122 PS?) bekommen. Bei Interesse bitte Mail an two-b@gmx.de

SAMMLERGAU ! UMZUG ! VIELE TEILE ABZUGEBEN, EINFACH ANFRAGEN
 Der Gau, ich muß bald raus aus dem Haus und Garten. Die Liste der gesammelten und gehorteten Teile ist einfach zu lang um alles aufzuführen. Vieles für den CS0, Reste aus BS Schlachtung, z.B. 2 x Dachgestänge etc. Von A wie Anlasser über L wie Lichtmaschine bis Z wie Zylinderkopf.
 Michael 0179/4650034, dr.bartsch@gmx.de
 By the way.. wenn sich jemand im Westen Hamburgs (Schnelsen +- 10 km von Baugrundstück oder Haus trennen möchte ...

Schnittvorlage. Ideal zum Neu beziehen/
 Neuaufbau, Preis VB
 Michael 0179/4650034

AUS ZEITMANGEL: DEUTSCHER CS1 EZ 7/1974

1,8 l, 118ps läuft super, Solex-Vergaser, dunkelgrün, TÜV 10/06, AU 10/07, beige Innenausstattung, kein Originallack, 30 Jahre in 1. Hd., von Rentner gefahren. Hab ihn vor 2 Jahren gekauft, H-Kennzeichen hat er, braucht etwas Karosseriearbeit: Querträger vorne rechts ist durch. Wer Interesse hat, bitte melden, steht auch bei Autoscout unter Eurospider mit Bildern drin. Standort: München Obersendling.
 Manfred Schmidmaier
 Mail: training@schmidmaier.de
 Tel. 089 / 78018688



VORDERSITZE CS0 RECHTS UND LINKS

Habe 2 Sitze mit guter Substanz abzugeben, Bezüge sind abgezogen und Sitze demontiert, Sitzschale und Rückenlehnen bds mit noch guter Polsterung, nicht verzogen oder gerissen. Sitzlehnenverstellung bds, 2 X Kopfstützen beige. Die Bezüge in beige sind abgezogen und noch vorhanden, weisen aber Schäden auf, ideale

Suche

SUCHE 83-85ER SPIDER (NUR EUROPA)

Suche 83-85er Spider (bitte nur deutsche/schweizer Autos anbieten) in jedem Zustand - auch mit Unfall-, Motor-, Getriebe-, Hinterachsschaden!! Perfekter Erstlackspider oder Spider mit Unfall/Rost/Schaden - einfach mal Spider beschreiben, Standort und Preisvorstellung nennen...
 Entfernung bzw. Abholung kein Problem - seriöse Barzahlung.
 Tel. Mo-Fr ab 19.00 Uhr oder am Wochenende jederzeit 0173-6662729.

LENKSTOCKSCHALTER DS IN EINWAND-FREIEM ZUSTAND GESUCHT

Michael Tel.: 0172/ 8124124
 Email mic.moe@gmx.de

Termine Termine Termine

jeden Sonntagvormittag:
OLDTIMER-TREFFEN IN HILGEN bei Burscheid (an der A1)

03. - 05.02.07: **BREMEN CLASSIC MOTOR SHOW**

06.04.07 (Karfreitag): Voraussichtlich
JÄHRLICHE AUSFAHRT IN DIE EIFEL (je nach Wetter)

29.03 - 01.04.07: **TECHNO CLASSICA** in Essen

17. - 20.05.07: **HAUPTTREFFEN** unseres Clubs in Krefeld (Hotel Dorint-Hotel)

17. - 20.05.07: **MILLE MIGLIA** in Italien (Brescia)

15.07.07: **OLDTIMER-TREFFEN IN RHEINBACH** (Voreifel)
 (wir werden einen Club-Stand organisieren!)

28. bis 30. Juli 2006: **OLDTIMER-TREFFEN IN WETTENBERG**

Anfang September: **HERBSTTREFFEN** unseres Clubs
 (Ort wird noch bekannt gegeben)

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

Frankfurter Allgemeine Zeitung

M. NOVEMBER '06

Im März kommen die Plaketten

Rot, Grün und Gelb für saubere Luft

In ausgewiesenen Umweltzonen dürfen von März 2007 an nur noch Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß fahren. Wie die Kraftfahrzeugüberwachungsorganisation GTÜ mitteilt, ist das nötige Regularium jetzt im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden. Mehr als die Hälfte aller zugelassenen Fahrzeuge werde von grundsätzlichen Fahrverboten verschont. Für diese werden Plaketten ausgegeben, grüne für Autos mit Euro 4 (oder besser), gelbe für Euro 3 und rote für Euro 2. Alle Fahrzeuge (ausgenommen Motorräder), die in Euro 1 oder schlechter eingestuft sind, dürfen Umweltzonen generell nicht mehr passieren. Bei entsprechenden Wetterlagen kann es aber auch zu Verboten für Plakettenfahrzeuge kommen.

Gegen das generelle Aussperren wehren sich vor allem Oldtimer-Fahrer. Ende Oktober fand in München ein großer Auto-Corso gegen die Neuregelung statt (München will am 1. Oktober 2007 eine Umweltzone schaffen). Die Argumente der Besitzer von schönen alten Autos sind nicht von der Hand zu weisen: Sie fahren wenig, und für rund 3,5 Millionen Motorräder gilt die Verordnung nicht. Die Zahl der Oldtimer liegt bei rund 900.000.

Die Plaketten sind von Januar an erhältlich, sie werden voraussichtlich fünf bis zehn Euro kosten. Ein Plakettenzwang besteht nicht, aber ohne dürfte man in den Zonen nicht fahren. Die Ausgabe erfolgt durch Kraftfahrzeugzulassungsstellen oder durch Werkstätten, die zur Abgasuntersuchung berechtigt sind. Auch bei den Prüfstellen der GTÜ könne der Autofahrer sie sich besorgen. fbs.

Spiderteile im Web

Wie Ihr wisst, bin ich seit mittlerweile 25 Jahren Spiderfahrer. In den letzten Jahren habe ich allerdings zunehmend weniger an der Kiste rumgeschraubt. Einerseits fahre ich recht wenig mit dem Auto, was den Bedarf gering hält (obwohl sich Autos ja bekanntlich auch kaputt stehen können), zum anderen habe ich in den letzten Jahren auch nicht mehr den ausgeprägten Spaß am Schrauben. Aber ab und zu fällt einem dann doch mal etwas auf die Füße und man kommt am Basteln nicht vorbei. So einen Fall hatte ich vor einiger Zeit, als ich aus Ungeschick meinen Blinkerhebel abbrach, weil ich beim Einsteigen mit dem Hosenbein daran hängen blieb (Anm.: Ich hatte darüber im letzten Heft berichtet). Also brauchte ich eine neue Lenkstockeinheit.

Als ich am späten Abend nach dem Ungeschick wieder nach Hause kam, ließ mir dieser Stängel keine Ruhe. Beim Stammtisch kursierten Horrormeldungen über den Preis dieses Teils. Also begann ich mitten in der Nacht das Internet zu durchsuchen. Dies war insofern spannend, als ich ja meistens in den vergangenen Jahren meine Teile direkt bei Detlef oder Manni im Zusammenhang mit irgendwelchen Werkstattaufenthalten gekauft habe. Nun wollte ich also selber ran. Wie man das in Zeiten von *ebay* und *geizhals.de* so gewohnt ist, ging ich organisiert vor: in die *OLDTIMER MARKT* geschaut, einschlägige Händler herausgesucht und dann die Webseiten aufrufen.

Ich möchte hier übrigens keine Rangliste der Webseiten aufstellen. Richtig gut finde ich keine davon. Im Vergleich zu dem, was aus Nutzersicht heute Standard ist, lassen sich alle Seiten erheblich verbessern. Die von mir besuchten Seiten bieten aus meiner Sicht wesentliche Möglichkeiten, die meines Erachtens zu einem guten Webshop gehören, nur teilweise oder gar nicht (Suche nach beliebigen Schlagworten, grafisch unterstützte Suche nach Teilen, direkte Verlinkung mit aktuellen Preislisten, Lieferbarkeit etc.).

Nach wie vor scheint mir das persönliche Abtelefonieren und Verifizieren von Verfügbarkeit, Preis etc. unabdingbar. Das kostet leider viel Zeit und Geld. Solche Dinge lassen sich heute wirklich schon deutlich besser realisieren. Mir gefiel z.B. die Idee gut, die Explosionszeichnungen aus den Ersatzteilkatalogen ins Netz zu bringen, wie bei einem Anbieter gesehen. Wenn man allerdings zum Aufbau einer Seite trotz DSL mehrere Minuten braucht, hilft das praktisch wenig. Somit ist dieser Ansatz nur wenig praktikabler, als die reine Einstellung endloser Ersatzteillisten. Da braucht dann schon die Suchfunktion des Browsers. Auch die Bildung von Oberbegriffen für Teile (Elektrik, Karosserie etc.) in Menüs wirkt manchmal willkürlich, werden doch damit verbundene Kategorisierungen nicht von allen Anbietern gleichermaßen verwendet. Was bei dem einen unter Elektrik steht, ist beim nächsten der Innenraum. Wenn dann die Seiten wenigstens noch ergonomisch wären! Viel zu häufig muss dann über die Homepage wieder von vorn begonnen werden.

Mein Fazit: Die Webauftritte aller untersuchten Webseiten sind leider noch wenig nutzerfreundlich. Wenngleich sie teilweise ansprechend gestaltet sind, fehlt es am – Contenti, für Nicht-Italiener: Inhalt. Da müssen sie noch mal ran!

Ach ja, und dann noch zum Preis meines heiß ersehnten Teils: Die Bandbreite für den Lenkstockschalter des DS liegt zwischen 136 Euro (Nachbau) und rund 300 Euro (Original) jeweils zzgl. Versand. Da hebt es einen aus den Socken, oder? Aber das ist natürlich kein webbasiertes Problem. Übrigens: Für die älteren Modelle kostet so ein Teil weniger als 50 Euro (!!).

Hier die von mir besuchten Webseiten:

- Axel Augustin
Tel. 05228/7566
www.axel-augustin.de

- Del Priore
Tel. 05132/825060
www.del-priore.com

- Holtmann & Niedergerke
Tel. 05231/61790
www.holtmann-niedergerke.de

- Linea Rossa
Tel. 07357/92 150
www.linearossa.de

- O&S
Tel. 05228/7566
www.schiminsky.de

- Topdrive (Seuberth Automobile)
Tel. 0931/40 71 00
www.spider-point.de

- Spider Point
Tel. 078 22/6 17 04
www.spider-point.com

Diese Aufstellung ist sicher nicht vollständig. Sie ist allein das Ergebnis meiner eigenen Recherche. Und was ist nun mit meinem Lenkstockhebel? Wie schon im letzten Heft gesagt: Aufgrund des Apothekenpreises habe ich aus zwei defekten einen – leidlich – funktionsfähigen gemacht. Aber irgendwann schlaege ich wohl doch noch zu. Günstiger wird das Ding vermutlich nicht mehr werden – leider!

Und was gibt es dann noch für Händler im Web?

Welche Erfahrungen habt Ihr mit dem Teilekauf im Web gemacht?

Welche Links zu Händlern kennt Ihr noch?

Habt Ihr Geschichten beim *ebay*-Kauf erlebt?

Über weitere Informationen zu diesem Thema freue ich mich!

Mö
(moe@fiatspider.de)





Schraubertipp

UMBAU DER SPIDERSCHEINWERFER AUF RELAIS BEIM CSO

Aufgrund meiner schlechten Lichtausbeute habe ich mich im Forum umgehört und eine Mischlösung verschiedener Vorschläge umgesetzt. Ich habe mich dazu entschieden, das Licht jeder Seite (Ablendlicht und Fernlicht) jeweils separat über ein Relais zu schalten und den Strom jeweils separat von der Lichtmaschine zu holen.

DAFÜR BENÖTIGTE ICH:

4 Schaltrelais mit eingebauter Sicherung (Hella 4RA OD3510-36 ca. 6,-- Euro pp)

ca. 5 m 4 mm dickes rotes Kabel, diverse Kabelschuhe (16 Steckschuhe zum Relais, 8 runde Klemmen (pro Relais 1 x Minus, 4 x an Lichtmaschine) in passender Größe.

Kabelreste (z.B. rot und schwarz, 2,5 mm), 2 kleine Aluplatten (vorhandene Reste) zur Montage der Relais, in die wir für die Relaisbefestigung jeweils ein kleines Gewinde geschnitten haben. Kabelbinder + Wellrohr.

VORGEHEN:

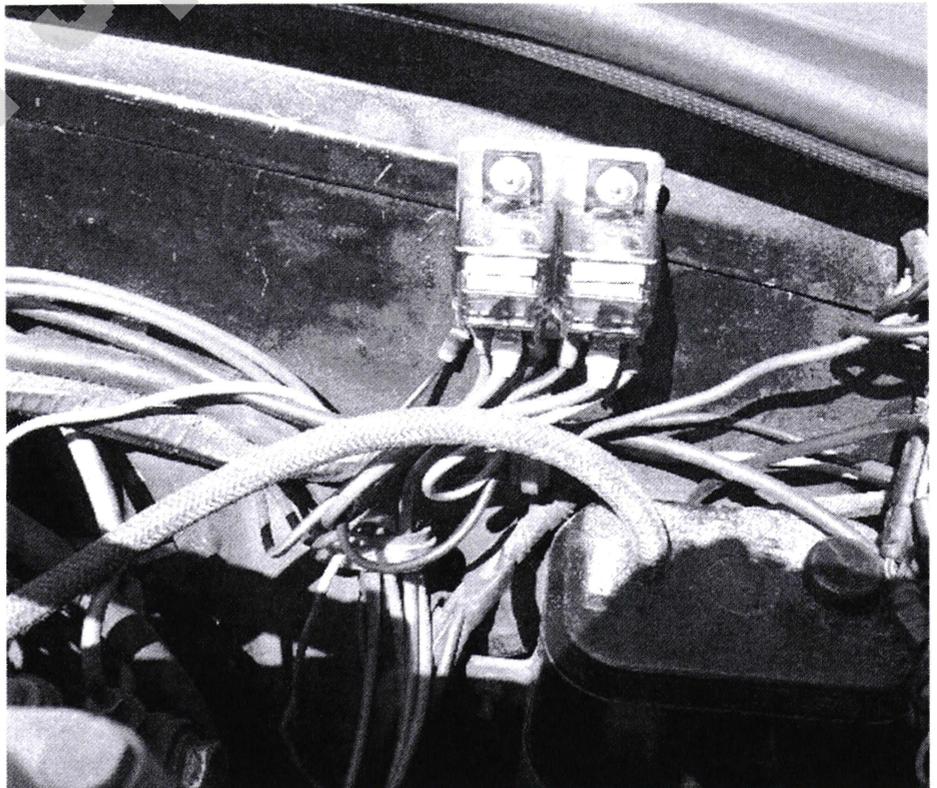
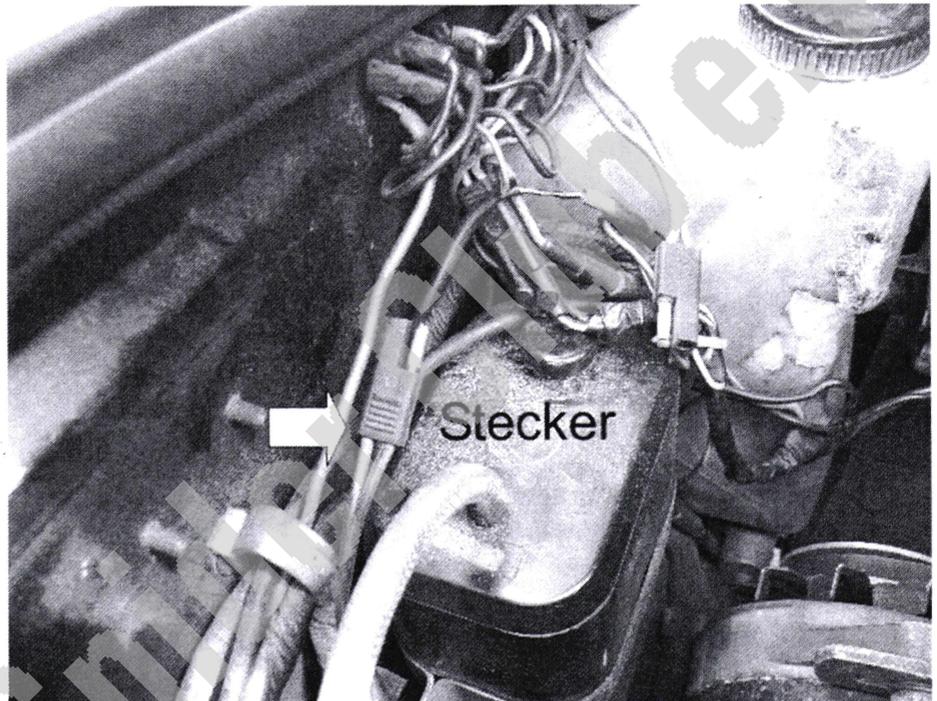
Aufsuchen der breiten Gummistecker der Scheinwerfer rechts und links.

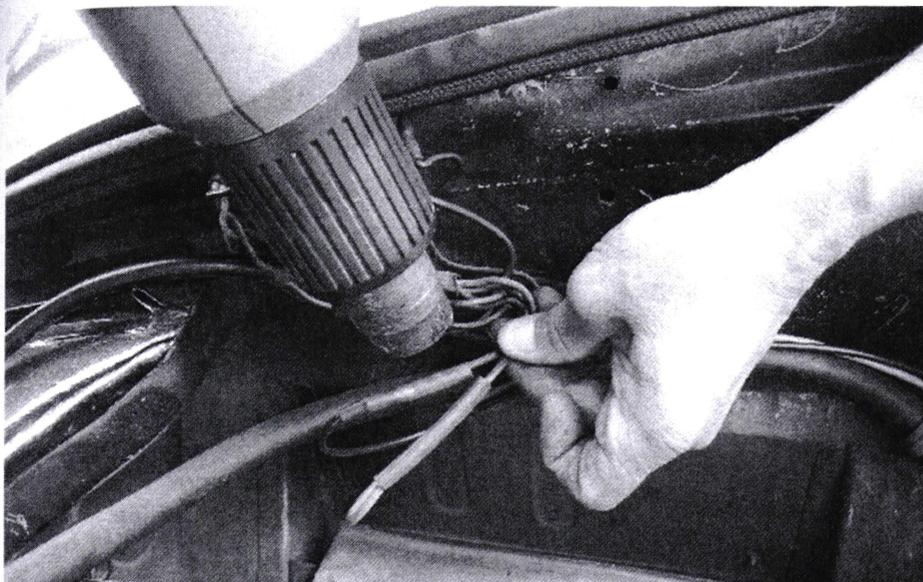
Kabelfarbe grün (Fern-) und grau (Ablendlicht) in einem flachen breiten Gummistecker.

Seitenwand links, der Stecker ist oberhalb des Aktivkohlefilters schon auseinander gezogen, oberhalb der Kabelführungsklemme sieht man 2 Stehbolzen.

Seitenwand rechts, der Luftfilterkasten ist auszubauen, der Stecker auseinander zu ziehen.

Anschließend maßgeschneiderte Relaisplatten rechts und links anfertigen. Ich habe mich bei der Anpassung und Montage der Relaisplatten an vorhandenen Gegebenheiten orientiert, da ich keine Löcher neu bohren wollte.





Schmerzlicher Moment, die Originalstecker werden abgeschnitten und neu belegt (siehe oben), nach vorne habe ich die Verbindungen gekrimpt und in einen Schrumpfschlauch gelegt (Leitung von Stecker 87) jeweils für Fern- und Abblendlicht (wir haben die Relais mit A + F beschriftet, um den Überblick zu behalten).

Den Plusstrom habe ich hinten an der Lima abgezweigt und von der Lima 4 Leitungen separat zu den Relais gezogen, nach rechts habe ich die beiden roten Leitungen in ein Wellrohr gelegt und hinter dem Haubenschloss durchgezogen.

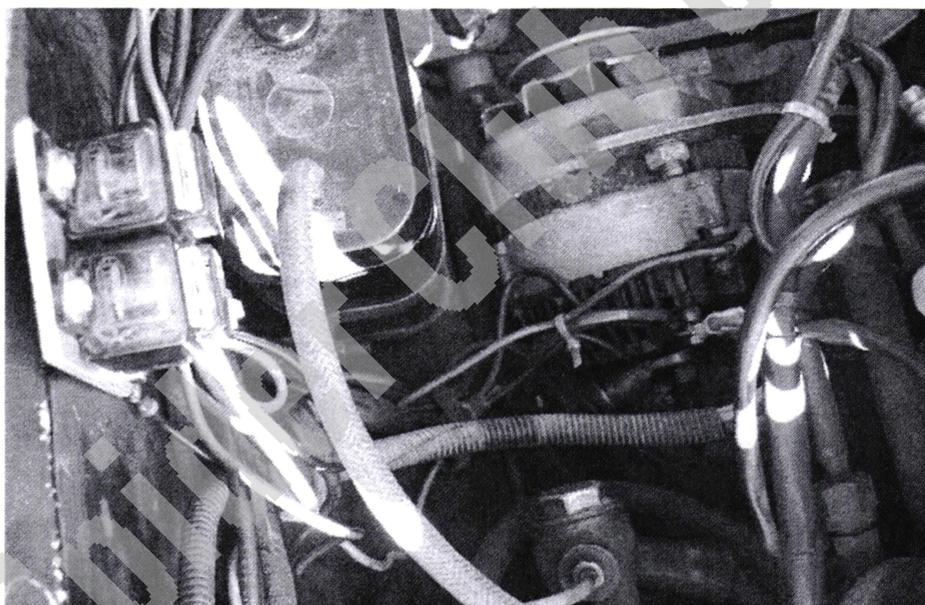
Durch das Wellrohr sind die Kabel gegen Scheuern geschützt und das Ganze sieht recht ordentlich aus.

Links habe ich die Platte an den beiden ungenutzten Stehbolzen befestigt. Rechts habe ich die Platte mit der hinteren Schraube der Zündspulenhaltung befestigt. Die Rückseite der Platten habe ich mit Moosgummi beklebt.

Anschließend wurden die Relais verkabelt:

4 Anschlüsse am Relais:

- 30 Dauerplus, hier haben wir das rote Kabel angeschlossen, das von der Lichtmaschine kommt.
- 85 kurzes schwarzes Kabel 2,5 mm mit Steckschuh und rundem Flachstecker hier kommt die Masse dran, haben wir an die Schraube gelegt, mit der ich die Platte befestigt habe
- 86 das Steuersignal, hier wurde das vom Lenkstockschalter kommende Originalkabel befestigt (neuer Kabelschuh an das abgeschnittene Kabel)
- 87 hier geht es weiter zum Scheinwerfer, hier haben wir bis zur Verbindungsstelle zum vorderen Originalkabel ein



Kabel blau für Fernlicht, schwarz fürs Abblendlicht mit Querschnitt 2,5 genommen (Kabelreste waren noch vorhanden, grün und grau wäre natürlich passender ...☺).

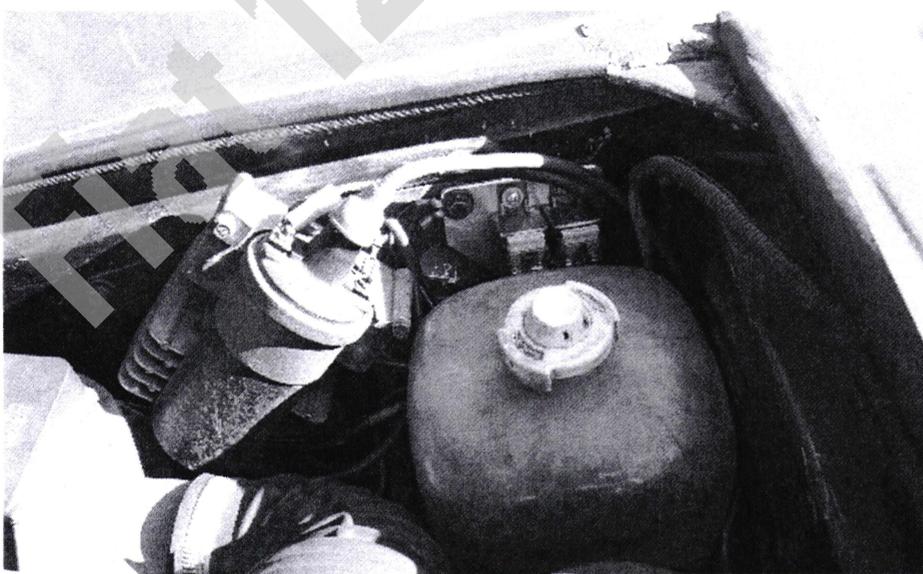
BEIM BASTELN SOLLTE DIE BATTERIE ABGEKLEMMT SEIN!

Zeitaufwand geschätzte 1,5 – 2 Stunden (beim 2.ten Mal geht es schneller).

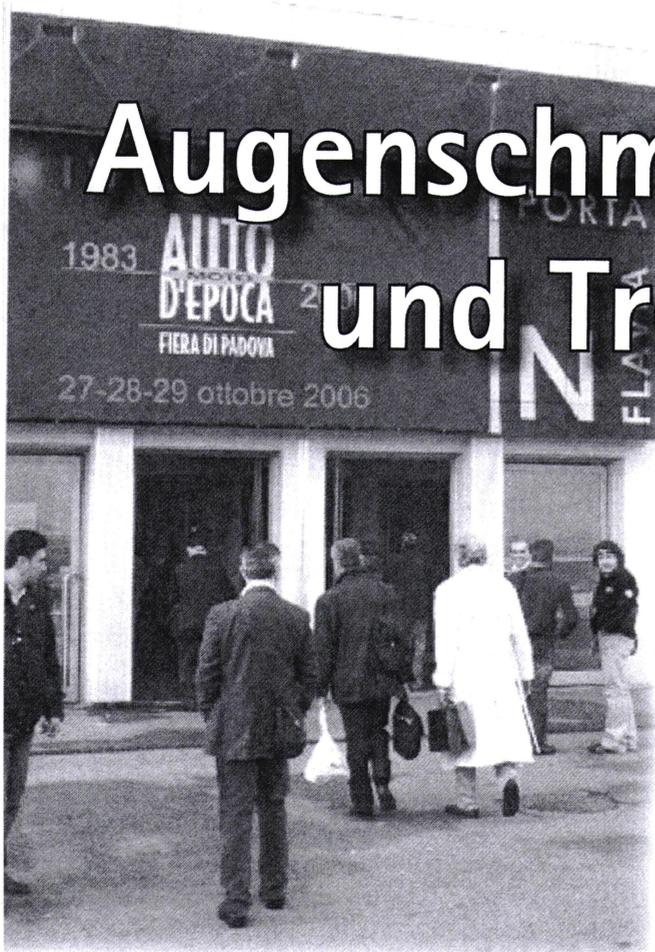
Resultat: genial, man erkennt sofort den Zuwachs an Lichtausbeute.

An dieser Stelle noch mal ausgiebigen Dank an meinen Spiderfreund Wolfgang Merkel, der mit mir zusammen den Umbau gemacht hat und mir als Elektrikern mit Sachverstand, Einsatz und technischem Equipment geholfen hat. Ohne Wolfgang hätte ich mich sicher nicht getraut, das Problem anzugehen.

Michael Bartsch
dr.bartsch@gmx.de



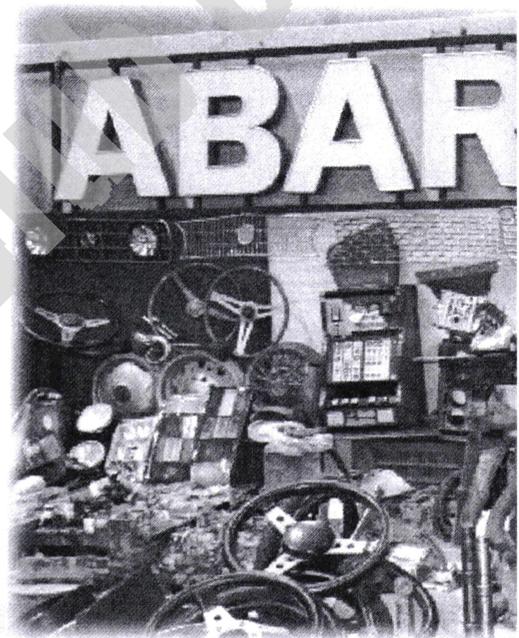
Augenschmaus und Trennungsschmerz



selbe: „Musse fahre nach Padova, da viele Auto!“ Also gut, dann auf nach Padova, dachte ich mir. Mit von der Partie: Thomas Heisler, seit Jahren mit der gleichen Krankheit wie ich infiziert – nur in noch weiter fortgeschrittenem Stadium: der gefürchteten Cupiditas laminae rutunditae italianensis vulgaris, zu deutsch Gemeine Begierde nach Blechrundungen italienischer Herkunft.

Thomas' Krankheitsbild hatte sich vor kurzem radikal verschlechtert, als er seinen heiss

Die zweite Halle, die wir betraten, war ganz den Teilehändlern vorbehalten. 3.500 m² Ersatzteile, von der kleinen Schraube bis zur kompletten Motorhaube. Diese Halle allein



hätte es mit den bekannten Teilmärkten in unserer Region aufnehmen können. Thomas und ich verbrachten geschlagene zwei Stunden allein in dieser Halle. Schnäppchen gab es hier allerdings nicht zu machen. Die Preise bewegten sich zwischen normal und teuer bis sehr teuer. So hatten wir wenig zu tragen, was immerhin den Besuch der noch ausstehenden Hallen erleichterte.

Nach einem Abstecher auf das Freigelände, auf dem ebenfalls Teile angeboten wurden, landeten wir in einer kleineren Halle voller Ami-Schlitten. Viel zu groß für unsere Garagen und Cowboy-Hüte stehen uns auch nicht. Also weiter in eine weitere kleine Halle. Klein, aber fein! Modellautos! In allen Maßstäben, als Bausatz oder Fertigmodell, aus Plastik oder Metall, gespielt oder neu. Eine riesige Auswahl, viele schöne Schätze, aber leider auch hier Preise, die vom Spontankauf abhielten. Naja, zumindest kurzzeitig...

Nun ging es ans Eingemachte! Die verbleibenden Hallen waren alle prall gefüllt mit

Ob in Imola oder in Mailand, meine bisherigen Besuche auf italienischen Teilmärkten waren immer von der gleichen Erkenntnis getrübt: die Italiener lieben zwar ihre Autos, aber noch mehr scheinen sie ihre Motorräder zu lieben. Mopedteile soweit das Auge reicht! Blinkerleuchten, Gabeln, Lenker, Motoren, Sättel – ich hatte es satt! Nix gegen Motorräder, aber ich kam mir vor wie jemand, der im Zoo nur Ziegen und Schafe sieht, aber keine Löwen und Tiger findet.

Auf die Frage, wohin man denn in Italien fahren müsse, um einen zumindest ausbalancierten Anteil an Vierrädern und Teile für selbige vorzufinden, war die Antwort der einheimischen Experten allerdings immer die-

und innig geliebten Spider Abarth verkauft hatte. Dieses Trauma hatte er noch nicht ganz überwunden, der Trennungsschmerz saß noch tief und ich hoffte, in Padova Ablenkung für sein Leiden zu finden. Die Voraussetzungen waren ausgesprochen gut: 90.000 m² Ausstellungsfläche in 15 Messehallen, mehr als 1.600 ausgestellte Autos, erwartete Besucherzahl: über 45.000 an drei Tagen!

So traten wir am Samstag, dem zweiten Messtag, in die heiligen Hallen ein, voller Erwartungen und Optimismus. Doch was war das, gleich in der ersten Halle, kaum fünf Meter hinter der Kasse? Helme, Lenker und Lederkombis in allen Variationen! Mein Blutdruck stieg, die Mundwinkel sanken Richtung Boden, Schweissausbruch.

„Nicht schon wieder“ dachte ich. Doch schon in der nächsten Halle von Zweirädern keine Spur mehr! Und es sei vorweg genommen: bis auf diese paar „Exoten“ in der ersten Halle, die mir im Nachhinein fast leid taten, waren ausschließlich Auto-Stände auf der Messe! Yessss!



in Padova

Autos - also am Stück, nicht in Teilen! Eine riesige Auswahl, teilweise nur zum Bewundern, großteils auch käuflich erwerbbar. Zu ersterem Typ gehörten die Exponate des itali-

enischen Fiat 124 Spider Clubs. Neben einem DS stand der geistige Urvater der Spiderlinienführung: der Chevrolet Corvette Rondine. Schwalbenheck an Schwalbenheck standen die beiden Pininfarina-Geschöpfe vereint und erfuhren viele bewundernde Blicke.

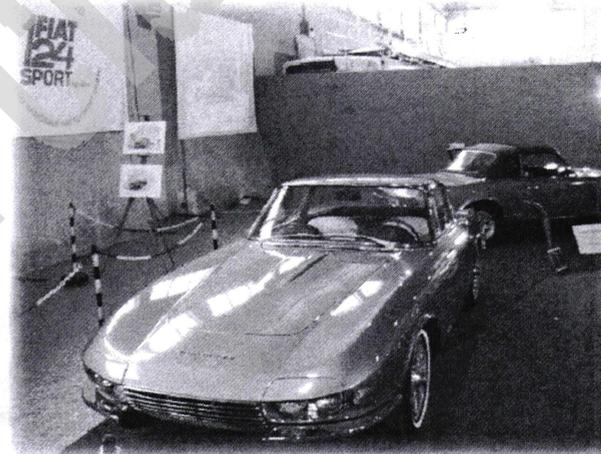
Eine Halle weiter fand sich das kleine, gediegene Rallyesport Ensemble eines Sammlers aus Montecarlo. Zwischen Fiat 131 Abarth und Lancia Rally 037 stand er: Ein Spider Abarth Gr. 4 Werkswagen von 1974! Nach kurzer andachtvoller Verneigung zogen wir in den Bereich des zumindest theoretisch Realisierbaren: die Halle mit „Gebrauchtwagen“ aus privater Hand. Unter anderem im Angebot: ein roter 124 Abarth, der Thomas' Gesundheitszustand dramatisch verschlechterte. Da waren sie wieder, die Wehmut und der Trennungsschmerz. Kurz darauf wurde brutal nachgesetzt: ein hellblauer 124 Abarth, die farblich noch besondere Art 124er Abarth zu fahren.

Während ich mich noch an diversen raren Preziosen wie Lancia Fulvia Fanalone, Alfa Romeo Montreal oder Zagato Hyena erfreute, war von Thomas nur noch ein regelmäßiges, tiefes Seufzen zu hören, gepaart mit einem reumütigen Knurren. 17:57 Uhr war es, als wir die letzte Halle verließen. Perfektes Timing (um 18 Uhr war offiziell Schluss) und höchste Zeit meinen Mitstreiter von seinem Leiden zu erlösen.

So verließen wir eine absolut sehenswerte Messe, die ab jetzt zu meinen Pflichtterminen zählen wird, und schlugen uns auf die Autobahn gen Brenner. „Jetzt hast Du es hinter Dir“ meinte ich augenzwinkernd zu Thomas, der inzwischen auch schon wieder Ansätze eines Lächelns zeigte. Doch ich ahnte nicht, was noch kommen sollte. Im Dunkeln näherten wir uns einem Gespann mit Autoanhänger. Und was befand sich auf dem Anhänger? Richtig, ein 124er Abarth, diesmal in weiss, um die Farbpalette zu vervollständigen!

Dahin waren sie wieder, die Ruhe und die Ausgeglichenheit. Und die Moral von der Geschicht': Trenn' Dich von Deinem Spider nicht, denn er verfolgt Dich im Dunkeln und bei Licht!

Lars Beulke





Die empfehle

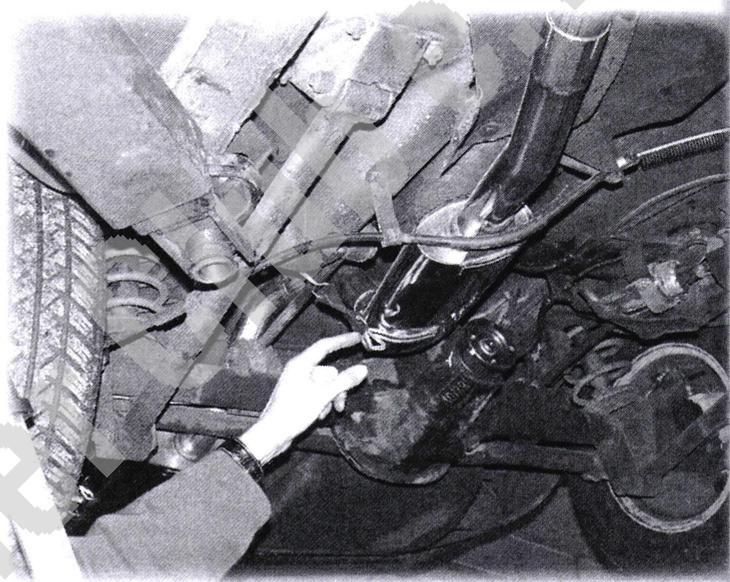
G+B MOTORENTECHNIK

HANS-GEORG BAUMGARTNER

Hans-Georg Baumgartner, der von seinem dienstältesten KFZ-Meister Franz respektvoll „Professore“ genannter Gründer des Werkstattbetriebes, empfängt mich an diesem verregneten Samstagnachmittag freundlich in seinem Betrieb. Ferienbauernhof möchte man meinen, wenn man erstmals das Gelände ansteuert. Aber der Schein trügt. An der A9 ca. 1 Stunde nördlich von München gelegen hat sich G+B seit 1982 zum

wenn es um die Weiterentwicklung der verwendeten Werkstoffe, Bauteile und Komponenten geht. Alles wird hinterfragt, verbessert und bei qualitativ hochwertig arbeitenden Lieferanten nachgefertigt oder auch gemeinsam neu entwickelt. Was sich natürlich auf die

Beschaffungspreise seiner Ersatzteile auswirkt. Aber der Spider ist ein „Spaßauto mit hohem Nutzwert“, sinniert Werkstattmeister Franz und verweist auf den sinkenden Fun-Faktor, wenn dank schlechter Teilequalität die Reparaturen nicht enden wollen.



G+B will Fiat-Spideristi umfassend betreuen. Deshalb sind andere Fahrzeuge nur sehr selten in der Werkstatt anzutreffen. So werden zum Beispiel auch SL015 Volumexfelgen instand gesetzt, Dach und Interieurarbeiten ausgeführt oder Unfallfahrzeuge wieder zurecht gezogen, wofür eine Richtbank mit speziellen Aufnahmewerkzeugen für den Spider bereitsteht.

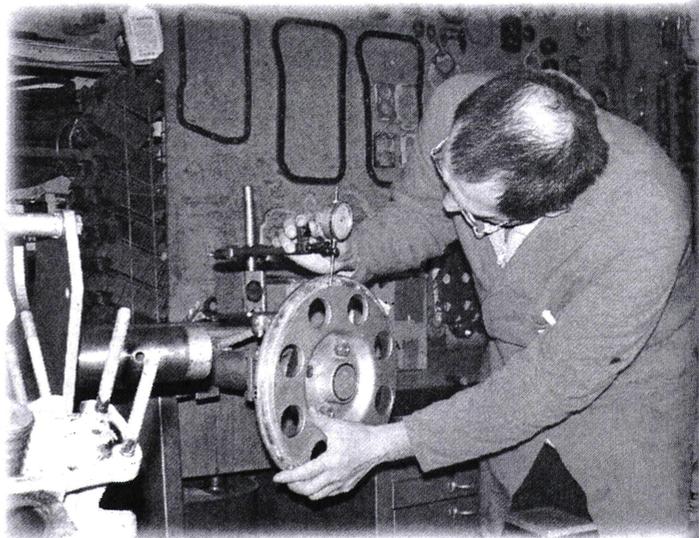
Spezialisten für Fahrzeug-Service und Teile-Entwicklung für den Fiat Spider etabliert.

Hans-Georg Baumgartner und seine 3 erfahrenen Mitarbeiter sind ein seit vielen Jahren eingespieltes Team. „Nicht nach Arbeits-Richtwerten, sondern bis das Problem behoben ist“, betont der Gründer, ist die Reparatur-Devise bei G+B. Allen gemeinsam ist offenbar die Leidenschaft, mit Erfahrung und mechanischem Sachverstand dem Problem auf die Spur zu kommen, anstatt mit dem Diagnose-stecker. Und so verlässt auch kein Spider die Werkstatt, ohne dass eine Abnahmefahrt durch den Meister selbst durchgeführt wurde. Wenn es sein muss, auch mit mobilen Abgastester, der sich heute zufälliger Weise in einem schönen Jaguar E-Type befand.

Baumgartner, selbst ausgebildeter Werkzeugmacher und in früheren Tagen erfahrener Rallye-Mechaniker, weiß sich zu helfen,

Seine Wurzeln hat G+B jedoch in der Kompressorenentwicklung. Noch vor Erscheinen des Volumex haben Baumgartner und sein damaliger Partner mit 200 gefertigten Kompressoren etwas mehr Gemisch mit Leidenschaft in Vergaser von Suzuki Jeeps und Co. gepustet. Kein Wunder also, dass später wohl um die Hälfte der 500 VX'e durch die G+B Werkstatt gingen - auch aus europäischen Nachbarländern.

Gefunden hatten sich die beiden Gründer übrigens bei der Konstruktion von komprimierten Flugmodell-Motoren (die aber nie in Serie gingen...). Baumgartner führt das Geschäft heute allein, da sein Partner leider sehr früh verunglückt ist.



answerte Werkstatt



Auf die Frage, ob auch ein Werkstattumzug in Frage käme, antwortet Baumgartner „prinzipiell wird es eng und ein Lageranbau soll stattfinden. Aber goldene Wasserhähne und klinische Bedingung wird es bei mir nicht geben. Genauso wenig wie ein Umzug in die Stadt“. Baumgartner schwört auf die

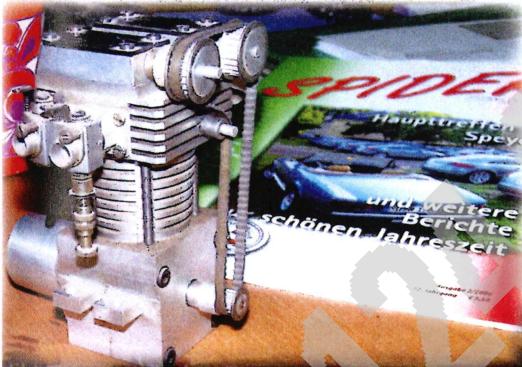
günstigen Rahmenbedingungen vor den Toren Münchens und die gute Erreichbarkeit über die A9 für seine vielen überregionalen Kunden. Ein Problem ist jedes Jahr wieder die Saisonalität und dadurch bedingte Auslastungsschwankungen im Sommer- und Winterbetrieb. Alle langfristig planbaren Arbeiten (wie z.B. Leistungssteigerung, Auspuffaustausch, Verdeck, etc.) könnten prinzipiell auch im Winter und somit schneller erledigt werden. Als Service bietet G+B deshalb den postalischen Versand roter Nummernschilder für die Saisonfahrer an und die Möglichkeit zur Halleneinlagerung des Gefährts für 24 Euro pro Monat. Ist der Spider einmal abgegeben, bringt Chef Ba-

G+B MOTORENTECHNIK

Inh. H.-G. Baumgartner
Webling 2
85276 HETTENSHAUSEN
Tel. 08441-71609
info@gb-motorentechnik.de
www.gb-motorentechnik.de

umgartner den Kunden gerne persönlich zum nahe gelegenen Bahnhof nach Pfaffenhofen.

Rudolf Heller
(besuchte G+B am 11.11.2006)



Baumgartner (im Bild rechts) und sein Team

... die letzte Seite

PERIODICO MENSILE - N°197 MAGGIO 2005 - € 5,20 - ITALY ONLY - WWW.RUOTECLASSICHE.IT

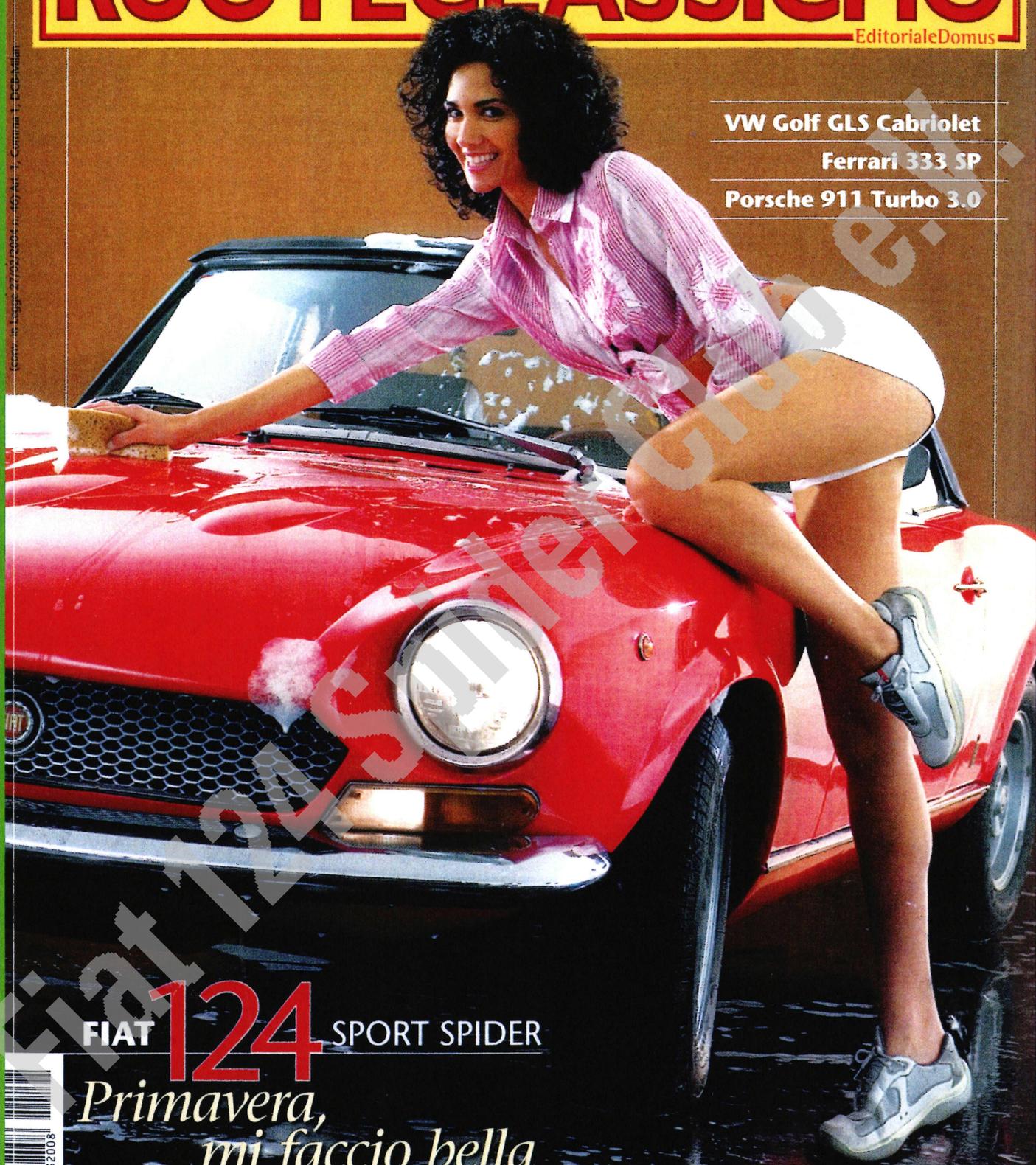
RUOTECLASSICHE

Editoriale Domus

VW Golf GLS Cabriolet

Ferrari 333 SP

Porsche 911 Turbo 3.0



FIAT **124** SPORT SPIDER

*Primavera,
mi faccio bella*

... Wintertraum.

