

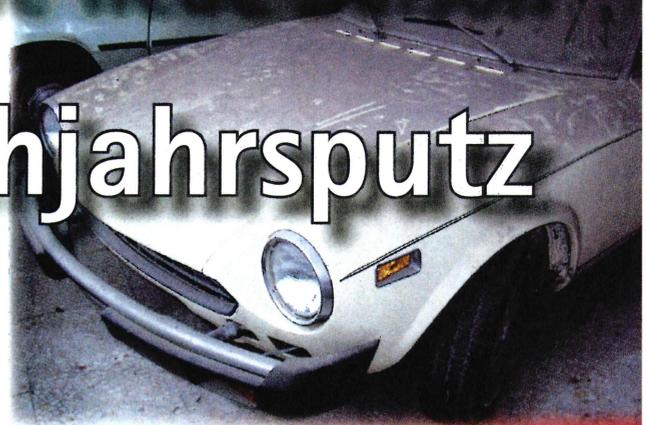
SPIDER

Magazin



Glänzender Start
in die neue Saison

Zeit zum Frühjahrsputz



Ausgabe 1/2007
23. Jahrgang €3,50

www.fiat124spider.de



Neues von der Spielwarenmesse 2007

VIEL NEUES gibt es zu berichten und zu allererst: Autoart hat eine neue Farbvariante vom Spider 2000 (CS0) wie erwartet in beige herausgebracht. Die USA scheinen die erste Lieferung bekommen zu haben, bei Ebay werden die ersten Modelle schon angeboten!

Auf der Messe als Neuheit angekündigt wurden endlich auch Formvarianten vom gelungenen Spidermodell: #72621 1/18 FIAT 124 SPYDER 1st SERIES (GREEN) und #72626 1/18 FIAT 124 SPYDER 2nd SERIES (RED). Wir sind gespannt!

Sunstar, der ewig Zweite, hat ANGEBLICH sein 1:18 Modell vom Abarth Modell „Winner 1974 Rallye de Portugal“ (#4941) in 12/2006 herausgebracht. Allerdings ist das Modell im Web noch nicht verfügbar! Und um vielleicht wieder die Konkurrenz von weiteren Varianten abzuhalten, wurde neu ein FIAT 124 SPIDER AS (#4901) in rosso corsa angekündigt und auch schon ein Prototyp gezeigt!

Die Sunstarpreise werden gesichert unter 30,-€ liegen.



Im Maßstab 1:43 können wir auf neue Modelle des Anbieters Starline hoffen. Laut Homepage wird es neben vielen weiteren Modellen italienischer Vorbilder den Fiat

124 Abarth Rally zum einen mit Hardtop (rot/schwarz) und zum anderen offen mit Überrollbügel (weiß/schwarz) geben.

Soweit die Messeneuheiten. Wir halten Euch auf dem Laufenden!

rdv

Editorial



DAS WORT DES ERSTEN



Das neue Jahr hat begonnen, rein kalendarisch sind wir mitten im Winter, nur draußen kommen die dazu gehörigen Gefühle nicht so recht auf. Möglicherweise können wir demnächst auf die Saisonkennzeichen verzichten. Wenn da nicht auch noch diese unsägliche Feinstaubdiskussion wäre. Nachdem einige Städte in den vergangenen Jahren wiederholt die EU-Vorgaben in Bezug

auf Feinstaubbelastungen nicht eingehalten haben, wurde nun wieder mal eine typisch deutsche Rundumlösung geschaffen. Das Ganze nennt sich „Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge“, kurz Plakettenverordnung genannt. Danach müssen Fahrzeuge in den Umweltzonen der Innenstädte bei einem Feinstaub-Fahrverbot eine entsprechende Plakette vorweisen, um weiterfahren zu dürfen. Die Verordnung tritt am 1. März 2007 in Kraft.

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbenutzt, steht uns hier etwas bevor, was in manchen Regionen möglicherweise ein weitreichendes Fahrverbot für alle Eigner von Fahrzeugen bedeutet, die nicht mindestens Euro 2 erfüllen. Dazu zählen natürlich auch alle Modelle des FIAT 124 Spider. Wir können nur hoffen, dass die Bemühungen der verschiedenen Interessenverbände doch noch rechtzeitig Früchte tragen. Andernfalls können wir unsere Saisonzulassung tatsächlich auf das Winterhalbjahr verschieben. Zu diesem Thema findet Ihr in diesem Heft noch weitergehende Informationen.

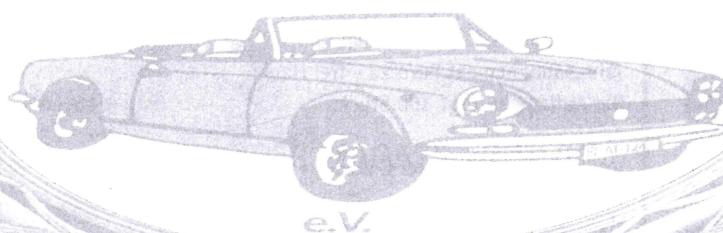
Formal haben wir bereits seit der letzten Hauptversammlung einen neuen Kassenwart. Im letzten Quartal konnte die Kasse nun auch operativ in die Hände von Manfred Seekamp

gelegt werden. Gerade in Bezug auf säumige Beitragszahler lief es bisher nicht so rund. Ab sofort hat Manfred dieses Thema mit tatkräftiger Unterstützung seiner Frau Monika fest im Griff. Dazu diente auch die Verlegung des Clubkontos in die Nachbarschaft. Ich bin guter Dinge, dass es in diesem Jahr gelingen wird, „Altlasten“ nachhaltig abzubauen. Dazu eine Bitte: eine Einzugsermächtigung erleichtert die Arbeit ungemein! Formulare gibt es im Internet oder auch direkt von Manfred. Für die Selbstüberweiser gilt, der Beitrag ist immer zum 1. Februar eines Jahres fällig.

Darüber hinaus haben wir nach Alternativangeboten zum Druck des Spider Magazins Ausschau gehalten, um auch auf diesem Wege die Kassenlage zu verbessern. Das Ergebnis haltet Ihr hier in Händen.

Bis bald Euer

MICHAEL MÖLLER



Inhalt

ARCHIV

Reprint aus der Motor Rundschau von 1969

30



Kurz gefahren:

FIAT 124 Sport

Coupé — Spider

ist einer der ganz Großen unter den Auto-
produzenten der Welt. Und bei den ganz
großen Auto-Herstellern hat Fiat einen ganz
besonderen Platz.

Einfache Mittel

Der 124 Sport stammt in beiden Versionen von

Es mag auf den ersten Blick erstaunlich erschei-
nen, daß Fiat sich bei einem Großserienmotor für

EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Einladung zur Hauptversammlung 7

Regionalleiter 9

Stammtisch-Termine 10

Layouter gesucht! 10

Termine aktuell 28

Mitgliederbewegungen 29

Clubstatistisches 34

ARCHIV

Fiat Farbtabelle 1974 18

„Motor-Rundschau“ 1967 30

REPORTAGEN

Neues von der Spielwarenmesse 2

Haupttreffen in Vorbereitung 8

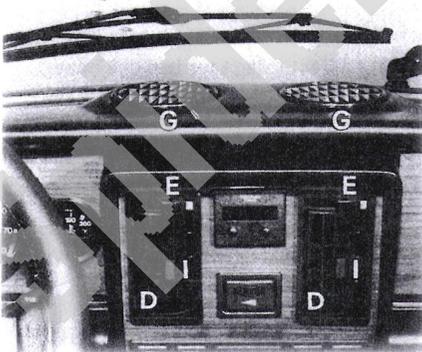
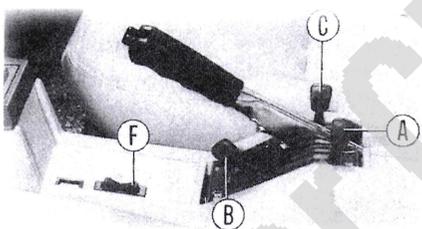
Der Kommissar Et der Spider 11

Neue(s) in Berlin 14

Werkstattkneipe 17

TECHNIK

Wunder der Spider-Heizung 16



REPORTAGE

Die „Werkstatt-Kneipe“ 17



REPORTAGE

Spider „Down Unnder“ 19



Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr Euro 3,50 pro Heft oder im Jahresabonnement Euro 23.- frei Haus. Die Auflage beträgt 350 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 Graftschaft

Druck:

Druckerei Pockrandt
Johannes-Gutenberg-Str. 2
22941 Bargtheide

REPORTAGE

Der Kommissar Et der Spider

11



Spider „Down Under“ 19

Neue Preisliste 24

Sportivo de Pininfarina 32

SPIDERMAGAZIN RECYCLED 22

TECHNIK

Bremsanlage 13

Wunder der Spider-Heizung 16

Achtung - Feinstaubverordnung 21

FORUM

Eure Fragen und Antworten 25

TEILEMARKT

Eure Anzeigenseiten 27

NEUES VON FIAT

Zulassungszahlen 2006 15

weiter News auf Seite 28

REDAKTIONSSCHLUSS SM 2/07

15. Mai 2007

FOTOS

u.a. von Uwe Boddenberg, Michael Möller, Ralf De Vree sowie den genannten Autoren

REPORTAGE

Neue(s) in Berlin

14



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

23. Jahrgang, Heft 2/2007



Der Vorstand

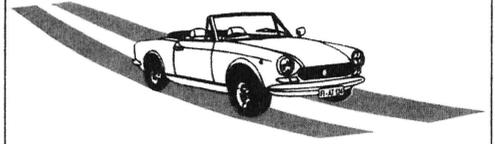
FUNKTION	NAME / ADRESSE	AUFGABE	TELEFON / E-MAIL
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung	01 72 / 8 124 124 moe@fiatpider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargtheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	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

FIAT 124 Spider Club e.V.



Michael Möller
- 1. Vorsitzender -
Postfach 20 17 16
20207 Hamburg

E-mail: moe@fiat spider.de

www.fiat spider.de
Tel. +49 172 8 124 124

An alle Mitglieder des
FIAT 124 Spider Club e.V.

Hamburg, 22. Januar 2007

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder ein zur

Jahreshauptversammlung 2007

Sie wird in diesem Jahr am 18. Mai 2007 um 19:00 Uhr in der
Landgaststätte Lindenallee, Moerser Landstraße 426, 47802 Krefeld stattfinden.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2006
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahl des Vorstandes
9. Neuwahl der Kassenprüfer
10. Verschiedenes

Unter Punkt 10 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge bitten wir, dem Vorstand bis zum 30.04.2007 schriftlich einzureichen. Wir freuen uns über Anregungen und Verbesserungsvorschläge, um die Clubarbeit entsprechend euren Interessen aktiv zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Möller', written over a horizontal line.

Michael Möller
1. Vorsitzender



Club-Haupttreffen in Krefeld

VORBEREITUNGEN ZUM CLUB- HAUPTTREFFEN IN KREFELD IM MAI

Das Jahr 2007 ist gekommen und somit naht unser Haupttreffen in Krefeld.

2004 – also vor drei!!! Jahren hatten sich Sonja und Johannes in Berlin freiwillig gemeldet, das Treffen in Krefeld auszurichten. In der Zwischenzeit wurde das zweite Kind geboren und das erste Haus (wird) gebaut und somit ist die Zeit rar. So habe ich angeboten, ihnen zu helfen. Es ging ganz schnell, da meldete sich Markus, der auch hier am Niederrhein wohnt, und bot auch seine Hilfe an. Super!

Am 13. Januar trafen wir uns mittags zur ersten Besprechung. Sonja und Johannes hatten schon einen groben Plan zusammengestellt, an dem wir eigentlich nur noch leicht rumfeilen mussten.

Das Hotel steht fest: es ist das DORINT -HOTEL, neben einem Golfplatz (man kann hier das Golfen – gegen Bezahlung allerdings – in einem kleinen Kurs erlernen). Es gibt aber auch ein Schwimmbad, eine Sauna und und und...

Am ersten Abend – nach Wiedersehensfreuden und Kennenlernen neuer Spideristi beim Sektempfang – werden wir in der Nähe des Hotels lecker essen gehen, so dass die Hotelbar anschließend für uns jederzeit erreichbar ist.

Freitag werden wir die BURG LINN in Krefeld von innen und außen besichtigen und anschließend ins Düsseldorfer MEILENWERK fahren (Grüße nach Berlin: Uwe, wir haben auch eins!). Am Abend – vor dem Abendessen in der Nähe des Hotels – findet unsere Jahreshauptversammlung statt. Falls Ihr unserem Vorstand Fragen, Vorschläge oder Verbesserungen mitteilen möchtet, könnt Ihr dies gerne und zahlreich tun.

Samstag wird der Tag der MÜHLEN-RALLYE! Morgens geht es ab! Natürlich können wir nicht mit der Eifel (vom Schwäbischen und Bayerischen mal ganz zu schweigen) konkurrieren, aber der Niederrhein hat sehr viele schöne Ecken. Und so viele Wind- und Wassermühlen! Das ist schon einzigartig. Nachdem wir einen schönen Spider-Tag hatten, werden wir das Abendessen direkt im Hotel zu uns nehmen. Nach anschließender

Siegerehrung und Party ist auch dieser Tag zu Ende.

Sonntag ist der letzte Tag und das heißt: Abschiednehmen. Vielleicht ist noch eine kleine Tour drin?

Das Anmeldeformular liegt dieser Zeitung bei. Meldet Euch zahlreich an, der Sonnengott ist bestellt. Die gelben Helfer vom ADAC werden wir nicht brauchen!

Kommt alle gut in Krefeld an! Bis dahin wird sich Euer Veranstaltungsteam hier noch oft treffen. Und erzählt nicht – wenn Ihr zu spät kommt – ihr wäret rechtzeitig losgefahren. Denn am Niederrhein kann man mittwochs schon sehen, wer sonntags zum Kaffee kommen will ...

Wir freuen uns auf Euch.

Liebe Grüße
Petra

Am 19.01.2007 verstarb in Wesel unser lieber Freund **RALF WIRTH.**

Viel zu früh wurde sein Leben im Alter von 51 Jahren durch eine Krankheit beendet. Als Lehrling bei FIAT hat er noch an den 'Originalen' gelernt, bis er sich 1993 als KFZ-Meister den Wunsch nach einem eigenen Spider erfüllte! Als KFZler durch und durch, war neben guten Zigarren, Reisen und Musik der 124er sein größtes Hobby.

Mit ihm verlieren wir einen stets hilfsbereiten und freundlichen Mitstreiter und Freund, der wegen seiner geselligen Art von allen Mitgliedern geschätzt wurde!

Er hatte immer davon geträumt, ein Spidertreffen in seiner Heimat zu organisieren! Das tun wir nun für ihn.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

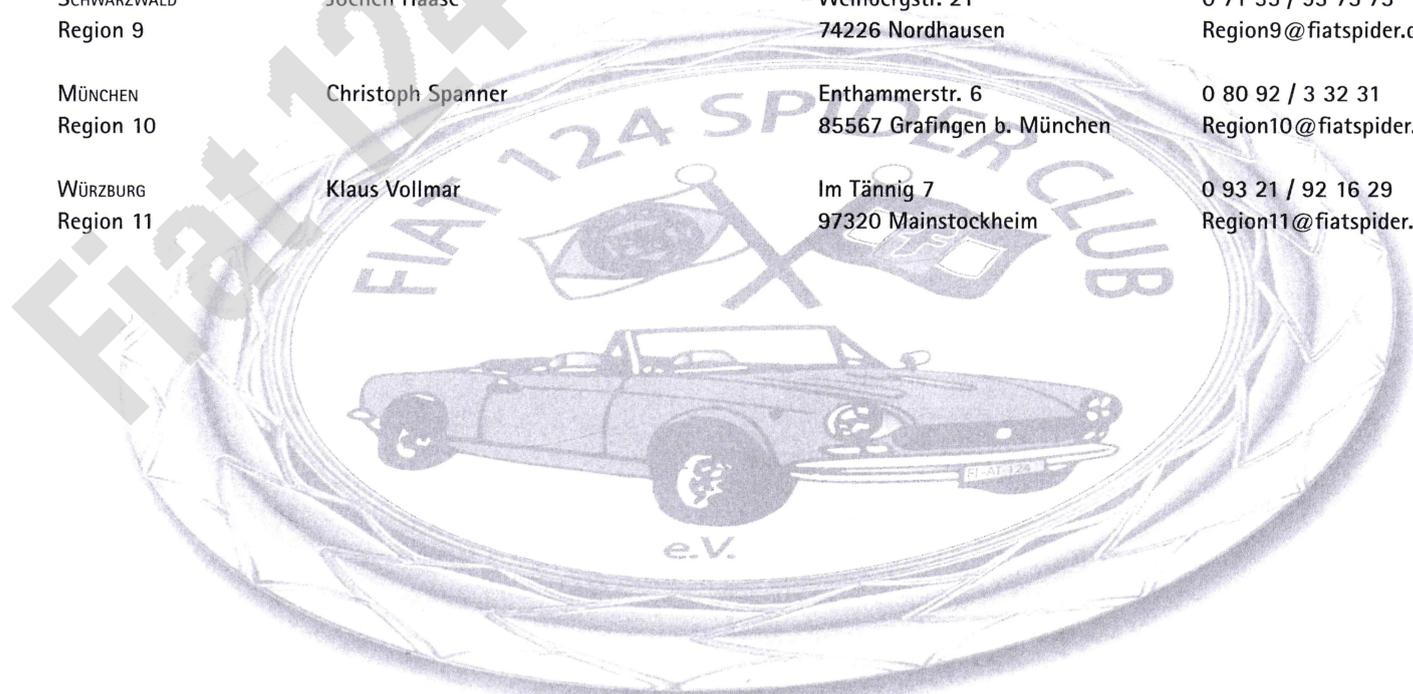
Markus Helmes



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@fiatspider.de
HAMBURG Region 2	Manfred Seekamp	Grandweg 60b 22529 Hamburg	0 40 / 6 07 09 13 Region2@fiatspider.de
BERLIN Region 3	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32a 14055 Berlin	0 30 / 30 09 92 29 Region3@fiatspider.de
FRIESLAND Region 4	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	04 21 / 3 64 85 14 Region4@fiatspider.de
BIELEFELD Region 5	Thomas Eimer	Oesterwiekerstr. 236 33415 Verl	0 52 46 / 92 96 75 Region5@fiatspider.de
HANNOVER / KASSEL Region 6	Christian Zöllner	Jüdelstraße 42 38126 Braunschweig	05 31 / 6 21 64 Region6@fiatspider.de
KÖLN Region 7	Petra Boljahn	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	0 21 51 / 31 35 17 Region7@fiatspider.de
FRANKFURT Region 8	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 72 a 55130 Mainz	0 61 31 / 88 18 86 Region8@fiatspider.de
SCHWARZWALD Region 9	Jochen Haase	Weinbergstr. 21 74226 Nordhausen	0 71 35 / 93 75 75 Region9@fiatspider.de
MÜNCHEN Region 10	Christoph Spanner	Enthammerstr. 6 85567 Grafing b. München	0 80 92 / 3 32 31 Region10@fiatspider.de
WÜRZBURG Region 11	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	0 93 21 / 92 16 29 Region11@fiatspider.de





Stammtisch-Termine

SCHLESWIG-HOLSTEIN

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

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

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

HAMBURG

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

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

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

BERLIN

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

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Parkcafe“
Fehrbelliner Platz 8
10707 Berlin

KÖLN

Auskunft: Petra Boljahn
Tel.: 0 21 51 / 31 35 17

Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Trattoria Romana“
Bonner Wall 39-41
50677 Köln

FRANKFURT

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

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Rüsselsheimer Brauhaus“
An der Wied 1
65428 Rüsselsheim

STUTTGART

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

Jeden letzten Samstag im
Monat ab 15:00 Uhr

„Zum Hasenheim“
Im Weiher
70794 Filderstadt-Bonlanden

MÜNCHEN

Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 / 332 31

Jeden letzten Donnerstag im Monat
in wechselnden „Locations“

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

Layouter gesucht!

LIEBE LESER,

wieder haltet Ihr das Spider-Magazin in Händen und ich hoffe,
dass Ihr mit dem Clubmagazin als einem informativen und
auch ansprechend gestalteten Heft zufrieden seid.

Leider muss ich aus Zeitgründen das Layouten so
schnell wie möglich abgeben – shit happens eben...

Wer kann und will in Zukunft das SPIDER-MAGAZIN gestalten?
Der Vorstand freut sich auf zahlreiche Bewerbungen!



Rita Nikolai

Der Kommissar und der Spider



1973 sind es dann gleich 3 dicht aufeinanderfolgende Folgen, in denen der Spider jeweils mitspielt. Vielleicht kennt ja jemand einen AS mit dem Autokennzeichen M-KU 402 aus der Zeit?

Episode 63: Sonderbare Vorfälle im Hause von Professor S. (21.9.1973)

Episode 66: Herr und Frau Brandes (30.11.1973)

Episode 68: Domanns Mörder (11.1.1974)

Und jetzt fragt Ihr Euch vielleicht, wie man an solche alten Informationen kommt?!

Es gibt tatsächlich im Internet eine Webseite, die sich ausschließlich damit beschäftigt, Au-

Lang, lang ist's her. Das Fernsehen war noch in schwarz/weiß, es gab nur 3 öffentlich-rechtliche Fernsehprogramme zu sehen und der Freitagabend war der Krimiabend!

Erstausstrahlung am 11.7.1969 nutzt Harry Klein einen FIAT 124 Spider, um ein Schulmädchen abzuschleppen, das er unauffällig verhören soll.

ZDF, 20:15h: Erik Ode und Fritz Wepper jagen als Kommissar Keller und sein Assistent Harry Klein (ja genau: der „Hol schon mal den Wagen“-Assi von Derrick) Verbrecher und Ganoven, bis sie hinter Schloss und Riegel sitzen. Und sie haben sie alle gekriegt.

Wir wissen nicht, ob es damals schon so etwas wie „Product placement“ gab, aber der Regisseur musste den Fiat 124 Spider gemocht haben! Gleich 4x wirkte er in einer Hauptrolle mit, egal ob Harry damit eine Verdächtige beciren sollte oder die Verdächtigen dem schönen Leben in Freiheit frönten.

In der Episode 11 „Die Schrecklichen“ mit



Last completed movie pages

te avant la nuit, Chances Are, Gentlemen y udachy, Made in America, Les Deux orphelines vampires, AHA: Cry Wolf, CHiPs, Track of the Moon, Les randonneurs, Calendar Girls, Abgefahren, The Sopranos, Haker, Point Pleasant, Kin-Dza-Dza, (more...)

Advertising

1961 Austin Healey
For Sale with low price Sell By Owner
Austin Healey
[Ads by Google](#)

Welcome to IMCDB.org

Welcome to the Internet Movie Cars Database. You will find here one of the most complete list on the web about vehicles seen in movies, image captures and information about them. To start your visit on the site, you can search for a movie by typing a part of its title in the search box in the top right corner of the page, or select a make in the list below.

tos, LKWs und Motorräder, die in Kinofilmen oder TV-Filmen und –Serien zu sehen waren, mit allen relevanten Informationen und zugehörigem Bildmaterial zu dokumentieren:

<http://www.imcdb.org>

So kann man nach Filmen und Fahrzeugen suchen, neue Fahrzeuge oder unidentifizierte Fahrzeuge melden und gemeinsam im Forum über die schönste Sache der Welt philosophieren (hier ist es wirklich DIE schönste Sache der Welt!). Ca. 6600 Filme, 127 Automarken, allein hunderte von Fiats! Für den Fiat 124 Spider werden allein schon 20 Filme aufgeführt, in denen er zumindest zu sehen war!

Hier die Liste:

- ◆ LES BOIS NOIRS (Dark Woods), Kinofilm, 1989
- ◆ TRAITEMENT DE CHOC, Kinofilm, 1973
- ◆ TWINS, Kinofilm, 1988
- ◆ EL LOBO (Wolf), Kinofilm, 2004
- ◆ THE ENFORCER, Kinofilm, 1976
- ◆ THE ANDERSON TAPES, Kinofilm, 1971
- ◆ GLI ESECUTORI (Street People, The Sicilian Cross, The Executors), Kinofilm, 1976
- ◆ STRIPES, Kinofilm, 1981
- ◆ BROTHERHOOD OF JUSTICE, Kinofilm, 1986
- ◆ HONKY TONK FREEWAY, Kinofilm, 1981
- ◆ VACATION (National Lampoon's Vacation), Kinofilm, 1983
- ◆ THE SEVEN-UPS, Kinofilm, 1973
- ◆ CHEECH & CHONG'S NEXT MOVIE, Kinofilm, 1980
- ◆ MIAMI VICE, Fernsehserie, 1984-1989
- ◆ RESCUE ME (Rescue Me: FDNY), Fernsehserie, 2004-2007
- ◆ CHiPs, Fernsehserie, 1977-1983
- ◆ KNIGHT RIDER, Fernsehserie, 1982-1986
- ◆ THE X FILES (The X-Files), Fernsehserie, 1993-2002
- ◆ DER KOMMISSAR, Fernsehserie, 1969-1976



Wer kennt weitere Filme?

Wer hat Szenenfotos von den Spidern?

Sachdienliche Hinweise bitte an mich: rdv@fiatspider.de und Dank im voraus!

RDV



Technik – recycled

- AUS HEFT 4/1992 -



BREMSANLAGE

Zu den Abbildungen wollen wir Euch ein paar Tipps und Erklärungen abgeben. Die Informationen sind so gehalten, dass sie auf alle Modelle übertragbar sind.

BILD 1: Die Bremsleitungen sind recht robust und halten bei entsprechender Pflege - d.h. öfter säubern und einfetten - ein „Auto-Leben lang“. Die Schläuche wachsen gerne einmal von innen zu. Dies macht sich durch ungleichmäßiges Bremsen bemerkbar. Darauf zu achten ist, dass sie so verlegt sind, dass sie nirgends scheuern.

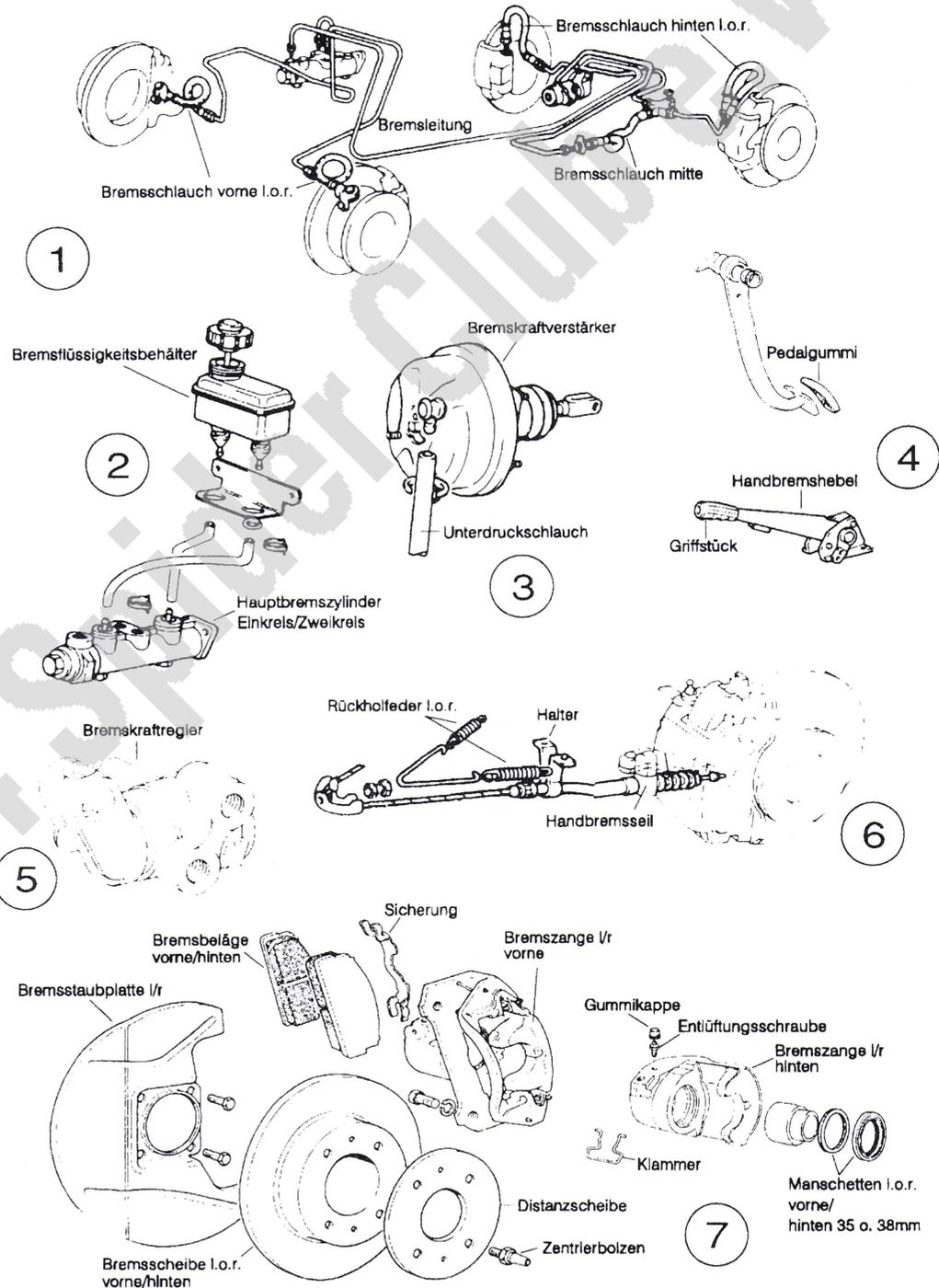
BILD 2: Dass spätestens alle 2 Jahre die Bremsflüssigkeit gewechselt werden sollte, versteht sich von selbst.

BILD 3: Der Unterdruckschlauch sollte auf Dichtheit kontrolliert werden. Im Zweifelsfall immer auswechseln.

BILD 4: Beim Handbremshebel der älteren Modelle kann es vorkommen, dass die Verzahnung zur Arretierung verschlissen ist.

BILD 6: Das Handbremsseil sollte, wie auch die Federn, nach dem „Winterschlaf“ auf Gängigkeit kontrolliert, die Züge geschmiert werden. Nur so ist gewährleistet, dass die Handbremse gleichmäßig zieht.

BILD 7: Ersatz für die Bremscheiben ist unproblematisch und günstig. Anders sieht es bei den Bremsschutzblechen aus. Diese sollte man auf Rost kontrollieren, denn Ersatz gibt es nicht mehr. Bei den Bremszangen sollte man darauf achten, dass die Entlüftungsventile nicht festgammeln und da die Gummischutzhappen nicht fehlen. Des weiteren ist darauf zu achten, dass die Gummimanschetten zum Schutze der Kolben nicht eingerissen sind. Es gibt übrigens recht günstige Bremssattel-Überholsätze.



Grundsätzlich sollte man bei einer Bremsanlage alles achsweise austauschen, sprich Bremssattel, Bremschläuche und Bremsbeläge.

Viel Erfolg!

CS



Neue(s) in Berlin!

MITGLIEDERBETREUUNG WIRD IN BERLIN GROSS GESCHRIEBEN:

- organisierte Ausfahrten ins Umland und nach „West-Deutschland“
- „erheiternde“ Stammtisch-Abende
- persönliche Betreuung durch den Sektions-Präsidenten



Diesen Exklusiv-Leistungen konnten sich passionierte Spider-Fahrer in den letzten Monaten nur schwer entziehen. Wir wollen Euch an dieser Stelle „unsere Neuen“ kurz vorstellen. Vielleicht macht diese „Präsentation“ auch in anderen Sektionen Schule.

RENE-MICHAEL BUSSE

Ludwigsfelder Str. 6
14165 Berlin
030-8025492
rene-michael.busse@t-online.de

Auch er fand über die Internetseite zu uns, 2006, als er den technischen Support in Anspruch nahm. Als Volumex-Fahrer tummelt er sich oft in diesem Forum.

Fährt er mit seinem Liebling vor, sind wir jedes Mal erstaunt, wie viel „Mensch“ in einen Spider passt. Es ehrt uns, dass er trotz seiner Mitgliedschaft in der „Volumex-IG“ auch in unserem Kreis nun aktiv wird. Zur Zeit bemüht er sich um eine Aluminium-Ölwanne für den Spider (Alfa Romeo lässt grüßen...). Interessenten können sich gerne an ihn wenden.



MARKUS HÖCKELMANN

Scharfe Lanke 45
13595 Berlin
030-35302623
post@m-hoeckelmann.de

Er fand erstmals 2003 über unsere Internetseite den Weg zum Stammtisch. Das Jahreshaupttreffen „BERLIN 2004“ bestärkte ihn in seinem Verlangen „eines Tages dazu gehören zu wollen“. Leider ist er als Teilzeit-Berliner nur am Wochenende in der Hauptstadt; den Rest der Woche verbringt er 300 Kilometer entfernt in Thüringen. Unsere Betreuung muss also weite Strecken überbrücken. Sein roter „DS“ mit der Edelstahl-Stoßstange zeigt, dass Pflege keine Grenzen kennt.

KLAUS EICHERT
Lenther Steig 24
13629 Berlin
030-3813662
klaus.eichert@siemens.com

Ihn trafen wir 2004, als sein Herz noch einzig und allein für den „Deutschland-Club“ schlug. Sein Job spülte den Wahl-Berliner bis in die bayerische Provinz. Doch nun ist er in unsere Metropole zurückgekehrt. In all den Jahren boten wir ihm eine „Spider-Heimat“. Er dankt es uns nun mit einer Mitgliedschaft in „unserem“ Club.

Damit steht Berlin einmal mehr für die „Einheit“!

THOMAS J. EIMER
Oesterwiekerstr. 236
33415 Verl
05246/700440

Wir wollen 2007 ein neues Kapitel der Mitgliederbetreuung aufschlagen:
Die Ehrenmitgliedschaft.

Aufgrund seiner herausragenden literarischen Leistungen anlässlich seines Besuches der Berliner Sektion im August 2006 (nachzulesen im SM 3/2006) haben wir uns spontan entschlossen, Thomas die Ehrenmitgliedschaft beim „Ost-Stammtisch“ anzubieten.



**THOMAS, NIMM AN!
WIR WÄREN GEEHRT.**

Uwe Boddenberg



FIAT AUTOMOBIL AG – 111.200 ZULASSUNGEN IN 2006

(Frankfurt, 10.01.2007)

Die Fiat Automobil AG, deutsche Vertriebsgesellschaft der italienischen Automobilmarken Alfa Romeo, Fiat, Lancia und Fiat Transporter, hat im Geschäftsjahr 2006 insgesamt rund 111.200 (Vorjahr: 87.600) Fahrzeuge neu in den Verkehr gebracht. Davon entfielen auf die gesamte Pkw-Sparte mit ihren drei Marken 95.880 (73.600) Einheiten, was gegenüber 2005 einen Anstieg um 30 Prozent bedeutet. Der Marktanteil der Fiat Gruppe stieg damit in einem Gesamtmarkt von 3,468 Millionen Pkw-Zulassungen (plus 3,8 Prozent gegenüber 2005) auf jetzt 2,8 Prozent (2005: 2,2 Prozent). Ausschlaggebend für den nachhaltigen Aufwärtstrend waren vor allem die erfolgreichen

eingeführten neuen Volumenmodelle Fiat Grande Punto und Alfa 159. Neben der deutlichen Steigerung ihrer Absatzzahlen hat die Fiat Automobil AG auch 2006 konsequent eine auf Rentabilität fokussierte Geschäftspolitik verfolgt.

AUSBLICK 2007

Für 2007 plant die Fiat Automobil AG auf Basis des umfassend erneuerten Modellprogramms neuerlich eine deutliche Erhöhung der Absatzzahlen gegenüber 2006. Neuheiten wie Fiat Bravo, Fiat 500, Alfa Spider und Fiat Scudo werden für zusätzliche Kaufanreize bei den Kunden sorgen.

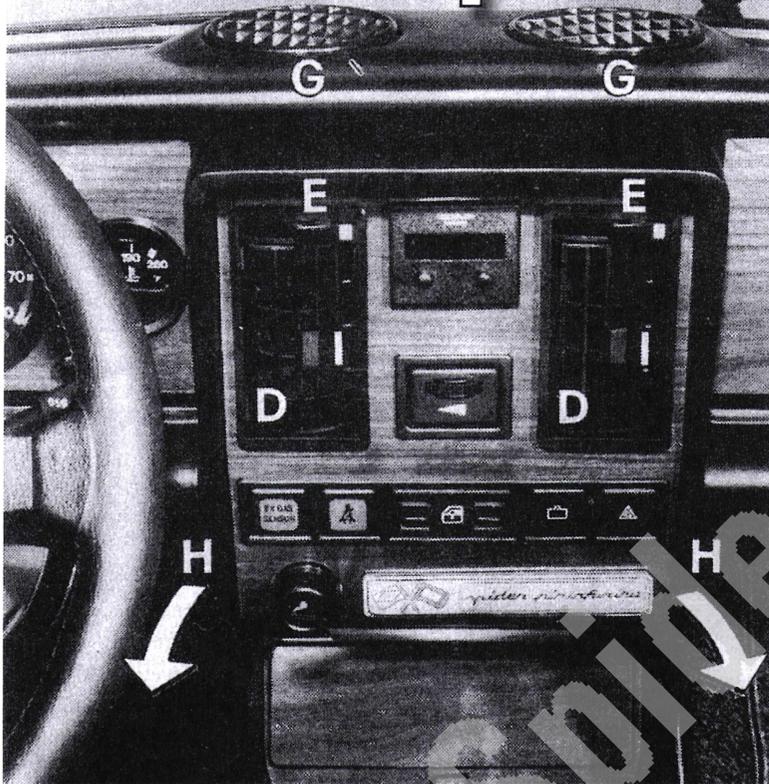
Begleitet wird die Modelloffensive von Investitionen in Marketing und Werbung, einer

Schärfung der Markenprofile, Schließung offener Standorte in der Vertriebsorganisation und einer stärkeren Unterstützung des Handels. Absatzziel im Jahr 2007 für alle vier Marken sind 130.000 Einheiten. Die Volumenmarke Fiat soll davon rund 87.500 Zulassungen (inklusive rund 12.500 Wohnmobilen, die in der KBA-Statistik als Pkw-Zulassungen gezählt werden) erreichen, Alfa Romeo etwa 19.000 EH, Lancia circa 3.000 EH. Fiat Transporter plant ein Wachstum auf 33.000 EH (nach Fiat Abgrenzung / nach KBA Abgrenzung ohne Wohnmobile: 20.500 Einheiten).

Quelle: Fiat Automobil AG,
Digitale Pressemappe

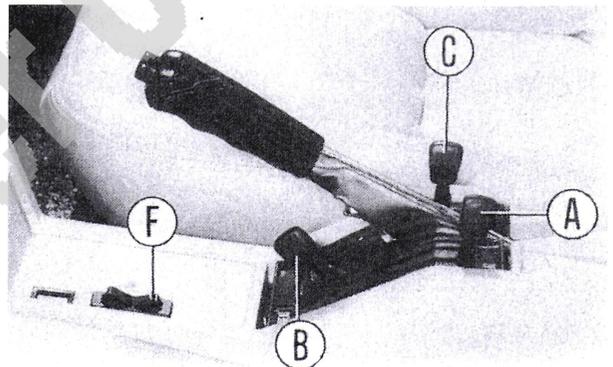


Die Wunder der Spider-Heizung



Immer wieder tauchen im Forum Fragen bzgl. der richtigen Handhabung der 3 geheimnisvollen Hebel in der Mittelkonsole auf. Dies liegt sicher auch daran, dass die wenigsten Spideristi noch die originale Bedienungsanleitung vorliegen haben. Anlass genug für uns und höchste Zeit also, dieses Geheimnis zu lüften. Im Folgenden findet Ihr die Darstellung aus meinem „Owner's Manual“ für das Modell DS und die dazugehörigen Erläuterungen. Nun sollte es kein Problem mehr darstellen, den Luftstrom in die richtige Richtung zu leiten

Mö



Mit HEBEL A wird die in den Innenraum einströmende Luftmenge geregelt (dies passiert über eine Klappe unter dem Windleitblech):

- Hebel ganz nach vorn
= gesamte Luftzufuhr abgesperrt
- Hebel ganz nach hinten
= maximale Luftmenge

Mit HEBEL B wird die Lufttemperatur einreguliert:

- Hebel ganz nach vorn
= maximale Temperatur
- Hebel ganz nach hinten
= Heizung ausgeschaltet

Bei stehendem Fahrzeug und bei Fahrt mit geringer Geschwindigkeit kann die Frischluftmenge durch Einschaltung des zweistufigen Gebläses mit SCHALTER F vergrößert werden.

Das GEBLÄSE ist nur bei Zündschlüssel auf „MAR“ zuschaltbar.

- Schalterstellung nach vorn
= Gebläsestufe 1 (langsam)
- Schalterstellung Mitte

- = Gebläse ausgeschaltet
- Schalterstellung hinten
= Gebläsestufe 2 (schnell)

Die Warmluft strömt nur aus den DÜSEN G und H aus. Zur Luftverteilung dient HEBEL C

- Hebelstellung vorn = Luftaustritt aus den Düsen G und H
- Hebelstellung hinten = Luftaustritt aus den Düsen G allein

Die maximale Frischluftzufuhr in den Innenraum erfolgt bei Hebel B ganz nach hinten. Dabei sind die zwei Hebel A und C je nach Wunsch einzustellen. Die Frischluft strömt ins Wageninnere durch die Düsen G und H aus.

Um den Luftstrom durch die Düsen G und H zu verstärken, kann das zweistufige Gebläse mit Schalter F zusätzlich eingeschaltet werden. Durch die Staudruck-Luftdüsen D kann Frischluft nur bei fahrendem Wagen eingelassen werden. Diese Düsen können mit ihren Knöpfen verstellt werden. Zur Luftmengenregelung bzw. Absperrung dienen die Hebel E.

- Hebel ganz nach rechts (weißer Punkt)
= maximale Luftmenge
- Hebel ganz nach links
= Düsen geschlossen

FRONTSCHIEBENENTFROSTUNG UND -TROCKNUNG

Zum schnellen Entfrosteten und Beschlagfrei-machen der Windschutzscheibe folgendes vornehmen:

- Hebel A = nach hinten
- Hebel B = nach vorn
- Hebel C = nach hinten
- Schalter F = nach hinten

Außerdem: Luftdüsen D absperren.

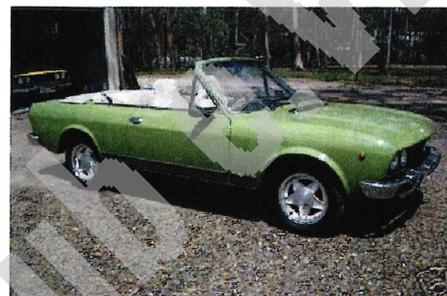
Anm.: Ihr braucht Euch im Übrigen keine Gedanken zu machen, wenn es scheinbar keinen Zusammenhang zwischen zurückgelegtem Hebelweg des Reglers und der Temperaturänderung gibt. Im Grunde würden als Hebelweg zwischen kalt und warm auch 2 cm reichen.

Fiat Spider



„Down Under“

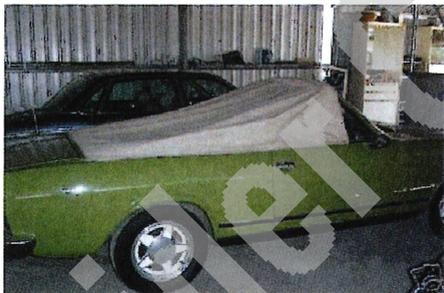
Die meisten von Euch kennen den auf deutschen Straßen kaum noch präsenten Bruder des FIAT 124 Spider, der aber in größerer Stückzahl (lt. „Das große Fiat-Spider-Buch“, S. 140, S. 144) als der Spider von 1967 bis 1975 produziert wurde: Das FIAT 124 Coupé (Typenbezeichnungen analog zum Spider AC-CC). Ralf stieß bei Ebay auf eine wirklich interessante Auktion in Australien:



Auktionstext:

this is one great little car, very roomy for passengers, sits 5 easily, 1800 lumpy twin ohc, worked head, 5 speed manual, 4 wheel discs, a fast car that turns heads, and gets many comments, it is only one of 3 I know of, it had a professional conversion in Victoria, with full engineer records before, during and after conversion, with eng cert, as you can see it is a great conversion, it does not have a drive hood, but a boat upholsterer can make a clip on or fold down roof very cheap, it is in very good condition and drives sporty, it is always garaged this is one of those cars you love to drive, I also have spare parts to go with it, this car is a legally registered convertible and should not require an engineers cert, however it does have one.

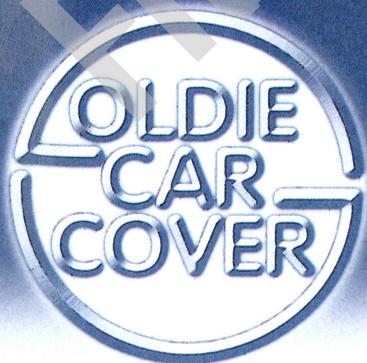
Meine Neugier war geweckt. Also nahm ich Kontakt mit dem Verkäufer auf, um der Historie nachzugehen. Das zum Verkauf



angebotene Fahrzeug wurde wirklich sehr individuell umgebaut (Baujahr 1975). Hier zeigen wir Euch die Bilder aus der Auktion, sowie weitere Informationen vom Verkäufer.

Hier etwas Hintergrund auf Nachfrage: *The car is an Australian delivery with right hand drive. Some of the people who saw the car being converted have contacted me, they include friends of the original owner, mechanics who worked on it or knew the company that built it.*

The 124cc Fiat was not a good seller; the builders saw the potential and converted six (6) of the models. They failed to take off also. I have been told that the cost was \$9,000, quite a lot in 1991. All the cars were completely stripped to the ground and rebuilt. The cars were inspected by engineers before the conversion to make sure there was no damage or rust. They followed the car that I have completely through the conversion and photo's and records were kept. In their final report it was stated that it was the best



Fahren Sie, wir versichern: OldTimer



OCC

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

conversion they had seen. I believe that the car I have was the first conversion and has no hood. Some of the following conversions were built to include hoods. I am led to believe that there are two (2) other cars still in existence, both now in South Australia. One is White & Blue, currently on sale for \$15,000.

It is sad that they did not take off as they are a fantastic little car. There are very few small convertibles that can sit five people in comfort with enough leg room in the back seat.

The car that I have is in the same condition that the photographs show, It has a couple of superficial scratches, the colour is original, and

there is a minor rust spot in front of the drivers windscreen area the size of a small finger nail which only on the surface. The pads on the four discs are a bit low. The seats are good with the exception of some stitching on the driver's seat which is giving way and is about 10 cm long. The seats also need a good clean. The motor has had work, the head was shaved and two lumpy cams OHC installed. It is very fast.

My car has a great many spare parts, including a complete rear wheel assemble and diff. The car has only been used in fine weather conditions and so consequently has just 43,000 klms on the clock. The gear box is five (5) speed, both the clutch & suspension are excellent.

It is a unique and fantastic, a joy to drive and attracts lots of comments and attention. Who ever buys it will fall in love with it. It has been registered as a convertible since 1991 with an engineer's certificate. The reason for the sale, I have three British classic cars and my wife is nagging me!!!! (However, I shall not cry if I do not get the price I am after).

Dieses Coupé wurde für umgerechnet 5.000 Australische Dollar an einen Käufer in Australien verkauft.

Mö



FIAT-Farbenlehre 1974



124 Sport Spider 152 Rot 212 Weiß 223 Gelb 294 Orient-gelb 312 Dunkelgrün 449 Dunkelblau 480 Hellblau	124 Sport Coupé 184 Sierrarot 233 Weiß 374 Brillantgrün 444 Mittelblau mit Metalleff. 456 Dunkelblau 564 Saharabeige 620 Aluminium mit Metalleff. 682 Dunkelgrau mit Metalleff.	124 Abarth Rally 152 Rot 212 Weiß
---	--	--

Farb-muster	152	184	212	223	233
294	312	374	444	449	456
480	564	620	682		

WER KENNT DETAILS ZU DIESER FARBKARTE, DIE WIR ALS ORIGINAL IN UNSEREM ARCHIV HABEN?

Die Kneipe, die eine Werkstatt war...



In Schenefeld, direkt im Westen Hamburgs,
liegt eine äußerst skurrile Kneipe:

CRUISERS POINT.

Von außen eher unscheinbar bis hässlich,
zeigen sich beim Betreten die inneren Werte:
alles was irgendwie mit Autos, Motorrädern,
sonstigen fahrbaren Untersätzen und mit
Modellen derselben zu tun hat, ist vertreten.
Eine riesige Sammlung von alten Dingen,
Sammlerstücken und Kitsch - bunt gemischt.
Und überall Vitrinen mit Modellautos.

Und dieser Laden ist wirklich ein Restau-
rant! Besitzer Marcus Stempfle hatte hier
einige Jahre eine Werkstatt, bevor er daraus



dieses Lokal mit angeschlossener Discothek
und Räumen für Feste machte.: für alle,
die Benzin im Blut haben, egal ob damit

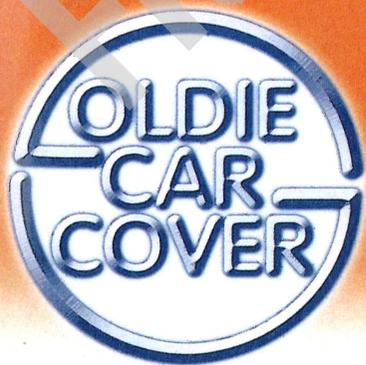
Old- oder Youngtimer betrieben werden, nur
irgendwie autobeegeistert sollte man sein.

Marcus ist seinem Beruf, Lackier-Meister, üb-
rigens nicht untreu geworden. Einige hundert
Meter weiter betreibt er nach wie vor einen
Lackierbetrieb, in dem er auch selbst noch
tätig ist.

Im Sommer gibt es dann hinter dem original
Werkstatt-Rolltor einen kleinen künstlichen
Strand mit den obligatorischen Plastik-Pal-
men. So schrecklich, dass es schon wieder
richtig schön ist.

Aber auch in der kalten Jahreszeit lohnt
sich ein Besuch im Cruisers Point. Neben
preisgünstigen Getränken bietet die Küche
hauptsächlich deftige Hausmannskost, aber
auch schöne Salate etc.

Die Speisekarte bietet erst einmal Unerwar-
tetes, denn wer kann schon auf Anhieb mit



Fahren Sie, wir versichern:
YoungTimer



den Begriffen aus dem Auto-Bereich wie „Ölwanne“, „Burn out“ oder „Katalysator“ in Bezug auf wohlschmeckende Speisen etwas anfangen? Die Auflösung: Pasta Barbecue,



Pasta „Scampi“ und Baguette mit Knoblicreme. So sind alle Gerichte mit Begriffen aus der KFZ-Welt verschlüsselt, schmecken aber trotzdem lecker.

Jeden ersten Samstag im Monat wird ein markenoffenes Old- / Youngtimer-Treffen veranstaltet. Jeder ist willkommen. Außerdem bietet sich Cruisers Point natürlich auch für Feiern aller Art, insbesondere aber als Anlaufpunkt für Auto-Veranstaltungen, an.

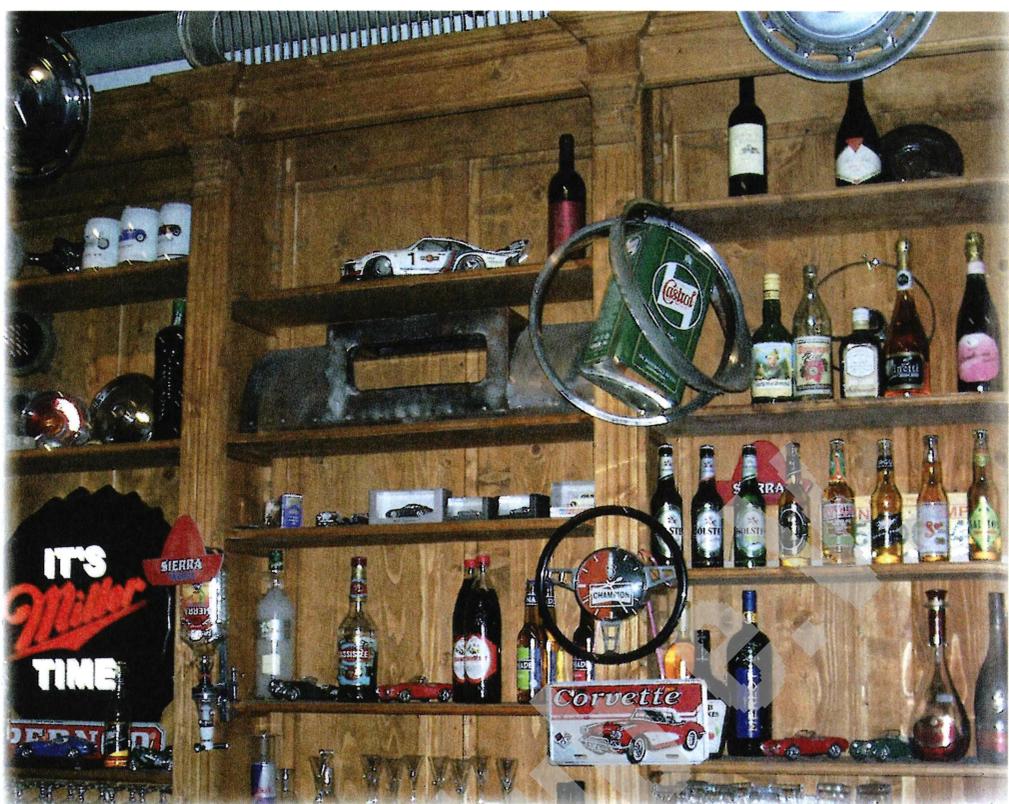
Also, liebe Spiderfreunde, wenn ihr nach Hamburg kommt, in Hamburg und Umgebung wohnt oder dicht vorbeifahrt, hier lohnt es sich, einen Boxenstopp einzulegen und vielleicht ein Muscle car (Jägerschnitzel) oder vielleicht meinen Favoriten „4 PS“ (Bauernfrühstück) zu Euch zu nehmen.

Manfred Seekamp

CRUISERS POINT

Osterbrooksweg 71
22869 Schenefeld

040 / 839 331 11
www.cruiserspoint.de



REINSCHAUEN LOHNT SICH,
ERST INS INTERNET, DANN
IN DIE KNEIPE!



aktuell ··· aktuell ··· aktuell

PLAKETTENVERORDNUNG: WER BEKOMMT

Zur Bekämpfung von gesundheitsschädlichem Feinstaub aus Autoabgasen planen viele deutsche Großstädte so genannte Umweltzonen. Durch die „Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge“, kurz Plakettenverordnung genannt, müssen Fahrzeuge in den Umweltzonen der Innenstädte bei einem Feinstaub-Fahrverbot eine entsprechende Plakette vorweisen, um weiterfahren zu dürfen.

Am 1. März tritt die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Kraft. Städte, deren Feinstaubbelastung an mehr als 35 Tagen im Jahr über einem festgelegten Grenzwert liegt, müssen dann Umweltzonen ausweisen. Dort dürfen nur noch Kraftfahrzeuge mit moderner Abgasreinigung fahren. Ursprünglich sollten Dieselaautos mit hoher Rußproduktion aus dem Stadtverkehr vertrieben werden. Dann erfolgte eine Ausweitung auf Benziner, die keinen geregelten Katalysator oder nur einen der ersten Generation (Euro 1) haben. 6,7 Millionen Pkw sind laut ADAC betroffen, davon 5,6 Millionen mit Benzinmotoren. Die stoßen zwar fast keinen Feinstaub aus, wohl aber reichlich gasförmige Schadstoffe, etwa Stickoxide, die den Sommersmog fördern.

Problematisch ist, dass es sich hier um ein flächendeckendes Problem für Millionen alter Fahrzeuge handelt. Berlin wird den gesamten Bereich der Hauptstadt innerhalb des S-Bahn-Rings zur Umweltzone erklären müssen, München alles innerhalb des Mittleren Rings und Stuttgart das komplette Stadtgebiet. Großen Teilen des Ruhrgebiets droht dies sogar über Stadtgrenzen hinweg. Autos, die in diesen Bereichen nicht mehr fahren dürfen, werden für ihre Besitzer praktisch wertlos – vor allem wenn sie innerhalb der ausgewiesenen Zonen wohnen.

WIRD SICH DIE OLDTIMERSZENE KOMPLETT AUFLÖSEN?

Drei Plaketten bei Feinstaubalarm wichtig gekennzeichnet werden Pkw, Nutzfahrzeuge und Busse von Euro 2 bis Euro 4 (Pkw) und Euro II bis Euro V (Lkw, Busse) nach den von den Fahrzeugen eingehaltenen europäischen

FAHRVERBOT ?

Grenzwertstufen. Die Plaketten sind kreisförmig mit einem Durchmesser von 8 cm und erhalten je nach Schadstoffklasse unterschiedliche Farben (rot = Schadstoffklasse 2, gelb = Schadstoffklasse 3, grün = Schadstoffklasse 4). Sie enthalten in schwarzer Schrift die Nummer der Schadstoffgruppe sowie ein Schriftfeld, in dem das Kfz-Kennzeichen eingetragen wird. Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen erfolgt nach der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Emissionsschlüsselnummer.

BEI NACHRÜSTUNG NEUE PLAKETTE

Bei erfolgreicher Nachrüstung des Fahrzeuges können Autofahrer die Eingruppierung in eine bessere Schadstoffgruppe erreichen. Bei Nachrüstung von Diesel-Pkw mit einem Partikelminderungssystem ist dabei die damit erreichte Partikelminderungsstufe (PM-Stufe) entscheidend. Dieselfahrzeuge mit Abgasstandard Euro 1 oder schlechter und Fahrzeuge mit Ottomotor ohne geregelten Katalysator bzw. geregeltem Katalysator der ersten Generation erhalten keine Plakette

WO BEKOMME ICH MEINE PLAKETTE HER?

Die Plaketten werden bei den Zulassungsbehörden sowie den zur Abgasuntersuchung zugelassenen Stellen, also technischen Überwachungsvereinen, und über 30.000 Werkstätten erhältlich sein.

WIE ERKENNE ICH DIE „UMWELTZONEN“?

Der Beginn von Fahrverbotszonen ist durch das neue Zeichen 270.1, das Ende durch Zeichen 270.2 zu kennzeichnen. Auf Zusatzzeichen werden jene Plaketten dargestellt, deren Schadstoffgruppen vom Fahrverbot ausgenommen sind.

BUNDESLÄNDER REGELN FAHRVERBOTE

Die Regelungen zur Anwendung der Verkehrsbeschränkungen, insbesondere in welchem räumlichen und zeitlichen Umfang diese durchgeführt werden, welche Schadstoffgruppen ausgenommen werden, obliegen den Bundesländern und werden im Rahmen von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen für Ballungsräume festgelegt. Damit diese Beschränkungen entsprechend angewendet werden können, ist eine Kennzeichnung der

Fahrzeuge mit Plaketten erforderlich. Entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge können ganz oder teilweise von möglichen Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden.

AUSNAHMEN GIBT ES NICHT

Eine Ausnahme für Oldtimer von der Feinstaubplakettenregelung hält die Bundesregierung zurzeit nicht für erforderlich. Das geht aus einer Antwort auf eine Anfrage des Parlaments hervor. Demnach könnten ab März auch für Oldtimer Fahrverbote in speziell ausgezeichneten Umweltzonen verhängt werden. Zurzeit sind in Deutschland 153.000 Oldtimer zugelassen.

Die Bundesregierung nennt als Bestand an Kraftfahrzeugen, die mindestens 30 Jahre alt sind, über 1,3 Millionen. Dahinter verbergen sich aber großteils Zugmaschinen (Trecker etc.). Tatsächlich kommen auf über 46 Millionen Gesamtzulassungen in Deutschland nicht einmal 300.000 Pkw im amtlichen Veteranenalter von 30 und mehr Jahren. Rund 50 Prozent davon sind mit H-Kennzeichen als Oldtimer zugelassen. Die Bundesregierung geht weiter davon aus, dass ein Oldtimer im Schnitt 6.000 km pro Jahr fährt. Daraus ergibt sich in einer Hochrechnung ein Anteil von 3% an den Stickoxidemissionen aller Pkw. Selbst wenn diese Zahlen stimmen: Im Wesentlichen handelt es sich um Benziner, die so gut wie keinen Staub produzieren (!!).

Aber es besteht Hoffnung: Die FDP-Fraktion unter Führung ihres Verkehrsexperten Horst Friedrich erarbeitet derzeit ein Gnadengesuch, das zumindest den ehrwürdigen unter den mobilen Veteranen gewährt werden soll. Was dann aber mit den typischen Youngtimern passiert, ist weiterhin unklar. Immerhin sollen laut Automobilverband FIVA (www.fiva.org) in der EU mit Verkauf und Reparatur historischer Autos jährlich mehr als 16 Milliarden Euro umgesetzt. In Deutschland weist der Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes circa 1500 Fachwerkstätten für Oldtimer. Möglicherweise setzt sich also doch noch die Vernunft durch.

Quelle: ADAC, T-Online, Spiegel, eigene Recherchen



Spider Magazin

HEFT 1/1987

recycled



AUSGABE 1/87

3. JAHRGANG

DM 2,50

Im Spider Magazin Nr. 1 aus dem Jahr 1987 ist der größte Teil des Inhalts einem Testbericht von „Auto Motor und Sport“ aus dem Jahr 1974 gewidmet. Die Autozeitschrift hat sich hier ausführlich mit dem damals soeben vorgestellten CSA-Spider beschäftigt und neben vielen Fotos auch ein recht ausführliches Datenblatt veröffentlicht. In einer der nächsten Ausgaben des Spider Magazins werden wir diesen interessanten Artikel auf den Farbseiten erneut abdrucken.

Weitere Themen des ersten 1987er Heftes:

- Der Bericht über eine Kooperation des Clubs mit einem Fiat-Vertragshändler. Obwohl zur damaligen Zeit die Ersatzteile oft noch direkt von Fiat kamen, sah es in den meisten Werkstätten wohl schon eher schlecht mit der fachgerechten Betreuung der älteren Spider-Modelle aus. Die Kooperation mit der Werkstatt, verbunden mit der Beschaffung der wichtigsten Ersatzteile, sollte da Abhilfe schaffen.

- Im dritten Teil der Restaurationsserie wird der Schutz der Karosserie vor Korrosion behandelt.

- In der Rubrik „Kurz notiert“ wird das 100. Clubmitglied begrüßt. Bei Redaktionsschluss waren es sogar schon 110 Mitglieder.

Premiere hatten damals unsere Clubplaketten, die erstmals an die Mitglieder verkauft wurden - für 60 DM!

Restaurationsserie 3. Teil

Korrosionsschutz

Damit die teilweise schwierigen und nervigen Schweißarbeiten nicht schon nach 2 Jahren wiederholt werden müssen, empfiehlt es sich, vor erneutem Rostfraß zu schützen.

Die im Folgenden beschriebene Methode des Verzinnens der Schweißnähte ist aufwendig, bietet aber langjährigen Schutz, da das Zinn nicht korrosionsanfällig ist.

Dazu werden Zinnlötpaste, eine Lötflamme (Camping-Gas-Brenner), Karosseriezinnschlingen, ein Pinsel und ein Hartholzspachtel (Buche) benötigt.

Zuerst wird auf die zuvor geputzte Schweißstelle mit einem Pinsel die teigige Lötpaste aufgetragen. Die Lötflamme erwärmt die Paste, bis sich das in der Paste enthaltene Zinn verflüssigt hat; sofort danach müssen die Oxidationsrückstände mit einem sauberen Lappen weggewischt werden, bis die Schweißnaht sauber und glänzend wirkt. Dieses Vorverzinnen ist mit dem Verzinnen von Draht vergleichbar, bevor er in eine Schaltung gelötet wird.

Dann, und dieses erfordert einige Übung, nimmt man die Stange Karosseriezinnschlingen in die eine und die Lötflamme in die andere Hand und versucht durch Erwärmung kleine Stücke der Stange gleichmäßig über die zu bedeckende Schweißnaht zu verteilen. Nach diesem Vorgang tritt der Buchenholzspachtel in Aktion (ein Metallspachtel würde am Zinn klebenbleiben), mit seiner Hilfe wird das von der Flamme teigig gehaltene Zinn über die Schweißnaht verstrichen, so daß sich eine möglichst glatte Schicht ergibt.

Wie gesagt, das gelingt nicht gleich beim ersten Mal; das Schwierige ist, das Zinn gerade noch streichfähig zäh zu halten. Wird es flüssig, fällt es herunter oder auf die Hose und hinterläßt außer einem kurzen Aufschrei noch verbrannte Haut oder Stoff.

Nach dem erfolgreichen Verzinnen wird die Stelle mit einer Flex mit feiner Scheibe oder mit einer Karosseriefeile der umgebenden Karosseriehaute angeglänzt.

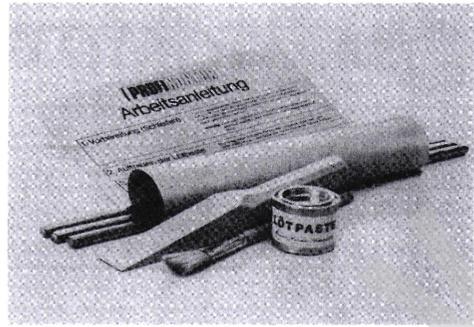
Eine so versiegelte Schweißnaht bietet dem Rost kaum mehr eine Chance, sein Unwesen zu treiben und empfiehlt sich insbesondere für die Karosserieaußenhaut.

Die genannten Zutaten zum Verzinnen sind von der Fa. MUNICH CLASSIC AUTOMOBILES, Roßmarkt 6 in 8000 München 2, Tel.: 0 89 / 26 32 66 als Set zum Sonderpreis von DM 48,95 zzgl. Versandkosten (anstatt DM 78,-) für Clubmitglieder zu beziehen.

Das "PROFIKONTUR" - Set enthält:

- 3 Stangen Karosserie-Zinn
- 1 Buchenholzspachtel
- 1 Dose Lötpaste
- 1 Pinsel zum Auftragen der Lötpaste sowie eine ausführliche Arbeitsanleitung

Diese Firma bietet auch das komplette FETAN - Rostschutzprogramm, NOKORON - Kupferbremsleitungssätze sowie ein kleines Sandstrahlgerät für Kompressoranschluß zu Sonderkonditionen für Clubmitglieder an (Näheres unter der Clubadresse bei Michael).



Nun erwartet natürlich auch das noch vorhandene blanke Blech seine schützende Schicht. Die Teile, die später lackiert werden, werden meistens nach Hausrezept der jeweiligen Lackiererei behandelt. Alle anderen Teile, besonders die Hohlräume, müssen gesondert behandelt werden und hier scheiden sich die Geister, welches Mittelchen nun das Beste ist. Der Markt bietet eine Menge Produkte an und jeder Hersteller verspricht auf seinen Angaben wahre Wunderdinge. Hier gilt es natürlich, sorgsam auszuwählen.

Eine ganz hervorragende Entscheidungshilfe sind die ausführlichen Testberichte über Konservierungsprodukte in den MOTOR - KLASSIK Ausgaben 1, 2, 3/87. Das von mir verwandte und unter den meisten Restaurateuren als Geheimtip gehandelte "Owatrol" erwies sich nach DIN - Normen und unter notarieller Aufsicht durchgeführten Tests als glatter Reifall. Ich kann nur hoffen, daß dieses Mittel bei mir

Gnade zeigt. Um es vorwegzunehmen, eindeutig das beste Mittel im Test ist "TEROSON", geeignet für blanke und schon angerostete Bleche. Auch die Produkte "FERTAN/OVER IS" sowie SONAX zeigten gute korrosionsdämmende Eigenschaften. Es empfiehlt sich, die angebotenen 1 - Liter - Gebinde mit Druckluft und speziell im Fachhandel erhältlichen Düsen für Hohlräume zu verteilen.

Ich meine, ohne Rost ist das Autofahren nur halb so schön, denn sonst gäbe es ja nichts mehr zu tun! In der nächsten Ausgabe geht es um den zunächst einfach erscheinenden Zusammenbau.

MB

Abarth-iger Sound im Spider



Abarth-Auspuff für 124 DS

Als ich im Juni 1985 mit dem Spiderfahren begann, war ich vom Sound zwar etwas enttäuscht, aber das neue Gefühl, "offen" zu fahren, hat mich anfangs doch ziemlich davon abgelenkt.

Als ich dann in den Spider-Club eintrat, kamen mir schon wieder die ersten Umrüstgedanken und spätestens auf dem Jahrestreffen wurde mir klar, daß ein anderer Auspuff her muß.

Da ich vorher an meinem Fiat Panda einen Abarth-Auspuff hatte und damit sehr zufrieden war, wandte ich mich an den deutschen Importeur, die Firma Nöldeke GmbH. Dort konnte meinem Wunsch sofort entsprochen werden und bereits am nächsten Tag war die bestellte Auspuffanlage abholbereit.

Natürlich wollte ich sie sofort montieren. Der Wagen wurde hinten rechts etwas aufgebockt und abgesichert. Dann wollte ich den alten, gerade ein Jahr alten Auspuff, entfernen. Leider war

dies nicht so einfach, da die zwei hinteren Teile sich nicht trennen wollten.

Nach knapp einer Viertelstunde war es dann endlich soweit. Die Montage des neuen Auspuffs war problemlos, lediglich die Aufhängung des hinteren Topfes paßte nicht. Ein kurzer Anruf bei Nöldeke klärte die Situation. Um den Abarth-Auspuff zu montieren, benötigt man eigentlich zwei Halterungen, die es beim Fiat-Händler gibt.

Da der Wagen aber gerade aufgebockt war, habe ich mir damit geholfen, die Gummihalter einfach durch Verdrehen mit dem Abarth-Auspuff zu verbinden. Später habe ich dann die Halterung umgebaut.

Danach wurde natürlich erstmal gestartet. Das Soundergebnis war die Mühe auf jeden Fall wert. Allerdings könnte man vielleicht noch dies oder jenes verändern. In einer der nächsten Ausgaben werde ich darüber berichten.

Tip: Man kann auch nur den Endtopf montieren, da die Rohrdurchmesser übereinstimmen, und der Sound bleibt der gleiche!

Übrigens ist es mir gelungen, von der Firma Nöldeke einen Sportfahrerrabatt in Höhe von 25 % auszuhandeln! (Clubausweis in Kopie einsenden).

Guido Sdrenka

FIAT 124 Spider
1981 ccm, 77 kW (105 PS)
Motortyp 132 C3 031
Fahrzeug-Typ 124 DS

Firma Nöldeke GmbH
Postfach 51 30
7750 Konstanz
Tel.: 0 75 31 / 6 32 41/2



- Ein kurzer Bericht über die Installation einer Abarth-Auspuffanlage unter dem Spider - auch heute noch aktuelles Zubehör für unsere Autos.

- Der Club verwies in einem Artikel auf eines der ersten Versicherungsangebote für Liebhaber- und Oldtimerfahrzeuge. Der Versicherung wurde gleichzeitig Gelegenheit gegeben, ihr Angebot im Heft zu präsentieren.

Schon damals hat der Fiat 124 Spider Club e.V. begonnen, Informationen, Anleitungen, Fotos, Artikel aus Zeitschriften sowie alles zu sammeln, was mit dem Hobby „Fiat Spider“ zusammenhängt. Im Heft 1/1987 finden wir eine bereits beachtliche Zusammenstellung dieses Archivs. Zur Zeit bemühe ich mich, das so über Jahre entstandene Archiv zu sichten und die Listen auf den neuesten Stand zu bringen. Das Ergebnis hieraus wird voraussichtlich gegen Mitte des Jahres im geschlossenen Mitgliederbereich auf unserer Homepage abrufbar sein.

Christian Cordts

124er Spider-Preise in Bewegung!

Zusammenfassung aus Oldtimer Markt Sonderheft 34, 36 und 38 (2005, 2006, 2007)

	Bauj.	Leistung	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
124 Sport Spider Stand 2006	66-72	1,4 L/ 90 PS	15.600 €	10.000 €	7.000 €	3.900 €	1.200 €
124 Sport Spider Stand 2006	69-74	1,6 L/110 PS	15.600 €	9.900 €	7.000 €	3.800 €	1.200 €
124 Sport Spider Stand 2006	72-76	1,8 L/118 PS	14.200 €	8.900 €	6.500 €	3.600 €	1.200 €
124 Abarth Rally Stand 2006	72-75	1,8 L/128 PS	20.900 €	15.400 €	11.700 €	7.000 €	2.800 €
124 US-Spider Verg. Stand 2006	75-79	1,8 L/ 86 PS	11.400 €	7.500 €	5.300 €	3.000 €	1.000 €
124 US-Spider Inject. Stand 2005	76-81	2,0 L/103 PS	11.500 €	7.600 €	5.400 €	3.100 €	1.000 €
Stand 2007	dto.	dto.	15.500 €	9.100 €	5.900 €	3.100 €	1.000 €
124 Europa Spider Stand 2005	82-85	2,0 L/103 PS	15.400 €	11.000 €	8.300 €	4.700 €	1.600 €
Stand 2007	dto.	dto.	20.700 €	13.200 €	9.100 €	4.700 €	1.700 €
124 Spider Volumex Stand 2005	83-85	2,0 L/135 PS	15.800 €	11.900 €	8.800 €	5.200 €	2.200 €
Stand 2007	dto.	dto.	22.700 €	14.300 €	9.700 €	5.200 €	1.800 €

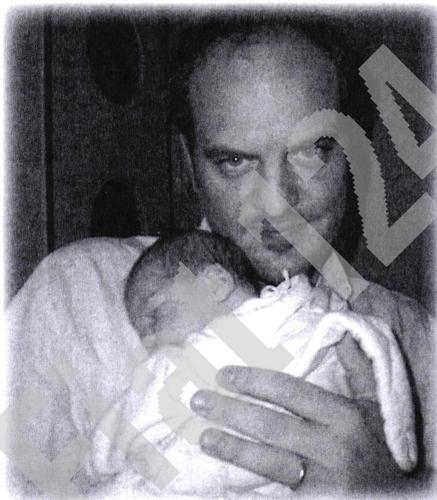
Als ich im letzten Jahr im Spider Magazin 2/2006 die obige Tabelle veröffentlichte, konnte wohl keiner annehmen, dass es in so kurzer Zeit einen Grund geben würde, diese Tabelle zu überarbeiten. Aber ganz offensichtlich sind die Preise für die neueren, jüngeren Modelle deutlich in Bewegung gekommen, nach oben! Je besser der Zustand und je jünger das Fahrzeug ist, umso größer zeigt sich auch eine Preissteigerung in den letzten Jahren.

Wir überprüfen jetzt, ob sich dieser Trend auch bei den älteren Modellen durchsetzt und werden Euch natürlich über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden halten. Dazu versuchen wir, noch andere, weitere Quellen zu Rate zu ziehen. Auch Hinweise von Euch über tatsächlich gemachte Erfahrungen beim Kauf oder Verkauf sind uns sehr willkommen.

(MS)

DIE ZUSTANDSNOTEN:

- NOTE 1: Makelloser Zustand, keine Mängel an Technik, Optik und Historie.
 NOTE 2: Guter Zustand, original oder fachgerecht restauriert, mängelfrei mit leichten Gebrauchsspuren.
 NOTE 3: Gebrauchter Zustand, normale Spuren der Jahre, kleinere Mängel, aber voll fahrbereit.
 NOTE 4: Verbrauchter Zustand, nur bedingt fahrbereit, sofortige Arbeiten notwendig.
 NOTE 5: Restaurierungsbedürftiger Zustand, nicht fahrbereit, größere Investitionen notwendig.



Seit dem 3. Januar 2007 bereichert David Baltes das Leben von Miriam und Michael Baltes aus der Region München. David kam um 8:09 Uhr zur Welt – 49 cm groß und 3.070 Gramm schwer.

Michael sieht ihn schon als kommenden Rennfahrer, da „nicht sehr groß und schwer“.

Zwei Wochen später – am 17. Januar 2007 – erblickt Oskar das Licht dieser Welt. Die Eltern sind die langjährigen Clubmitglieder Martina Ladewig und Olaf Otahal.

Wir wünschen den neuen Erdenbürgern und zukünftigen Spider-Fahrern sowie den Eltern alles Glück dieser Welt.

Ob die beiden denn in 18 Jahren zusammen Rennen fahren? Wir werden es sehen.

Liebe Grüße
 Im Namen des Vorstands
 Eure Petra

Spiderzuwachs

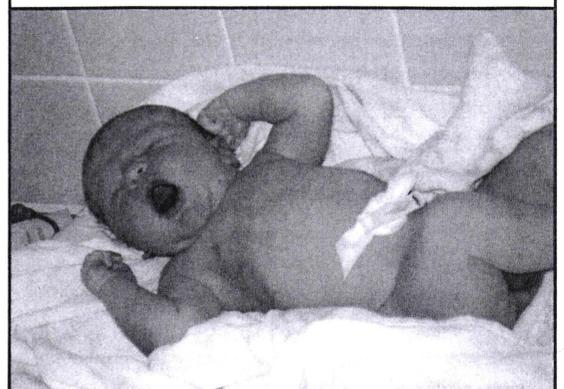


Wenn aus unserer Liebe wieder Leben wird, dann bekommt unser Glück einen weiteren Namen...

OSKAR

* 17.01.2007 4440 g 54 cm

Martina Ladewig & Olaf Otahal mit Marie, Bad Oldesloe



Euer Forum



FRAGE VON THOMAS WEBER: Motor beim CS0 springt an und geht wieder aus Nach kompletter Restauration (Motorbrand) sind die Arbeiten fast abgeschlossen. Nur der Motor will nicht ! Er springt SOFORT an und geht wieder aus. Hab schon alles Erdenkliche ausgetauscht. Benzinpumpe, Benzinfilter, Benzindruckregler, Einspritzdüsen, Temperaturfühler, Zündverteiler, Zündspule, Zusatzluftschieber, Luftmengenmesser, Steuerrelais und zum Schluss auch den Kabelbaum für die Elektronik, jedoch OHNE Erfolg ! Immer das gleiche Problem. Benzindruck liegt bei 2,5 bar. Kompressionsdruck 10 bar, müsste alles OK sein. Steuerzeiten stimmen auch. Weiß jetzt nicht mehr weiter...
Könnte eigentlich nur noch das Steuergerät sein oder hat jemand noch eine Idee an was das liegen könnte?

ANTWORT VON CS147:

Überprüfe mal folgendes: Schlauch am LMM = Luftmengenmesser entfernen: Klappe frei beweglich? Vollkommen geschlossen? Weiter: Jetzt Zündung an. Geht jetzt schon die Benzinpumpe an? Also dann das Massekabel an der Ansaugbrücke prüfen! Kurz anspringen bedeutet: Kaltstartventil spritzt ein. Einspritzventile prüfen: Prüflampe glimmt nur bei 3V! Zur Sicherheit Ventil ausbauen; kann auch mit 12 V geprüft werden: Es muss klacken! Weiter: Zündimpulsgeber funktioniert da Anspringen. Kabel für Einspritzrechner an der Zündspule 1 also Minus prüfen, sonst keine Drehzahlinfo für den Rechner.

ANTWORT VON WILLYBECHER:

@Vorredner: Ich kenn mich ja auch aus mit Kfz aber das versteht nu wirklich kein Schrauber.....bist du KFZ-Meister?
BTT: da muss ich meinem Vorredner aber trotzdem zustimmen, Benzinpumpe/Kabel oder wenn (gab's das damals schon?) Wegfahrsperr (bei heutigen Autos gleiche Symptome bei Tausch von Einspritzeinheit oder Black Box), evtl. auch Steuergerät wurde angesprochen. Aber da du ja schon alle Teile getauscht hast, tippe ich auf die Benzinpumpe/Kabel(Massschluss

ANTWORT VON THOMAS WEBER: :

Hab heut noch den Hallgeber ausgetauscht und ohne Erfolg. Bin gefragt worden, ob die Benzinpumpe läuft, wenn ich die Zündung anschalte. Läuft nicht, läuft erst wenn ich den Motor starte. Müsste ja auch so richtig sein. Wenn ich die Stauklappe von Hand öffne, läuft die Pumpe auch, Masse der Pumpe ist auch OK. Hab das Problem gestern vielleicht nicht ganz richtig dargestellt. Motor springt an und geht wieder aus. Wenn ich aber mit dem Gas etwas spiele (Wie bei den Vergasern etwas pumpe) läuft er aber immer noch nicht richtig. Etwas mehr Gas und er geht aus. Vermutlich ist durch diesen Motorbrand (zusammengeschmolzene Kabel) der Elektronik das Steuergerät hops gegangen. Vielleicht weiß jemand, woher ich so ein Steuergerät bekommen kann. Nochmals besten DANK für eure Tipps und werde euch über den weiteren Verlauf natürlich nicht im Unklaren lassen. Hab Ende nächster Woche bei Giovanni Grego (Autohölle) einen Termin, er will mein Steuergerät an seinem Spider ausprobieren.

ANTWORT VON THOMAS WEBER:

Mein Problem mit dem Motor, der anspringt und wieder ausgeht, hat sich erledigt. Steuergerät hat sich aufgelöst. Bei einem anderen Spider ausprobiert und das gleiche. So liebe Leute also bin ich jetzt auf der Suche nach einem Steuergerät....

ANTWORT VON CARELLO

Hallo! „Altes“ Steuergerät nicht wegwerfen. Der Hersteller Hella ist schon so weit, haben die Möglichkeit einer Instandsetzung. Bestimmt ist Bosch auch bald dazu in der Lage. (machen ja seit 'ner Weile ganz auf Classic). Das Teil kann man sich aufheben, neue gibt es glaub ich keine mehr



ANTWORT VON THOMAS WEBER

Hab mich schon bei der Firma Hitzing + Paetzold Telefonisch erkundigt. Die machen die Steuergeräte nicht mehr, haben keine Teile mehr dafür. Ich hab aber eine gefunden, die machen das noch. Kostet 350 Euro und es gibt 2 Jahre Garantie. Hier der Link falls jemand Interesse haben sollte:
<https://www.technikzentrum.net/anfrage.php?mode=motor>

FRAGE VON DODO:

Kann das Getriebe von einen Lada Niva in den 124 gebaut werden? Das vom 131 soll ja, so wurde mir gesagt, passen. Des weiteren sollen die Lada Getriebe ja den langen 5 Gang besitzen. (?)

ANTWORT VON NILS C:

Also mir sieht die Kupplungsglocke zu „eckig“ aus (passen dann noch die Flansche?). Und wenn ich das richtig erkenne, sitzt der Starter bei diesem Getriebe rechts (in Fahrtrichtung). Sollte das soweit richtig sein, könnte man natürlich versuchen, die Glocke zu tauschen, aber ob dann noch alles zusammen passt...(Abstand Anlasser - Schwungscheibe)?

ANTWORT VON GINO:

Auf den ersten Blick ist mir aufgefallen, dass die Position des Schalthebel weiter vorn ist als beim 124er Getriebe. Denke nicht dass dieses Problem ohne weiteres zu lösen ist

ANTWORT VON MATTHIAS:

Dazu gab es schon diverse Beiträge. Das wichtigste hab ich mir abgespeichert. Danach ist es so, dass tatsächlich die Kupplungsglocke sowie der Schaltmechanismus vom alten Getriebe auf das Ladagetriebe übernommen werden kann und muss. Beim DS sei evtl. die Ausgangswelle zu kürzen. Sei aber alles kein Problem. Ein gewisse marco! fährt das Getriebe im Spider und ist sehr zufrieden - zumal der 5. Gang ca. 15 % länger ist.

ANTWORT VON MARCO:

Auf den ersten Blick ist mir aufgefallen, Ja, das bin ich. Also der Umbau Glocke und Schaltgestänge vom alten Getriebe + DS-Welle kürzen muss sein. Ich bin sehr zufrieden, schaltet etwas harzig, macht dafür aber viieeel weniger Laufgeräusche. Natürlich könnte der 5te noch länger sein, aber die Abstimmung ist so trotzdem wesentlich besser geworden.



FRAGE VON MICHELLINO

Ich bin nun seit einigen Monaten stolzer Besitzer eines Spidereuropa. Leider musste ich jetzt einen recht hohen Ölverbrauch feststellen. So ca. 0,5-1 Liter auf 2000km. Der Motor ist rundum trocken, lediglich an der Ventildichtung schwitzt er etwas. Wie hoch ist der Ölverbrauch normalerweise???

ANTWORT VON THOMAS:

Hört sich sehr hoch an. Bei meinem CS0 brauch ich auf 5000 km nicht mal 0,5 l. Allerdings ist der Motor auch erst 15000km gelaufen. Aber das sollte nicht so viel ausmachen..

ANTWORT VON NILS C:

Das findet Ihr hoch? OK, wenn man einen aktuellen Motor von Audi oder BMW als Vergleich nimmt... Aber wenn man mal berücksichtigt, wie alt die Konstruktion ist, finde ich das erstaunlich niedrig. Mal ein Gegenbeispiel: Der Jaguar MKII mit 3.8l-Maschine hat in den Sechzigern 2l Öl genommen. Auf 1000km, wohlge-

merkt. Also 0.5l auf 1000km gestehe ich so einem Methusalem wie dem Spidermotor allemal zu - meine Meinung. .

ANTWORT VON TAKIPAPA:

Mein Luigi (DS Baujahr 1985) benötigt ebenfalls ca. 0,5l auf 2000 km. Auch ohne Ölflecken und Rauchzeichen. Ist aus meiner Sicht gesehen völlig normal. Bin aber auch kein Spezialist.

ANTWORT VON SPAGHETTIBLOND:

Leute....alles was im Bereich bis max. 1,5 Liter auf 1000 ist, ist damals normal gewesen...und nur weil wir unsere alten Autos im 3. Jahrtausend fahren, verringert sich noch nicht der Verbrauch...Wenn es hinten blau (Ventilschaft) oder schwarz (Kolbenringe) rauskommt, oder der Ölsee unter dem Auto steht...dann ist Handlungsbedarf angesagt...und natürlich verbraucht er auch mehr wenn er permanent bei 4.000 bis 5.000 Umdrehungen gehalten wird. Dein Verbrauch ist gut und wenn er trocken ist, dann um so besser...



FRAGE VON CARLONI:

Habe folgende Schwierigkeit: Die Entlüftungsschrauben an drei Sätteln sind fest, an einem abgerissen.

Meinung 1 war: Kein Problem, ausbohren und neue Nippel rein.

Meinung 2 war: Ohjeohjeh, die bekommt man nicht mehr raus, Neukauf notwendig.

Wie habt ihr das Problem gelöst. Die Sättel sind aus Alu, die Nippel aus Stahl, übliches Problem der Kontaktkorrosion.

ANTWORT VON FL 124:

Ich hatte das gleiche Problem, habe die Sättel ausgebaut, im Schraubstock eingespannt und die Nippel warm gemacht. Dann versuchen, die Nippel vorsichtig ab zu drehen.

ANTWORT VON GINO:

Ich habe meine Sättel damals auch mit der Gasflamme erhitzt. Allerdings nicht den Nippel selbst, sondern den Alu-Sattel. Die Gewindebohrung im Alu dehnt sich durch die Temperaturerhöhung, der Nippel selbst jedoch weniger. Dann kriegst du die Nippel schön sachte rausgedreht.

ANTWORT VON STUDIOBAR:

Das mit dem Sattel warm machen funktioniert sehr gut, aber mein Tip: Mit einem Heißluftfön. Dieser erzeugt sehr hohe Temperaturen ohne irgendetwas gleich zu beschädigen. Zusätzlich hilfreich: Den Nippel kurz mit Kältespray abkühlen. Den Vorgang mehrmals wiederholen. Ich spanne immer den Nippel im Schraubstock fest. Der wird dadurch automatisch gekühlt und man kann dann den Sattel nur mit einem Handschuh mit viel Gefühl nach dem Warmmachen verdrehen. Das wichtigste dabei: Ruhe, Zeit, Geduld und sehr viel Gefühl dann klappt es auch.

ANTWORT VON MROBSTER

Ja, die Tips sind gut ... wenn alle Stricke reißen und der Drecksattel doch abgedreht ist, hilft es, ein kleines passendes Torx-Bit in die Bohrung 'reinzuklopfen und den Nippelrest so noch rauszudrehen



FIAT 124 Spider Club-Homepage

[Home \(dt.\)](#)

[Der Club](#)

[Der Spider](#)

[Das Register](#)

[Euer Forum](#)

Willkommen

[Der Club](#)

[Der Spider](#)

[Das Register](#)

[Euer Forum](#)

Willkommen!

Der FIAT 124 Spider Club heißt Euch herzlich willkommen auf der Club-Homepage, die seit Ende 2006 online ausgebaut worden.

Ich heiße Raffaele Vreese und bin der Webmaster dieser Seiten. Ich versuche, Providers hoch zu halten. Allerdings kann es bei größerem Aufgabenumfang zu Verzögerungen kommen. Das letzte Änderungsdatum der Seiten ist jeweils vermerkt. Änderungen sollen immer über die Kontaktseite gemeldet werden.

www.fiat124spider.de

Bestenfalls über die Kontaktseite gemeldet werden. Treffen können über die Kontaktseite gemeldet werden.

Teilemarkt

Biete

GEFLEGTER SPIDER CS1, EZ 6/78 ZU VERKAUFEN

Fiat 124 Spider CS1, Erstzulassung:
02.06.1978 zu verkaufen.

Das Fahrzeug ist sehr gepflegt, die Laufleistung beträgt echte 13.000 Meilen (21.000 Km). Motorleistung eingetragene 65 KW / 88PS. Das Auto ist außen schwarz mit schwarzem Verdeck, die Innenausstattung ist beige. Details am Telefon oder per Mail.

Preis VHS. Auf Wunsch können Fotos des Fahrzeugs gemailt werden.

Patrick Bell, Email: p_bell@gmx.de,
Mobil : 0179 / 75 65 286

ALUS VOLUMEX DES., VERSCHIEDENE TEILE

Verkaufe Satz Felgen Volumex Design,
7x15. 500€. tel.0177/1620454

Habe auch noch Verdeckgestänge mit Spriegel, 150€. Satz Blinker vom BS, Satz Stoßstangenecken mit NR. Schild Beleuchtung, die Stßst. sind allerdings silber lackiert. Habe auch noch 3 teiliges Hardtop von Körbler und Überrollbügel, 600€.

RONAL 5STERN RÄDER 7J15 MIT BRIDGESTONE REIFEN 195/50ZR15 UND 205/50ZR15 ZU VERKAUFEN.

Die Felgen sind in gutem Zustand und haben keine Kratzer, die Reifen sehen noch gut aus, sind aber älter (wenn ich die DOT Nummer richtig interpretiere aus Ende 98). Die Räder passen zu einem CS1 oder CS0. Für die Mischform CS1 als Typ, aber mit Fahrgestellnummer CS0 habe ich einen Brief, in dem diese Kombination eingetragen ist. Die Felgen haben auch eine KBA-Nummer.

Preisvorstellung 300,--EUR zzgl. Transport
Bei Interesse bitte Mail an
fam.grothues@t-online.de

TEILE 124 SPIDER MOTOR ABARTH KOLBEN FÄCHERKRÜMMER EDEL- STAHL

Ich verkaufe einen 1,6 Liter Motor Neu abgedichtet mit Verteiler unten und einen

Vergaser Die Pleuel und Hauptlager hab ich angeschaut alles in Guten Zustand wie auch die Kolben und Zylinder Kopf Ventile eingeschliffen alles Neu ! Wird deshalb verkauft da ein 160PS Motor rein kommt in meinem BS1 ,Bilder Preis auf Anfrage !!Ich hab auch eine Neue Kupplung dazu für diesen Motor!! Bin in Salzburg zuhause kann auch teile Bayern und Österreich angeliefert werden!!

Beim Bau meines Neuen Motors 1,8 hab ich mir Originale Abarth Kolben mit Höcker Fertigen lassen Übermaß 84,40 Herstellung ähnlich wie AE mit Götze Ringe falls jemand solche braucht Kosten ca. 460 Sowie auch Edelstahl Fächerkrümmer Original Abarth Nachbau 3Teile Edelstahl 550 Euro !! Bin keine Firma, nur als Hilfe gedacht falls jemand was braucht!
blackred21@gmx.net

SPIDER-TEILE

Hallo Leute,
ich habe noch ein paar Teile die den Besitzer wechseln könnten.

- Zwei Ansaugbrücken vom 1800er Motor, sie waren zum verbessern des oben genannten Motors gedacht

- Ich habe auch noch zwei oben liegende Zündverteiler gefunden

- eine hintere US-Stoßstange mit schlechtem Chrom. Ich könnte diese auch bei mir im Ort verchromen lassen, für das Verchromen der Vorderen habe ich vor einem Jahr 270,00 Euro bezahlt

Bei Interesse schickt eine kurze Mail an technik@elver.de

CHASSIS CS 0 BJ.80 ZU VERKAUFEN!

Biete Chassis aus Schlachtung an. Der vordere Teil ist OK , die Schweller sind im Heckbereich durchgerostet. Hinten links sind Blecharbeiten nötig.

Muss bis zum 25.01.07 in Aschaffenburg abgeholt werden.

Habe keine Preisvorstellung! Höchstes Gebot erhält den Zuschlag.

Bei Interesse eine Mail an wolf-optic@arcor.de



Suche

SAND- / TROCKENEISSTRAHLEN

Ich suche nahe München, Rosenheim, Bad Reichenhall eine Firma, die Sandstrahlen bzw. Trockeneisstrahlen für mein Fahrzeug anbietet. Wer kann mir helfen!!!!
blackred21@gmx.net

VERGASERANLENKUNG CS2

ich suche noch eine komplette Vergaseranlenkung vom CS2 , also die Umlenkung, die auf dem Ventildeckel montiert ist. Wenn möglich, mit Gaszug und Verbindungsstange zum Vergaser.
Wer hat noch solch ein Bauteil übrig?
Mail an: abwieser@aol.com

FAHRERTÜR 124DS GESUCHT

Suche Fahrertür komplett oder in Teilen, mit/ohne Mechanik, am liebsten neuer/alt. Zahle gerne lohnende Prämie für erfolgreiche Hinweise/Vermittlung.
0171-2434600, 0631-371440, Fax 3714499.

WEBER 34ADF/VERTEILER SPIDER 2000 VERGASER/ GURTFÜHRUNGEN DS

Ich suche

- einen Vergaser 34 ADF 2/250 (für Motor 132C2000 - z.B. Fiat 132 2000)

- einen Verteiler Spider 2000 Vergaser
- Beide Gurtführungen DS (die Teile auf den Sitzen) in schwarz

Bitte schickt Eure Angebote zuhauf an



Termine...Termine...Termine

ab April jeden Sonntagvormittag:

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

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

06.04.07 (Karfreitag): Jährliche **SPIDER AUSFAHRT IN DIE EIFEL** (je nach Wetter)

14./15.04.07 **VETERAMA** in Ludwigshafen

22.04.07: **FRÜHLINGSTREFFEN** des holländischen Fiat 124 Spider Club
in Nord-Holland (Ort wird noch bekannt gegeben)

26. – 30.04.07: **JIM CLARK-REVIVAL** auf dem Hockenheimring
International Historic Grand Prix (www.jimclark-revival.com)

06.05./17.06./22.07./12.08./16.09.07:

OLDTIMER-TREFFEN auf der Pferderennbahn in Krefeld

17. – 20.05.07: **HAUPTTREFFEN UNSERES CLUBS** in Krefeld (Dorint-Hotel)

17. – 20.05.07: **FIAT DEUTSCHLAND-TREFFEN** in Ortenburg (bei Passau)

17. – 20.05.07: **MILLE MIGLIA** in Italien

26. – 28.05.07: Treffen des **FIAT RARITÄTEN-CLUB** in Dornstadt bei Ulm

03.06.07: **CLUB-RALLY** des Schweizer 124 Spider Club, In-
fo Tel. 044 715 14 07, www.124spiderclub.ch

07. – 10.06.07 Jahreshaupttreffen der **VOLUMEX IG** in Aschheim bei München

09. – 10.06.07: Treffen des **FIAT 500** in Sarnen (Schweiz)

Juni 2007: **HAUPTTREFFEN** des holländischen Fiat 124 Spider Club in Hilversum

01.07.07: **RUNDFAHRT** des Schweizer 124 Spider Club nach Buechiberg,
Info Tel. 032 621 90 19, www.124spiderclub.ch

14. – 15.07.07: **RHEINBACH-CLASSICS** (Voreifel) – Wir werden einen
Club-Stand organisieren!

21. – 20.07.07: **2000 KM DURCH DEUTSCHLAND** – Start in
Mönchengladbach-Wickrath. Teilweise Spider-Treffen an der Strecke

27. – 29.07.07: **OLDTIMER-TREFFEN** in Wettenberg

04. – 05.08.07: **OLDTIMER-TREFFEN** in Schloß Dyck, in der Nähe von Düsseldorf

17. – 19.08.07: **HAUPTTREFFEN** des Fiat 124 Spider Club Deutschland in Vlotho

24. – 26.08.07: **ITALIENISCHE AUTOMOBIL-TAGE** in Beilngries/Altmühltal

31.08. – 02.09.07: **HERBSTTREFFEN UNSERES CLUBS** in Verl
(zwischen Bielefeld und Paderborn) – Thomas Eimer, unser Mann
in der Region 5, ist schon ganz aktiv

06. – 09.09.07: **STADTPARKRENNEN** in Hamburg

Mitte September: **HERBSTTREFFEN** des holländischen Fiat 124 Spider Club in Limburg

13./14.10.07: **VETERAMA** in Mannheim

Falls Ihr Veranstaltungstipps hier veröffentlichen möchtet, oder Hinweise habt, mel-
det Euch bitte bei bol@fiatsspider.de oder telefonisch unter 04505/594232



News

AUCH FIAT PLANT LOW-COST-AUTO

Fiat will mit einem Low-Cost-Auto auf dem Weltmarkt punkten. Der italienische Autobauer plant die Produktion eines neuen Kleinwagenmodells mit dem indischen Partner Tata, berichtete Fiat-Chef Sergio Marchionne nach Angaben italienischer Medien. Das neue Low-Cost-Auto soll Fiat den Durchbruch auf dem asiatischen Markt ermöglichen.

10.01.2007, Quelle: <http://news.orf.at>



FIAT-500-NACHFOLGER SOLL KOMMEN

Dank industrieller Partnerschaften ist Fiat auf bestem Wege, seine Sanierung zu konsolidieren. In den nächsten sechs Monaten will Fiat zwei weitere Partnerschaften abschließen. 2006 kletterte Fiats Marktanteil in Europa auf acht Prozent. Dank des neuen Modells Bravo soll dieser Anteil über 8 Prozent steigen. Große Hoffnungen setzt Fiat auch auf die neue Version des Kleinwagens 500. Bis Ende 2007 rechnet Fiat mit einem Gewinn von 1,7 Mrd. Euro.

10.01.2007, Quelle: <http://news.orf.at>



Mitgliederbewegungen



NEUE MITGLIEDER:

René-Michael Busse Reg. 3	Ludwigsfelder Str. 6 14165 Berlin	030/8025492 mailto:rene-michael.busse@t-online.de
Markus Höckelmann Reg. 3	Scharfe Lanke 45 13595 Berlin	030/35302623 mailto:post@m-hoeckelmann.de
Frank Merkel Reg. 8	Spessartstr. 60a 63791 Karlstein am Main	06188/995135 mailto:Frankmerkel40@aol.com
Günter Rauter Reg. 7	Jesuitengasse 79 50735 Köln	0221/9772279 mailto:ibex64@web.de
Friedrich Schelberg Reg. 1	Rosenstr. 5 23623 Ahrensböök	0451/22010 mailto:laotse61@aol.com

ÄNDERUNGEN:

Bernd Altmann Reg. 10	Kirchweg 7 87466 Maria Rain	08361/922905 mailto:altmann.bernd@t-online.de
Dr. Michael Bartsch Reg. 2	Lerchenkamp 4 22459 Hamburg	040/5502511 mailto:dr.bartsch@gmx.de
Dr. Timo Holzborn Reg. 10	Agnesstr. 57 80797 München	089/38460281 mailto:timo.holzborn@noerr.de
Ulrich Iben Reg. 9	Werderstraße 39 77933 Lahr	07821/51458 mailto:carmen-winkler@gmx.de
Dimitrios Papadopoulos Reg. 8	Perrotsweg 31 63263 Neu-Isenburg	06102/301660 mailto:taki@fimatex.de
Marc Teipel Reg. 11	Röhrlgässl 4 93047 Regensburg	0172/7221517 mailto:marc@teipel-partner.de



Reprint

D 4979 D 25. August 1967 · Frankfurt/Main

motor
Rundschau
Für den Tankwart / Ausgabe A



Kurz gefahren:

FIAT 124 Sport

Coupé — Spider

Fiat ist einer der ganz Großen unter den Automobilproduzenten der Welt. Und bei den ganz Großen sind nur Produktionen mit großer Stückzahl interessant. Diese Einstellung verteidigt heute noch eine Reihe von Herstellern, auch in unserem Lande (siehe Leitartikel in MR 8/67). Bei Fiat aber hat man vor einiger Zeit einen Weg eingeschlagen, den zu verfolgen interessant werden dürfte. Hier hat man sich zum sportlichen Auto entschlossen, als Paralleltyp zu einer Limousinenbaureihe, nachdem man bisher nur pseudosportliche Wagen, wie etwa die 1500 Cabriolets, gebaut hatte. Mit dem 850-Coupé begann die neue Reihe der Sportversionen, basierend auf dem Limousinenmodell. Die Produktion des 850-Coupé erreichte inzwischen 500 Stück pro Tag; eine auch für ein großes Werk interessante Zahl. Jetzt hat auch die 124-er Reihe Zuwachs bekommen: den 124 Sport als Coupé und Spider. Wenn man die beiden Dino-Typen dazurechnet, dann gibt es heute in der Fiat-Produktion eine Reihe von Sportwagen, deren Produktion demnächst in einem neuen Werk in Rivalta in der Nähe von Turin zusammengelegt wird.

Vorbildliche Anordnung der Instrumente in einem blendfreien Armaturenbrett. Hier wurde schon weitgehend mit störenden Chromumrandungen gespart. Das Armaturenbrett des Spider sieht etwas anders aus, die Instrumente sind dichter beieinander angeordnet. Unverständlich, warum man bei dem offenen Wagen die Instrumenteneinfassungen, die hier mattschwarz sind, verchromt hat. Bei geöffnetem Dach und Sonnenschein blenden sie immer irgendwie.

Einfache Mittel

Der 124 Sport stammt in beiden Versionen von der Limousine, was an zahlreichen unverändert beibehaltenen Konstruktionsmerkmalen deutlich wird. Der Spider hat einen verkürzten Radstand von 2280 mm, der die Platzzahl auf 2/2 beschränkt, die offene Karosserie wurde von Pininfarina entworfen. Das Coupé behielt den Limousinenradstand von 2420 mm, der es erlaubte, vier vollwertige Sitzplätze in dem nur 1270 mm hohen Auto unterzubringen.

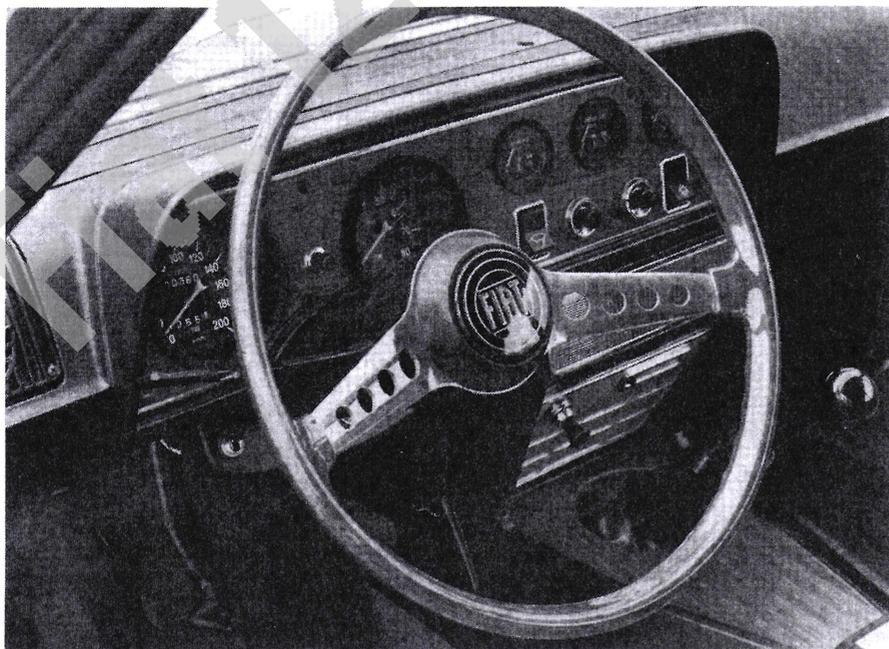
Das Fahrgestell bleibt in der ganzen 124er-Serie unverändert. Die Sportmodelle haben lediglich breitere Spuren, breitere Felgen (5 Zoll) und serienmäßig Radialreifen. Der Motor stammt ebenfalls aus der Limousinenreihe, wurde aber einigen Änderungen unterzogen. Die Bohrung wurde um 7 mm vergrößert, wodurch sich ein Gesamthubraum von 1438 cm ergibt. Außerdem wird ein anderer Zylinderkopf mit zwei Nockenwellen verwendet. Dadurch war eine Steigerung der Leistung von 60 auf 90 PS möglich. Die Nenndrehzahl erhöhte sich entsprechend von 5600 auf 6500 U/min.

Es mag auf den ersten Blick erstaunlich erscheinen, daß Fiat sich bei einem Großserienmotor für zwei obenliegende Nockenwellen entschieden hat (auch der 125 hat einen solchen Motor). Dieser Weg war möglich, nachdem man einige typische Probleme dieser Ventilbetätigung in bezug auf Pflege und Wartung gelöst hatte. So erfolgt z. B. das Einstellen des Ventilspiels ohne Demontage der Nockenwellen. Wie bei einem Stoßstangenmotor werden hier lediglich die Nockenwellendeckel — entsprechend den Ventildeckeln — abgeschraubt. Außerdem sind die Nockenwellen mit einem wartungsfreien Zahnriemenantrieb versehen. Als Vorsichtsmaßnahme schreibt das Werk einen Wechsel des Zahnriemens alle 40 000 km vor. Man ist in Turin bezüglich des Zahnriemens sehr zversichtlich und sagt sogar, daß man die Nockenwellen des Dino-Motors mit einem glasfaserverstärkten Zahnriemen angetrieben hätte, wäre der Motor in Turin konstruiert worden.

Elastischer Sprinter

Für einen Doppelnockenwellenmotor mit über 62 PS/Literleistung läuft der 124 Sport ziemlich ruhig. Bei niedrigen Drehzahlen ist die verfügbare Leistung groß genug, um im Stadtverkehr vollkommen problemlos zu fahren. Trotzdem kommt natürlich das Temperament eines Motors, der seine günstigste Leistung zwischen 4000 und 7500 U/min abgibt, erst richtig zur Geltung, wenn man häufig schaltet. Im direkten Gang können beide Modelle — der Spider und das Coupé — bis 7200 U/min gedreht werden, was einer Geschwindigkeit von etwa 170 km/h entspricht. Wenn Wetter und Fahrbahnbeschaffenheit es zulassen, kann man diese Geschwindigkeit mit dem Spider auch im fünften Gang halten. Dabei reduziert sich die Drehzahl des Motors um 700 U/min auf 6500 — ein Wert, der besonders auf langen Autobahnfahrten etwas Beruhigendes hat. Der Schnellgang im Spider ist aber keineswegs nur ein Autobahngang, man benutzt ihn auch in der Stadt. Den Coupé-Motor muß man in Ermangelung des fünften Ganges immer etwas höher drehen. Dem Triebwerk macht das offenbar nichts aus, denn wir haben auch über längere Distanzen auf der Autobahn ständig zwischen 7000 und 7200 U/min gedreht. Allerdings ist es bei solchen Drehzahlen im Coupé, das sonst ruhiger ist als der Spider, doch laut.

Von dem bei höheren Drehzahlen naturgemäß höheren Geräuschpegel abgesehen, erscheint einem das Viergang-Getriebe nicht als Mangel. Obwohl das Coupé 20 kg schwerer ist als der Spider, ist die Beschleunigung bis 100 km/h beinahe gleich. Bei höheren Geschwindigkeiten macht sich die größere Stirnfläche des Coupés bemerkbar.



aus dem Club - Archiv



Sicheres Fahrverhalten

Schon die 124-Limousine hat ein gutes Fahrverhalten. Die Sport-Versionen haben das sozusagen mit in die Wiege gelegt bekommen. Beide Wagen fahren sich durch niedrigere Schwerpunktlage und breitere Spur auf Gürtelreifen wirklich sportwagenmäßig.

Dennoch gibt es zwischen Spider und Coupé im Kurvenverhalten Unterschiede. Der Spider ist nahezu neutral und neigt nur im Grenzbereich zu leichtem Übersteuern. Im Gegensatz dazu hat das Coupé eine klare Untersteuer-Tendenz. Im Grenzbereich schiebt es über die Vorderräder geradeaus, bremst sich dabei jedoch so stark herunter, daß es sich beinahe selbsttätig wieder neutralisiert. Auf kurvenreichen Strecken ist der Spider etwas handlicher zu fahren. Auf stark welliger Fahrbahn macht sich allerdings die stärkere Verwindung der offenen Karosserie im Kurvenverhalten bemerkbar, es kommt dadurch zu Vibration in der Lenkung, die es beim Coupé nicht gibt.

Das Getriebe ist gut synchronisiert und läßt sich präzise schalten. Beim Ausschalten eines Ganges

kann es vorkommen, daß die Synchronringe kleben. Die Kupplung ist leicht zu bedienen und arbeitet angenehm progressiv, sie ist der Motorleistung gewachsen. Die Lenkung ohne Servo ist beim Parken zu schwergängig, arbeitet aber mit großer Genauigkeit, was man besonders bei hohen Geschwindigkeiten schätzen lernt. Die Bremsen sind den Fahrleistungen gewachsen. Auch ohne Bremshilfe (Spider) bleibt der Pedaldruck bescheiden. Die Bremskraftverteilung ist gut, die Hinterräder neigen nicht zu vorzeitigem Blockieren, dafür sorgt ein Bremskraftbegrenzer.

Vernünftige Innenausstattung

Noch vor wenigen Jahren hätte man das 124 Sport-Coupé für eine Spezialkarosserie, die von einem „auswärtigen“ Karosserieschneider hergestellt wird, gehalten. Der Wagen ist aber vollständig bei Fiat selbst konstruiert und kostet deshalb auch keinen Spezial-Preis. Der Innenraum ist reichlich ausgestattet und an allen gefährlichen Stellen gut gepolstert. Das Armaturenbrett ist klar und übersichtlich gestaltet. Große gut ablesbare Rund-

instrumente mattschwarz eingefäßt, und zwar Tachometer, Drehzahlmesser, Öldruckmanometer, Kühlwasserthermometer und Benzinstandanzeige. Die Sitzposition ist gut, die Sitze ebenso. In der hinteren Sitzbank sind zwei Einzelsitze ausgeformt, der Platz reicht für zwei normalgroße Erwachsene aus. Die Verarbeitung macht einen sehr soliden Eindruck.

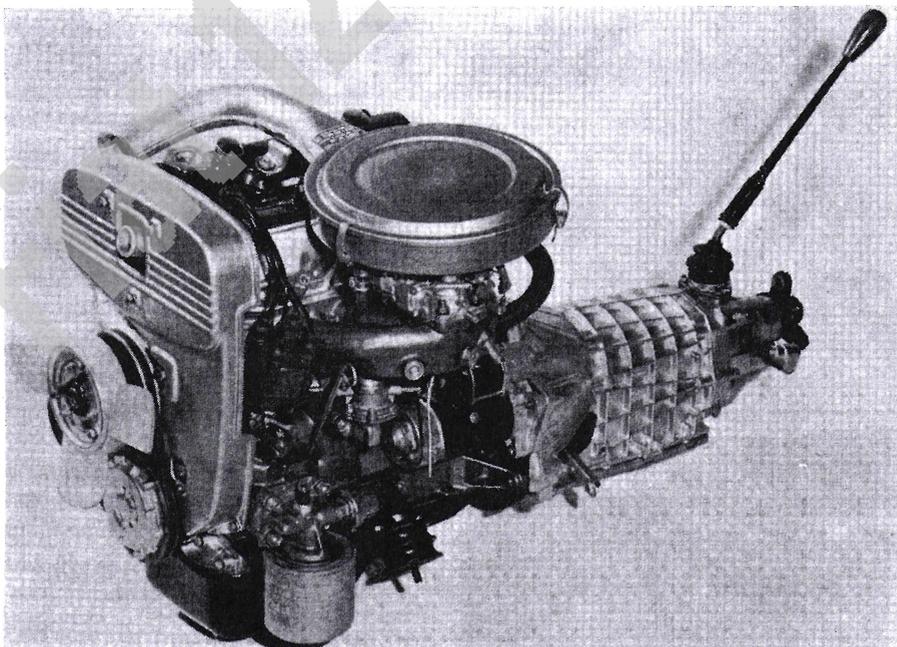
Zu bemängeln sind einige Details der Ausstattung. Von den Vordersitzen aus sind die Riegel für die hinteren Ausstellfenster nicht zu erreichen. Das ist besonders unangenehm, da das Coupé über keine indirekte Entlüftung verfügt und man deshalb zur Durchlüftung wenigstens ein Ausstellfenster öffnen muß. Der Lichtschalter liegt schwer zugänglich unter der Lenksäule, von wo er zusammen mit dem Zündschlüssel und dem Starterzug auf die Kniee des Fahrers zielt. Die Scheibenwischer, deren Arbeitstempo stufenlos regelbar ist, haben einen zu geringen Anpreßdruck und neigen bei hohen Geschwindigkeiten zum Fliegen. Die Hebel zum Lösen der Verriegelung der Vordersitzlehnen sind an der Innenseite angebracht und nur sehr unbequem greifbar. Im Spider war offenbar genug Platz, dort liegen die Hebel außen.

Der Spider entspricht dem traditionellen Pininfarina-Stil. Die Sitzposition ist etwas tiefer als im Coupé, wodurch das Lenkrad zu hoch liegt und auch zu flach angestellt ist. Im übrigen ist die Ausstattung wie im Coupé, nur sind die Instrumente kompakter angeordnet und haben aus unerfindlichen Gründen Chromringe als Umrandung. Das Verdeck ist vom Fahrersitz aus zu öffnen und zu schließen. Es ist mit zwei kleinen Seitenfenstern versehen, wodurch man im Spider eine für ein Cabriolet ausgezeichnete Sicht genießt. Die Rücksitze sind leider hauptsächlich als Gepäckablage zu benutzen, nicht nur, weil der Kofferraum ziemlich klein und unpraktisch aufgeteilt ist.

Etienne Cornil

Beide Wagen, das Coupé und der Spider, werden mit dem gleichen Motor ausgerüstet. Der Reihenvierzylinder ist mit einem Doppel-Nockenwellen-Zylinderkopf versehen. Unter dem Blechkasten an der Motorvorderseite läuft der wartungsfreie Zahnriemen des Nockenwellenantriebes. Beide Wagen sind mit Knüppelschaltung ausgerüstet, der Spider hat ein Fünfgang-, das Coupé ein Viergang-Getriebe.

(2 Fotos Cornil)



Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Kurbelwelle fünffach gelagert, 2 obenliegende Nockenwellen, hängende Ventile. Hub/Bohrung 80/71,5 mm, Hubraum 1438 ccm. Verdichtung 8,9 : 1. Doppelstrom-Registerversgaser. Max. Leistung 90 PS bei 6500 U/min, max. Drehmoment 11 mkg bei 4000 U/min. Lichtmaschine 400 W.

Getriebe: Antriebsübersetzung 4,1 : 1. Spider: Fünfgang-Vollsynchrongetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen: 3,422 — 2,1 — 1,361 — 1 — 0,912 — R 3,526.

Coupé: Viergang-Vollsynchrongetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen: 3,75 — 2,30 — 1,49 — 1 — R 3,87.

Fahrgestell: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie. Vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern. Hinten Starrachse mit Schubstreben, zentralem Schubrohr und Panhardstab. Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Kurvenstabilisator vorne und hinten.

Bremsen: Vierrad-Scheibenbremsen mit Bremskraftverstärker (Coupé) und Bremskraftregler. Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Räder und Bereifung: Stahl-Lochscheibenräder 5 JK 13 Gürtelreifen Pirelli Cinturato 165 SR 13.

Maße und Gewichte: Länge/Breite/Höhe 397/161/125 cm (Spider) und 411,5/167/127 cm (Coupé). Spurweite vorn/hinten 135/132 cm. Radstand 228 cm (Spider) und 242 cm (Coupé). Gewicht fahrbereit 945 kg (Spider) und 965 kg (Coupé).

Fahrleistungen: Beschleunigung:

	Spider	Coupé
0 bis 60 km/h	4,2 sec	4,4 sec
80 km/h	7,3 sec	7,6 sec
100 km/h	11,3 sec	11,8 sec
120 km/h	16,3 sec	17,0 sec
140 km/h	24,9 sec	27,7 sec

Höchstgeschwindigkeit: Spider 174 km/h, Coupé 169 km/h.

Verbrauch (Mittel): Spider 13,5 L/100 km, Coupé 12,9 L/100 km.

Preis (ab Heilbronn): Spider 12 105,— DM, Coupé 11 105,— DM.

„Sportivo de Pininfarina“



oder die „grüne Mauritius“ unter den Spidern

Mitte letzten Jahres gab es die erste Info zu diesem Spider bei uns im Forum: 20 Spider, ca. Baujahr 1979, exklusiv und mit Ferrari-Motor und besonderer Technik ausgestattet und an Promis und Freunde des Hauses FIAT bzw. Pininfarina vergeben!

Natürlich musste ich erstmal googeln (der Duden sagt, so schreibt man das!), aber nix gefunden! Die Gerüchte im Forum schaukelten sich langsam hoch, bis sich Chris aus Österreich meldete, dass er einen Besitzer in Österreich kennt, der solch einen Wagen besitzt und auch mal ausgestellt hat. Um weitere Informationen zu erhalten, bat ich ihn im Namen des Clubs nach weiteren Details und natürlich Fotos Ausschau zu halten. Denn alle waren heiß darauf, dieses Sondermodell in Augenschein zu nehmen.

Nach Unterschrift einer Vertraulichkeitserklärung (Chris darf nichts, weder zu privaten noch zu gewerblichen Zwecken – auch nicht auszugsweise – weitergeben. Bei Zuwiderhandeln droht zivilrechtliche Verfolgung) sollte dann ein Termin nach dem Abschluss der Revision bei Ferrari vereinbart werden.

Die Zeit verstrich und keine Terminvereinbarung erfolgte. Im November wurde dann eine Verkaufsanzeige in einem exklusiven Webautomarkt entdeckt:

Nach Registrierung als potenzieller Käufer konnte ich mit dem Besitzer Kontakt aufnehmen, erst schriftlich, dann auch telefonisch. Es war der gleiche Österreicher, den auch schon Chris kontaktiert hatte. Meinem Vorschlag, der Veröffentlichung der Geschichte

seines Sportivo mit Bilddokumentation über unseren Club, wurde zugestimmt, so dass wir nur noch einen Bildreporter brauchten, der in Österreich das Auto besichtigt. Wer sonst, als Chris?!

Vor dem Besichtigungstermin gab es wenigstens schon weitere Details. 20 Sportivo wurden gebaut, davon bekannt:
3 in den USA zugelassen.
1 in den USA nicht zugelassen
1 bei Christies versteigert – nicht angemeldet
1 in Österreich
1 FIAT Museum
1 in Australien
sowie ein Exemplar in Privatbesitz der Familie von Battista „Pinin“ Farina.

Der bei Christies versteigerte Sportivo erhielt den Zuschlag bei 600.000 Dollar (~ 468.000 EUR)!

Welche weiteren Highlights weist das Fahrzeug auf?

Der „Sportivo de Pininfarina“ basiert auf eine 1978 – ,79 USA CS2 Version und hat einen verkleinerten Ferrari V6 Motor vom Ferrari Dino mit einem zuschaltbaren(!!!) Kompressor sowie einen 2. Ölkreislauf der sich bei Überhitzung zuschaltet. Soweit die technischen Details. Jetzt zu den optischen Merkmalen: Der Wagen ist tiefer gelegt, etwas breiter, hat spezielle Magnesium Campagnola Felgen, eine beige Echtlederausstattung, ein verchromtes Auspuffendrohr, beiges Verdeck einen Aschenbecher mit Gravur, und anstatt des Radios sechs Schalter für die diversen Zusatzfunktionen. Einen anderen Innen- und Außenspiegel, sowie andere Sonnenblenden.



ANBIETEN

SUCHEN

ANMELDEN

LOGIN

HÄNDLER

Suchen

AUTOMOBILE

NEUZUGÄNGE

KRAFTRÄDER

LKW / NUTZFAHRZEUGE

TRAKTOREN

TEILE-BÖRSE

LITERATUR

AUTOMOBILIA

EINTAUSCH

VERSCHIEDENES

GESUCHE

GÄSTEBUCH

Fiat Spider Sportivo de Pininfarina

Anzeigennummer: 3054-1R-3478

Daten:

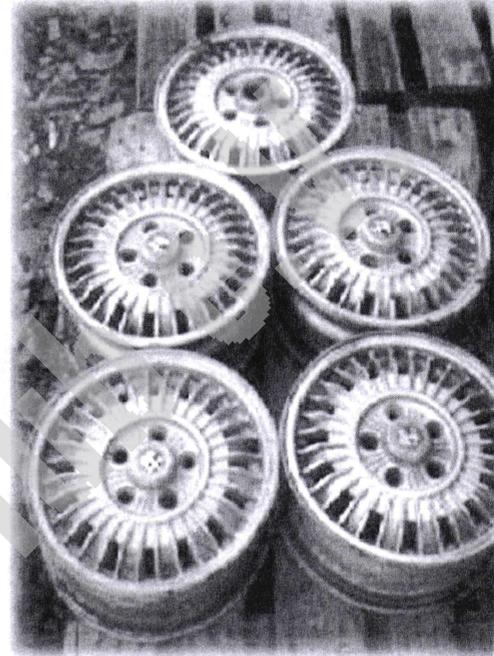
Cabriolet / Roadster, Baujahr 1978 ,
31000 Meilen , unrestauriertes Original, 164 PS,
4 Zylinder, 2000 ccm, Farbe , Kunstleder - beige,
Zustand: 1-2

Besonderheiten:

Schaltgetriebe, "Matching-Numbers", Scheckheft,
Historie dokumentiert, Wertgutachten, H-
Kennzeichen, Erstlack,

Beschreibung

Aus Sammlung: Sonderserie der 20 Stk Serie
"Sportivo de Pininfarina". TOP ZUSTAND, mit
Wertgutachten über 480.000€ Original Ferrari
bearbeiteter FIAT Motor, Mit Zertifikat von
Pininfarina. Intressenten bitte diskret NUR per
mail mit Bonitätsnachweis



Im Detail:

Farbe außen: Verde Sea Bira Nuvolari
Farbe innen: Beige Visone
Kontrastfarbe innen: Cuoio Sella
Farbe Verdeck: Capodimonte

Design: Sergio Pininfarina 1964
Karosserieproduktion: Fiat - Lugano
Motorenproduktion: Ferrari - Modena
Innenraumfertigung: Scedoni - Modena

Motor: Hersteller Ferrari
Type: EF0064(2) - bearbeitete 4 Zylinder
Reihen Version des Ferrari 206 GTS
Bauart: Reihe, Zylinderzahl 4, Einbaulage
Frontmotor längs
Hubraum in cm³ 2096
Leistung 121.532W (164 PS) bei 5900 U/min
Bohrung x Hub mm 83,2 x 89,3
Verdichtung 1:11, Ventile/Zylinder 4
Lage der Nockenwelle und Ventile: hängende
Ventile, zwei oben liegende Nockenwellen
Gemischaufbereitung: Doppelvergaser
Aufladung: 4 Kompressoren mit Kühlluft, max.
Drehmoment: 211.171 Nm bei 5500 U/min
Antriebsart : Heckantrieb, Schaltgetriebe/
Gänge Vollsynchrosiert 6 - 5VW-1RW
Luftfilter: Rundfilter- 28/7

Besondere Eigenschaften: Die Zündintervalle,
die die Laufruhe des Motors bestimmen,
sind durch den Einsatz von um 18 Grad
verschränkten Kurbelzapfen optimiert. Die

Trockensumpfschmierung mit einem Zwei-
kreis-Ölsystem und 3 externen Ölkühlern
sorgen für korrekte Schmierung.

Abgasanlage: Ein getrennter Block mit zu-
schaltbaren Kompressorsystem mit einem „4
in 1“-Auspuffkrümmer

Zündanlage: Zündkerzen mit
externer Zündspule

Fahrwerk: Vorderachse: Doppelquerlenker
Federbein Querstabilisator

Hinterachse: Mehrlenkerachse Federbein
Panhardstab

Bremsen vorne: innenbelüftete Scheiben-
bremsen

Bremsen hinten: innenbelüftete Scheiben-
bremsen

Bereifung: 185/60 R 14 V auf Felgen: Campa-
natura 45 de Campagnola GTS Vollmagnesium
5.5 J 14" Lochkreis 4/98 (wenn es nur eine
Sorte Campanatura 45 gibt, dann sind die
vom Alfa Romeo Alfetta)

Wie ging es weiter mit diesem Sportivo der
Nummer 16 von 20? Chris hatte Schwierig-
keiten zur Terminvereinbarung an den Besitzer
heranzukommen. Mittlerweile kannte er die
Sekretärin, den persönlichen Assistenten,
die Haushälterin und sogar den Chauffeur,
der ihm von einer Infomappe und einem
Serviceheft von Ferrari Beverly Hills sowie
einem Original-Zertifikat mit Unterschrift
von Pininfarina und Enzo Ferrari erzählte.

Am 6.1.2007 sollte es dann soweit sein. Chris
wurde mit Maybach + Chauffeur abgeholt und
im niederösterreichischen Schloss des Spor-
tivobesitzers zum „Cafe im Salon“ empfangen.
Dort wurde ihm dann vom Besitzer und
dessen Anwalt lakonisch mitgeteilt, dass man
endgültig nicht mehr interessiert sei an einer
Veröffentlichung der Bilder. Eine Besichtigung
war zwar möglich, aber das war es dann auch!

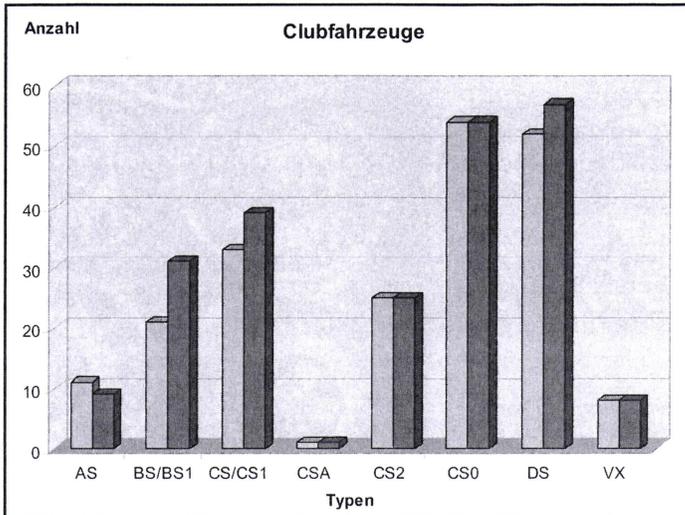
Tja, was war das jetzt? Auf jeden Fall sechs
Monate vergebliches Warten auf eine
Titelstory! Der reine Versuch Publicity zu
erlangen? Oder womöglich einfach nur die
gezielte Streuung von Informationen, um den
Wagen interessanter zu machen und damit die
Verkaufsabsichten zu verbessern? Auf jeden
Fall war das eine miese Tour, die Chris einen
versenkten Tag und alle Beteiligten viele
Nerven kostete. Vielleicht sollten wir lieber
drauf hoffen, dass der Wagen im FIAT Mu-
seum nach Abschluss der Umbauten wieder
zu den Ausstellungsstücken zurückkehrt und
ein Spiderfan im Urlaub geeignete Bilder vom
Wagen macht und uns zur Verfügung stellt.
Also nicht vergessen...

RDV

PS: Der Wagen stand schon 2006
nicht mehr zum Verkauf. Also steckt
Eure Geldbörse wieder ein! ;-)



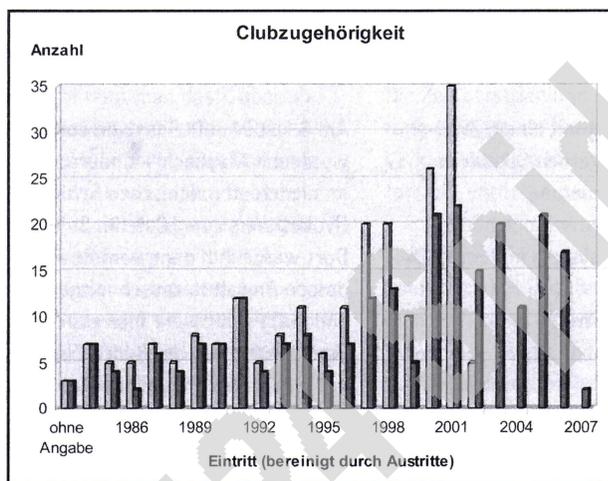
Fiat Spider Club Statistik 2007



Alle Jahre wieder zum Jahresanfang befällt mich der Ehrgeiz, die Mitgliederdaten auszuwerten und Euch einige Informationen zur Mitgliederstruktur zu geben. Da wir vor 5 Jahren schon einmal eine solche Auswertung durchgeführt haben, bot es sich an, dieses Mal den Vergleich zu 2002 anzustellen.

Es ist eine gewisse Kontinuität in der Verteilung auf die einzelnen Fahrzeugtypen zu erkennen. Unsere Verstärkung konzentriert sich auf die Typen BS/BS1, CS/CS1 sowie dem DS. Außerdem haben wir bei 241 Mitgliedern (Stand 02/2007) auch 17 Mitglieder ohne Spider.

Bei den Regionen fällt zuerst das Schrumpfen der Regionen 5 (Bielefeld) und 8 (Frankfurt) auf. Dagegen gibt es vor allem Zuwächse in S-H (Reg.1), Berlin (3) und Kassel / Braunschweig (6), aber auch im Ausland (0)

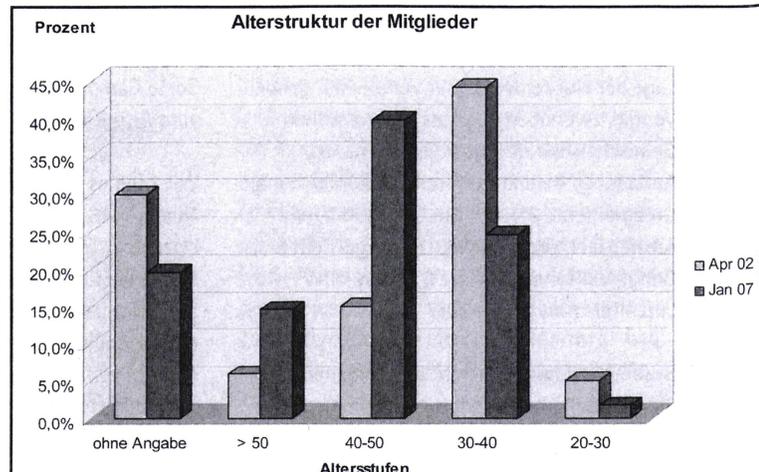
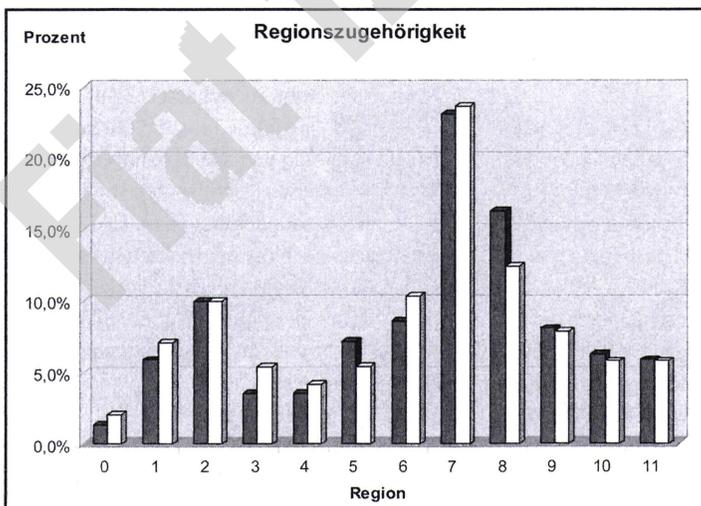


Ja, wir werden alle älter! Aber leider gibt es fast keine Nachwuchs-Spiderfahrer mehr, so dass vor allen Dingen die Alterklassen ab 40 Jahre aufwärts deutlich angestiegen sind. Immerhin konnten wir unsere Datenbasis deutlich vervollständigen, so dass der Block „ohne Angabe“ deutlich gesenkt werden konnte.

Tja, interessante Grafik! Die alten Hasen halten uns größtenteils die Treue. Bei den Eintritten der letzten vergleichbaren Jahre kristallisiert sich eine 2/3 Quote der wirklichen Clubfans gegenüber den „Eintagsfliegen“ heraus. Vermutlich darin begründet, dass der Spider generell nicht alle Besitzer glücklich macht und deshalb auch mal schnell wieder verkauft wird.

Resümee: Die Anzahl der Clubmitglieder pendelt sich bei ca. 240 Mitglieder ein. Die Einspritzermodelle sind weiterhin die beliebtesten Spider unserer Mitglieder, die mit dem Wagen älter werden. Die regionale Verteilung steht und fällt mit den Regionalleitern, die wir weiter bitten, sich aktiv um die Mitgliederbetreuung zu kümmern. Und wir als Vorstand sind weiter bemüht, den Club für alle Mitglieder und Interessenten spannend und damit lohnend zu machen.

RDV



Fiat Spider Club e.V.



Fiat Spider Club e.V.



WIE HABT IHR EUER SPIDER GEFUNDEN?



Fiat Spider Club e.V.



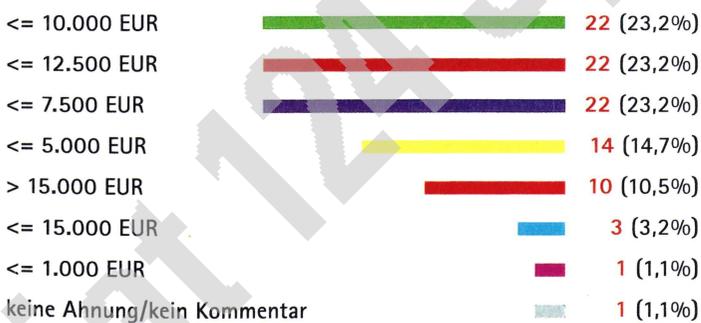
WAS VERBRAUCHT EUER SPIDER DURCHSCHNITTLICH?



Fiat Spider Club e.V.



WIE HOCH SCHÄTZT IHR DEN WERT EUERES SPIDERS?



Umfragen im Web

... die letzte Seite

FORGET the domestic carmakers. Last year, they stopped making convertibles. ("An end of an era," the national magazines said.)

Forget Volvo, Saab, Datsun, Toyota.

They don't take the trouble to make convertibles, either.

Forget Mercedes and Rolls.

They can stick on a price tag roughly equivalent to a one-family house in the suburbs.

Remember the car below. The Fiat 124 Sport Spider.

Its headroom, as you see, can be infinite. Its legroom, although a good deal less, is more than anybody except an NBA center needs. And it's

LOOKING FOR A CAR WITH HEADROOM?

wide enough so your elbowroom is pretty good, too.

Put your head inside and you'll see a 5-speed synchromesh gear box and an instrument panel that's more than a couple of idiot lights and something to get your cigarette going.

You see, the Fiat 124 Sport Spider, besides being one of the few convertibles left, is a true sports car.

Under the hood is a twin overhead cam engine. The brakes are discs on all four wheels. The tires are radial-ply.

The servicing, unlike the usual image of sports car servicing, can be done simply. At any of the 650 Fiat dealers all over the country.

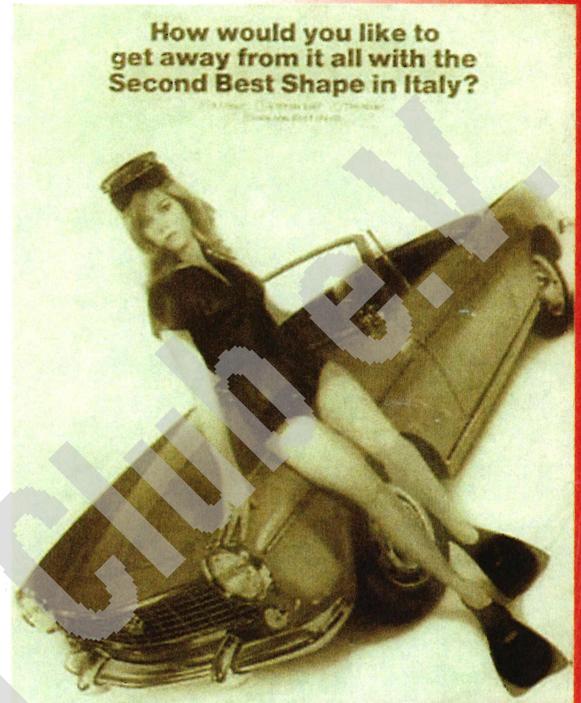
And the design?

Classic Pininfarina.

Which will not only provide you with all the headroom you want, but will also turn a few heads in the bargain.

FIAT

Car rental, leasing, and services delivery arranged through your participating dealer.



ohne Worte!

