

SPIDER

Magazin

Herbsttreffen
in Verl

Bericht und
Bildnachlese



Ausgabe 3/2007
23. Jahrgang €3,50

www.fiatspider.de



Der Spider im Wintereinsatz!



NICHT NUR IN DER STEIERMARK...

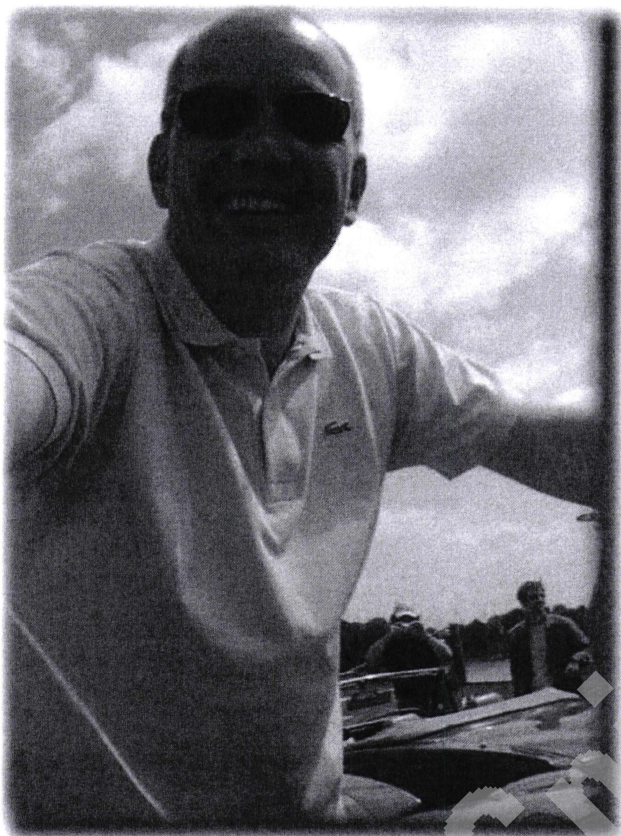


...wo dieses Firmenschild gefunden wurde, sondern auch in unseren Gefilden, bereiten sich die Spideristi auf die kalte Jahreszeit vor.

Die entsprechende Kopfbedeckung wurde bereits beim Haupttreffen in Speyer auf Tauglichkeit geprüft und durchaus für den Dauereinsatz empfohlen.

Bezugsquelle leider nicht bekannt.

Editorial



DAS WORT DES ERSTEN

Ein Thema, das in diesem Jahr für viel Aufregung gesorgt hat, war ein mögliches Fahrverbot im Rahmen der Feinstaubverordnung. Frei nach dem Motto, dass alles halb so heiß gegessen wird wie man es kocht, sind wir alle davon zunächst verschont geblieben. Es bleibt allerdings ein fader

Beigeschmack, denn keiner weiß, wie das mittelfristig weitergeht. Die Politik hat hier mal wieder unter Beweis gestellt, dass es in der Regel eher nachrangig um Sachfragen geht. Manche wollen sich wichtig machen und – im Rahmen der leidigen CO2 Diskussion – ganz nebenbei auch gern noch die Welt retten. Dass gerade mal 14 % der CO2 Emissionen von Kraftfahrzeugen ausgehen, wird geflissentlich übersehen oder verschwiegen. Wer will sich denn schon als Umweltsünder outen, der – nur so zum Vergnügen – ein paar sinnlose Kilometer mit seinem „heiligen Blech“ abreißen möchte. So hatten wir sogar einen ersten Club-Austritt, der mit genau diesem Argument („mein Beitrag zum Umweltschutz“) begründet wurde.

Ich persönlich neige eher dazu, hier nicht mit schlechtem Gewissen voran zu gehen. Wer möchte schon mit einer Art gummbereifter Sackkarre durch die Gegend fahren, die 3 Liter auf 100 km verbraucht und weder hübsch noch praktisch ist? Der Publikumszuspruch auf der diesjährigen IAA zeigt jedenfalls einmal mehr, dass es bei dem Thema Mobilität auf 4 Rädern um viel mehr geht, als nur um Verbrauchswerte und Emissionen. Es bleibt zu hoffen, dass die Graffiti-Schmierereien, die vereinzelt auf Exemplaren einer besonders durstigen Modellreihe aus Zuffenhausen festgestellt wurden, nicht noch weitere Kreise bis nach Italien ziehen. Also: Pflegt Euer bestes Stück und bereitet es gut auf die nahende Ruheperiode vor.

Bis bald Euer

MICHAEL G. MÖLLER

Leider neigt sich die Saison nun schon wieder dem Ende zu. Der Sommer geht zwar nicht in die Geschichte der sogenannten Jahrhundertsommer ein, aber ich glaube, er war doch besser als sein Ruf. Zumindest hatte ich das Gefühl, dass es überdurchschnittlich warm war. Leider konnte ich selbst nicht allzu viel davon genießen, da ich seit dem Frühjahr beruflich extrem eingespannt bin. Allein zu wissen, dass da ein wunderhübsches Fahrzeug in der Garage steht, mit dem ich fahren könnte ... Und selbst, wenn ich nur ab und an am Wochenende dazu komme, das Palletot zu lupfen, ist das schon ein angenehmes Gefühl bei dem mich auch nach 18 Jahren – mit ein und dem selben Fahrzeug – der Besitzerstolz übermannt.

Inhalt

REPORTAGE

Herbsttreffen in Verl – Bericht und Bildnachlese

16 UND 35

EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand	6
----------	---

Technikbetreuung 6

Regionalleiter	9
----------------	---

Stammtisch-Termine 10

Mitgliederbewegungen 30

Termine aktuell 34

ARCHIV

Schaltplan Sport Spider 24

„Figurprobleme“ von 1991 26

Wartungsplan 29

REPORTAGEN

Ehrenmitglied in Berlin 7

1. OWL-Stammtisch	10
-------------------	----

Neue Spider-Preise! 11

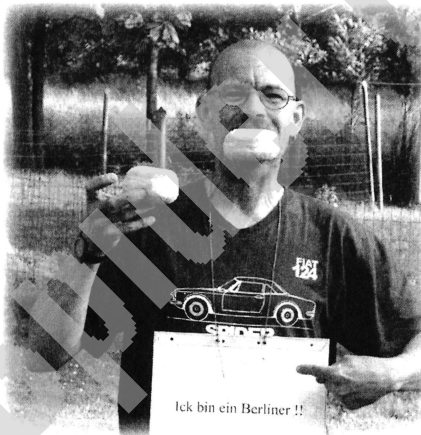
Rheinbach Classics 12

Herbsttreffen in Verl 16



REPORTAGE

Alternativ-Berliner



Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Postfach 107116, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr Euro 3,50 pro Heft.

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.: 04505 1357

Satz & Layout:

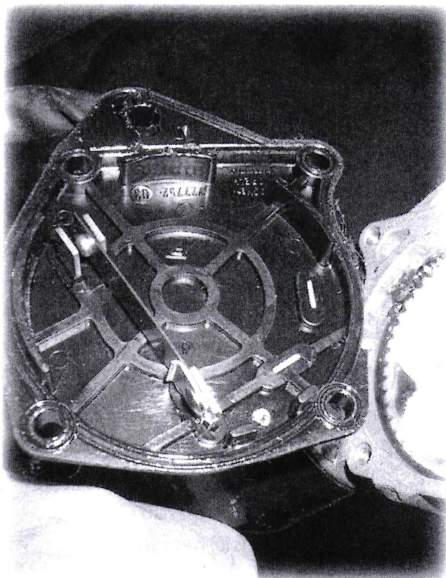
Rita Nikolai
Am Ziegelfeld 11
53501 Grafschaft

Druck:

Druckerei Pockrandt
Johannes-Gutenberg-Str. 2
22941 Bargteheide

TECHNIK

Reparaturanleitung für den Intervallschalter des Scheibenwischers 14



ARCHIV

Reprint aus der Motor Klassik von 1981 30

FIGUR-PROBLEME

Zu den schönsten Autos, die je das Fiat-Programm bereicherten, zählt zweifellos der Fiat 124 Spider. Seit 1975. Das letzte, auf zwei Personen zugeschnittene Cabrio stellt eine absolute Alternative zum Mini-Motorcar dar, der im Prinzip die heute überlebte hat. Auch der Fiat 124 ist ein gutes Beispiel für die Visionen, die sich in den 1970er Jahren in der Automobilindustrie manifestierten. Ein Überblick verschafft die Tabelle auf Seite 30, die mit Hilfe des Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. erstellt und ergänzt wurde. Die Aufhebung der Produktionszahlen enthält: Vertriebs durch die Vorstände des

Reprintausgabe:
Fiat 124 Spider.
Von Bernd Wöhl (Text und Fotos)
mit Anja Fiedler

IN ABST.: die bayerische Variante des Fiat 124 Spider, der Alfa Romeo



130



Aktuelles Fiat von der IAA 30

Bildnachlese + Pickertrezept 35

SPIDERMAGAZIN RECYCLED 22

TECHNIK

Entlüftung des Kühlsystems 8

Intervallfunktion Scheibenwischer 14

FORUM

Eure Fragen und Antworten 31

TEILEMARKT

Eure Anzeigenseiten 33

NEUES VON FIAT

Pimp my Cinquecento 21

REDAKTIONSSCHLUSS SM 4/07

15. November 2007

FOTOS

u.a. von Rita Nikolai, Ralf De Vree sowie den genannten Autoren



REPORTAGE

Rheinbach Classics - unser Club war dabei

12

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.: 04505 594232
Fax: 04505 594233

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE:

Tel.: 04505 594232

23. Jahrgang, Heft 3/2007



Der Vorstand

FUNKTION	NAME / ADRESSE	AUFGABE	TELEFON / E-MAIL
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung	0172 8124124 moe@fiat spider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	04532 261319 rdv@fiat spider.de
Kassenwart	Manfred Seekamp (MS) Grandweg 60b 22529 Hamburg	Finanzen/Kasse	040 6070913 ms@fiat spider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (bol) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	02151 313517 bol@fiat spider.de
Beisitzer	Christian Cordts (cor) Ahornallee 9c 23623 Ahrensböök-Böbs	Redakteur Spider-Magazin Club-Hotline, Archiv	04505 1357 cor@fiat spider.de

Eure Technikbetreuung

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

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

Neues Ehrenmitglied in Berlin!

ICH SAGE JA!

Mit Freude erfuhr ich, als aufmerksamer Leser des genialsten Magazins, was es gibt, dass ich der außergewöhnlichen Ehre, die es nach Willi Brand für 'ne ehemalige rote Socke, jetzt bekennender GRÜNE-SCHLAMPE-FAHRER gibt, zum Ehrenmitglied des Sektion-Ost-Stammtischs erkoren wurde.

Ganz OWL freut sich mit mir dieser Ehre. Doch nur ich kann aus vollem Halse rufen:
„ICK BIN EIN BERLINER!“

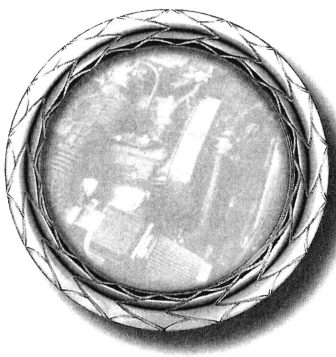
Ich bin nicht nur gerührt, sondern tief bewegt. Denn neben Größen wie Rene-Michael Busse und seinem Volumex, einem Teilzeit-Berliner /Thüringer wie Markus Höckelmann und einem Mitglied des Minderheiten-Clubs „Deutschland-Club“ wie unser aller Klaus Eichert zu stehen, überwältigt mich als bekennenden Ostwestfalen und übertrifft alles, was ich in diesem wirklich tristen Leben erwartet habe.

Und ich schrie es laut heraus, ja ich gehöre zu Euch, ich liebe Uwe und alle Berliner mit Zuckerguß, mit Cremefüllung oder mit Tabasco (Scherzberliner), und alle Spiderberliner.

So genug der Emissionen. In Gedanken jeden zweiten Dienstag bei Euch im „Parkcafé“ am Fehrbelliner Platz,

Euer Thomas Eimer



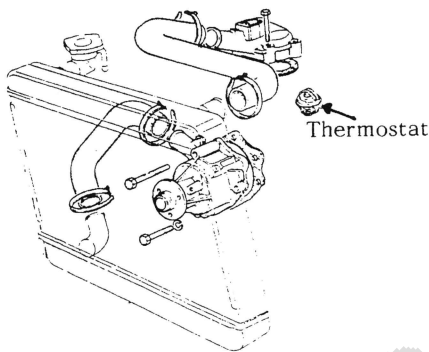


Technik – recycled

ENTLÜFTUNG DES KÜHLSYSTEMS – AUS HEFT 4/1988

Den Wagen vorne aufbocken oder mit Schnauze nach oben auf schräge Garageneinfahrt stellen, damit oberer Kühlerschlauch der höchste Punkt wird. Kühler und Ausgleichsbehälter auffüllen. Heizungsventil auf "voll" stellen, Motor anlassen und intervallartig Gas geben. Luftblasen entweichen aus Kühlerdeckelstutzen und Wasser spritzt raus, deshalb öfter Wasser nachfüllen. Diesen Vorgang ca. 15 Minuten laufend wiederholen, so ist sichergestellt, dass

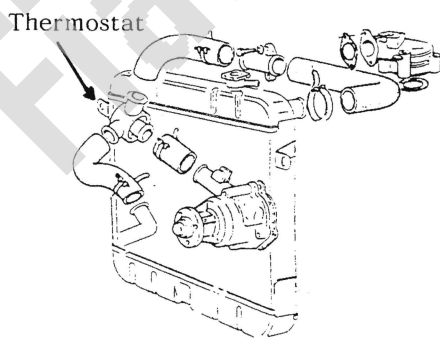
Kühlversion A:



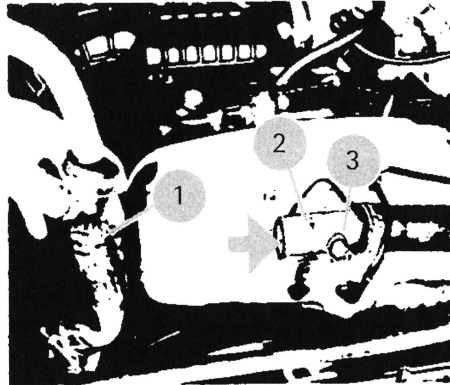
Kühlversion A, Typen AS bis CS I

die Restluft auch aus dem letzten Winkel des Motorblocks entweichen kann. Kühlerdeckel wieder aufschrauben. Die Temperatur muss jetzt konstant bleiben (ca. 90 °C) und der Lüftermotor anspringen, wenn nicht, Vorgang wiederholen.

Kühlversion B:



Kühlversion B, Typen BS bis DS

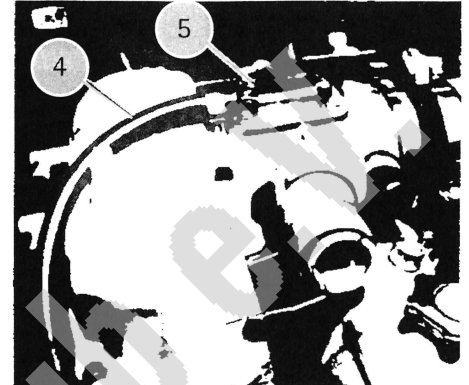


Kühlerschlauch (1) vom Verteiler (2) abschrauben und in den Schlauch Wasser einfüllen, bis es aus Stutzen (Pfeil) wieder austritt. Schlauch wieder anschließen. Entlüftungsschraube (3) öffnen, Wasser in Gewindeloch einfüllen bis es wieder austritt. Schraube wieder hineindrehen. Ausgleichsbehälter bis „MAX“ auffüllen.

Schlauch (4) abschrauben, Wasser in Schlauch füllen, bis es aus Stutzen (5) wieder austritt. Schlauch aufschrauben.

Maschine starten, die Temperatur soll langsam steigen, warten bis Ventilator 2x angesprungen ist. Sollte der Motor noch zu heiß werden, Entlüftungsvorgang wiederholen.

Sollte wider Erwarten trotz Entlüftung der Motor immer noch zu heiß werden, ist der Thermostat zu überprüfen. Thermostat ausbauen, von eventuellem Schlamm säubern und in einen Kochtopf stellen.



Kühlversion A:

Wasser bis auf 87 °C erwärmen, dann muss der Thermostat zu öffnen beginnen, bei 100 °C soll er voll geöffnet sein, Ventilhub zwischen 7,5 – 11 mm.

Kühlversion B:

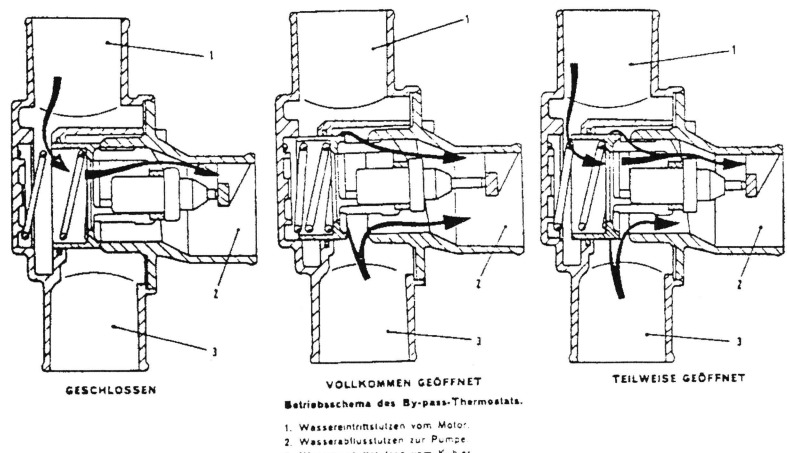
Thermostat beginnt zu öffnen zwischen 78 °C und 82 °C, bei 92 °C ist er voll geöffnet, Ventilhub 7,5mm.

Öffnet der Thermostat nur unvollständig oder gar nicht, so ist er defekt und muss ausgewechselt werden.

Bei einem zu heißen Motor kann leicht die Zylinderkopfdichtung durchbrennen, deshalb ist eine konstante Betriebstemperatur unter 100 °C wichtig für den Motor und sollte immer besonders beachtet werden!

Michael Bischoff

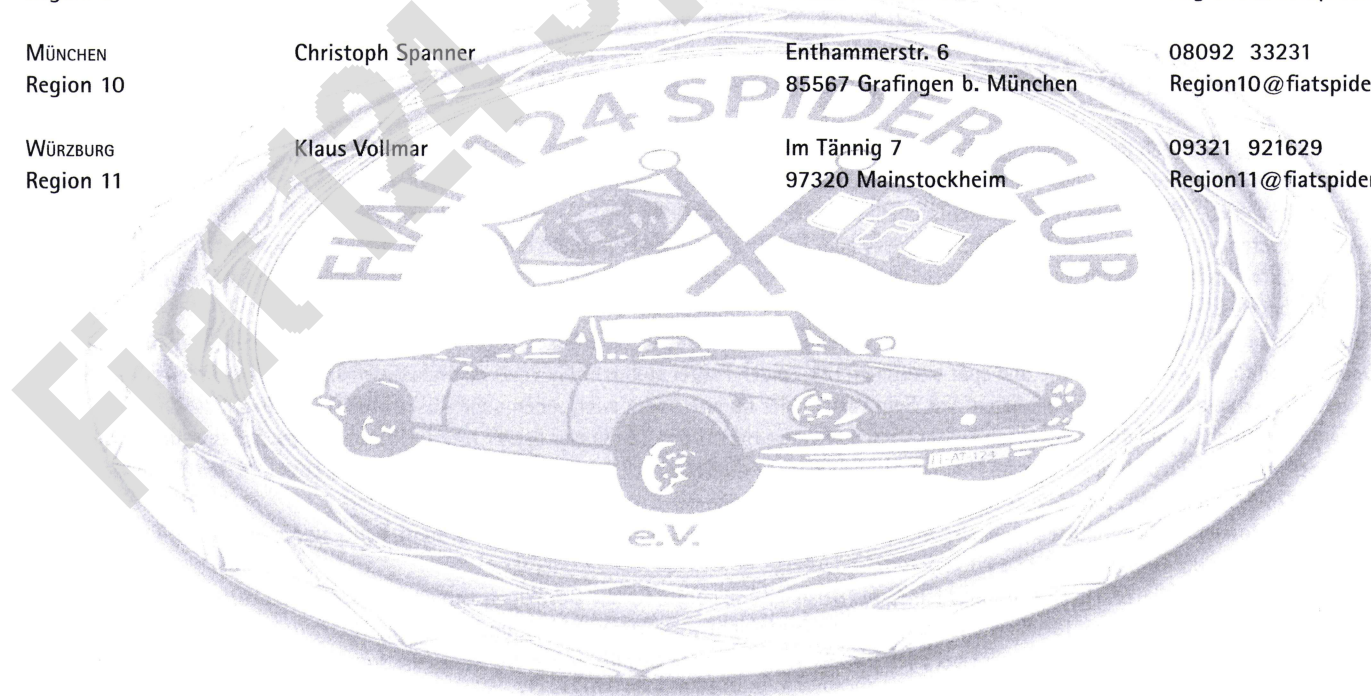
BY-PASS-THERMOSTAT ZUR KÜHLWASSERMISCHUNG



Regionalleiter



GEBIET / REGION	ANSPRECHPARTNER	ADRESSE	TELEFON / E-MAIL
SCHLESWIG-HOLSTEIN Region 1	Sven Willen	Seeblick 13 24106 Kiel	0431 3054014 Region1@fiatspider.de
HAMBURG Region 2	Manfred Seekamp	Grandweg 60b 22529 Hamburg	040 6070913 Region2@fiatspider.de
BERLIN Region 3	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32a 14055 Berlin	030 30099229 Region3@fiatspider.de
FRIESLAND Region 4	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	0421 3648514 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	0531 62164 Region6@fiatspider.de
KÖLN Region 7	Petra Boljahn	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	02151 313517 Region7@fiatspider.de
FRANKFURT Region 8	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 72 a 55130 Mainz	06131 881886 Region8@fiatspider.de
SCHWARZWALD Region 9	Jochen Haase	Weinbergstr. 21 74226 Nordhausen	07135 937575 Region9@fiatspider.de
MÜNCHEN Region 10	Christoph Spanner	Enthammerstr. 6 85567 Grafing b. München	08092 33231 Region10@fiatspider.de
WÜRZBURG Region 11	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	09321 921629 Region11@fiatspider.de





Stammtisch-Termine

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Auskunft: Sven Willen
Tel.: 0431 3054014

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

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

HAMBURG

Auskunft: Manfred Seekamp
Tel.: 040 6070913

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

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

BERLIN

Auskunft: Uwe Boddenberg
Tel.: 030 30099229

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Parkcafe“
Fehrbelliner Platz 8
10707 Berlin

KÖLN

Auskunft: Petra Boljahn
Tel.: 02151 313517

Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

Pizzeria „La Piazza“
Im Michael-Schumacher-Kart-Center
50170 Kerpen - Sindorf

FRANKFURT

Auskunft: Joachim Häring
Tel.: 06131 881886

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Rüsselsheimer Brauhaus“
An der Wied 1
65428 Rüsselsheim

STUTTGART

Auskunft: Jochen Haase
Tel.: 07135 937575

Jeden letzten Samstag im
Monat ab 15:00 Uhr

„Zum Hasenheim“
Im Weiher
70794 Filderstadt-Bonlanden

MÜNCHEN

Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 33231

Jeden letzten Donnerstag im Monat
in wechselnden „Locations“

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

ERSTER OWL-FIAT-124-SPIDER-STAMMTISCH AM SAMSTAG, DEN 2. JUNI 2007

Ihr glaubt es kaum. Doch er fand wirklich der statt: DER ERSTE FIAT-124-SPIDER-STAMMTISCH DER REGION 5! Und es kamen sogar Teilnehmer mit ihrem Spider! Unter anderem konnten wir aus der Region 7 die Eheleute Petra und Rudi Buginski begrüßen. Letzterer referierte zum Thema „Kurz-, Mittel- und Langstreckenfahrten mit dem 124er Fiat“.

Als Fachreferenten durften wir Herrn Uwe Schiminsky zum Thema abgefallene Endtöpfe und Möglichkeiten der Reparatur gespannt lauschen. An dieser Stelle für alle 4-fach-Weber-Fans der Hinweis: Spart Euch diese teure Anschaffung, denn so ein apper Auspuff (Anmerkung der Red.: „apper Auspuff“ = abgefallener Auspuff. OWL-Deutsch des Thomas Eimer) bringt einen mächtig röhrenden Sound.

Für die pädagogische Leitung des Abends fanden wir Herrn Oberstudienrat Dieter Gläsker, unter anderem Kassenswart des „Fiat 124 Spider Deutschland Club“. Als alter Kanute und spät berufener 124-Spider-Fahrer stellte er die Vorzüge und Gemeinsamkeiten der Freizeitmöglichkeiten „Wassersport und Cabrioausfahrten“ vor. Sein Fazit: Jeder Kanute findet auch „oben ohne Ausfahrten“ bei Regen Klasse.

Das unumstößliche Highlight stellte nach langer Verschollenheit Herr Ulrich Peitzmeier dar. Er referierte zum Thema „Vereinszugehörigkeit und Veränderungen des Freizeitverhaltens im Hinblick auf familiäre Veränderungen“. Im Laufe des Abends plaudert er von seinem Sohn, der wohl voll auf 124er Spider steht. Die nächste Generation steht also schon in den Startlöchern.

Die organisatorische Leitung hatte Frau Heike Vieregge, die die „Historie des Pannerverhaltens gestern, heute und morgen unter besonderer Berücksichtigung der Grünen Schlampe 2002 - 2007“ erläuterte.

Last but not least fungierte ich, Herr Thomas Eimer, als Beisitzer und sorgte für die Bestellung von alkoholischen und koffeinhaltigen Getränken, nicht zuletzt vor allem für mich selbst, und für diesen Bericht vom ersten OWL-Stammtisch.

Für die Teilnahme möchte ich mich hiermit bei allen anwesenden Personen bedanken und wünsche eine sonnige Restsaison.

Thomas Eimer

IAA 1967 - Neue Themen, neue Technik



124er Spider-Preise im Steigflug!

Zusammenfassung aus Oldtimer Markt Sonderheft 38 und 40 / 2007

	Bauj.	Leistung	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
124 Sport Spider	66-72	1,4 L/ 90 PS	21.100 €	13.000 €	9.100 €	4.700 €	1.400 €
124 Sport Spider	69-74	1,6 L/110 PS	21.100 €	12.900 €	9.100 €	4.600 €	1.400 €
124 Sport Spider	72-76	1,8 L/118 PS	19.200 €	11.600 €	8.500 €	4.300 €	1.400 €
124 Abarth Rally	72-75	1,8 L/128 PS	28.200 €	20.000 €	15.200 €	8.400 €	3.400 €
124 US-Spider Inject.	76-81	2,0 L/103 PS	15.500 €	9.100 €	5.900 €	3.100 €	1.000 €
124 Europa Spider	82-85	2,0 L/103 PS	20.700 €	13.200 €	9.100 €	4.700 €	1.700 €
124 Spider Volumex	83-85	2,0 L/135 PS	22.700 €	14.300 €	9.700 €	5.200 €	1.800 €

Die Spider-Preise sind z. Zt. stark steigend. Ich habe Euch in der obigen Tabelle die aktuellen Preise aus den Oldtimer Markt Sonderheften dieses Jahres herausgezogen. Sie liegen durchgängig deutlich höher als 2006. Die Preissteigerungen betragen bis zu 35%.

Wer für sein Fahrzeug eine Kasko-Versicherung abgeschlossen hat, sollte sich mit der Versicherungsgesellschaft oder seinem Versicherungsvertreter in Verbindung setzen um zu klären, ob ein höherer Beitrag nötig ist, damit der möglicherweise wesentlich höhere Wert auch abgesichert ist. Hierbei sollte das Motto lauten, lieber ein paar Euro mehr bezahlen, als im Schadenfall sein Auto nicht voll ersetzt zu bekommen. Eventuell solltet Ihr auch den Aufwand für ein Wertgutachten nicht scheuen.

Weiterhin viel Spaß mit den wertvollen Stücken!

Manfred Seekamp (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.



Rheinbach Classics 2007



„Wir eröffnen heute nicht nur die ‚Rheinbach Classics‘, sondern auch den Sommer“ sagte Rheinbachs Bürgermeister Stefan Raetz zum Auftakt des Großevents am 13.07.2007. Denn nach Wochen mit eher herbstlichen Temperaturen und Dauerregen hielt pünktlich zur zweiten Auflage der Großveranstaltung in der Rheinbacher

Innenstadt der Sommer Einzug. Unter dem Motto „Klassik meets Classics“ erlebten zur Eröffnung rund 1.300 Besucher unter einem wolkenlosen Himmel die Open-Air Aufführung der Oper „Nabucco“ von Giuseppe Verdi.

Auf ein sonniges „Heimspiel“ in Rheinbach hatten auch Gerd Murtfeldt und ich spekuliert. Um an diesem Wochenende für unseren Spider Club die Fahnen hochhalten zu können, hatten wir uns extra frei genommen und unsere Familien im Urlaub zurückgelassen. An dieser Stelle deshalb noch mal Dank an unsere verständnisvollen Frauen! Vor Gerd's Glaserei hatten wir einen Parkplatz abgesteckt und Sonntag rollte zusätzlich tatkräftige Unterstützung aus der Region Köln an und mit insgesamt 14 Fahrzeugen (12 Spider, 1 Lombardi, 1 Fiat 500). Unser Club war somit stärkste Fraktion unter den italienischen Oldtimern. Dank Stefan Weber, der sich von Frankfurt aus mit seinem positanogelben AS auf den Weg machte, konnten wir sogar einen echt „histo-

rischen“ Spider mit mehr als 30 Jahren auf dem Buckel vorweisen. Damit war unsere Eintrittskarte endgültig gesichert, denn sonst hätten wir nur mit wesentlich jüngeren CS- bzw. DS-Modellen glänzen können.

Drei Tage lang - von der Opernaufführung „Nabucco“, der Wertungsprüfung der Oldies am Samstag bis zum Korso am Sonntag - herrschte der absolute Ausnahmezustand in Rheinbach. Allein am Sonntag zählten die Veranstalter mehr als 10 000 Gäste in der Rheinbacher Innenstadt. Eine große Herausforderung für die Veranstalter, die morgens beim großen Ansturm auf die beiden



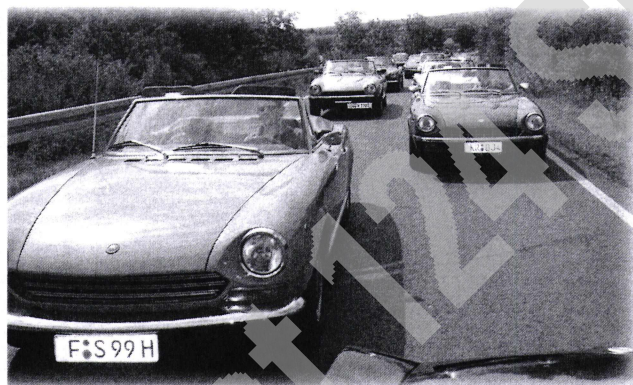


Korso-Sammelplätze kurzfristig im Chaos untergingen. In Windeseile waren die vorbereiteten Teilnehmerbändchen sowie die Parkplätze

teilweise völlig zum Erliegen, was bei Mensch und Auto aufgrund der hochsommerlichen Temperaturen vereinzelt zu Herz-Kreislauf-Problemen führte. Hier haben die Organisatoren bereits für die Zukunft erheblichen Handlungsbedarf erkannt.

Frühjahrs- und Herbsttreffen ist es *DIE* ideale Ergänzung für den Terminkalender, nicht nur für die Region Köln ☺

Euer Sören Trost



Durch das starke Medienecho, u.a. war auch Deutschlands größte Oldtimer-Zeitung „markt“ vor Ort, Live-Übertragungen von Funk und Fernsehen, stand Rheinbach weit über die Stadt-Grenzen hinaus wochenlang im Rampenlicht. Bereits sicher ist,

dass die nächsten Rheinbach Classics am 19. und 20. Juli 2008 stattfinden werden. Die ersten Anmeldungen sollen bereits auf der Homepage <http://www.rheinbach-classics.de/> eingegangen sein.

Fazit:
Mega-Oldtimerevent mit Optimierungsmöglichkeiten. Zwischen



weg, weil nicht – wie erwartet – 400, sondern 600 Oldies eingetroffen waren – unzählige kamen unangemeldet. Die rund 550 freiwilligen Helfer von Vereinen und Einrichtungen aus ganz Rheinbach, wie z.B. die Handballer und Jugendfeuerwehren, mussten teilweise hilflos mit ansehen, wie uneinsichtige Besucher die weiträumige Innenstadtsperre ignorierten, um anschließend mit ihren nicht historischen Fahrzeugen den Stadtkern zu blockieren. Der Autokorso kam





Tipps und Tricks

INTERVALLFUNKTION DES SCHEIBENWISCHERS

Ein nicht seltenes Problem des Fiat 124 Spider ist ein durchaus als kurios zu bezeichnendes Scheibenwischer-Intervall, welches wie folgt beschrieben werden kann:

Schaltet man den Scheibenwischer auf Intervall-Stufe, so bewegen sich die Wischer immer etwa 10 cm, bleiben dann stehen um dann erneut 10 cm Scheibe zu wischen und so weiter und so weiter. In der Dauerwischstellung arbeitete der Wischer völlig normal, läuft aber nach dem Ausschalten nicht mehr in die Endstellung zurück."

Nun ja, wenn ich schreibe "ein nicht seltenes Problem des Fiat 124 Spider", dann ist meiner selbstverständlich mit dabei. Aber vielleicht ist es ja gerade die "annähernde" Perfektion des Fahrzeugs, die mir so am Herzen liegt!?

In meinen Reparaturbemühungen habe ich mich – wie nicht wirklich verwunderlich – vom Einfachen zum Schwierigen vorgearbeitet. Das will heißen, dass ich zuerst das unter dem Armaturenbrett sitzende Wischerintervall-Relais gewechselt habe, um dann festzustellen dass keine Verbesserung eingetreten ist. Folglich suchte ich nach weiteren Fehlerquellen, wobei ich eingestehen muss, dass zwischen den einzelnen Reparaturversuchen durchaus mehrere Wochen vergingen. Aber schließlich bewege ich meinen Fiat 124 Spider nur bei Sonnenschein, so dass der Scheibenwischer in meinen Augen ein eigentlich völlig unnötiges Extra ist.

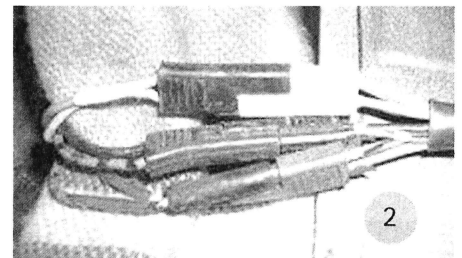
Dennoch, der Perfektionist in mir forderte Genugtuung und so machte ich mich daran, den Motor des Scheibenwischers näher zu untersuchen:

Im ersten Schritt ist der Ausbau des Windleitbleches von Nöten. Hierzu werden die Scheibenwischerarme hochgeklappt und bei gedrückter Federzunge einfach abgezogen. Nach dem Lösen der sechs Blechschrauben aus dem Windleitblech kann das Blech nach vorne herausgezogen werden. Wie auf dem Bild 1 zu sehen ist, habe ich zuerst einige Lappen untergelegt, um nicht versehentlich die Kotflügel zu verkratzen (das Windleitblech verkantet sehr leicht). Danach habe ich es ein-

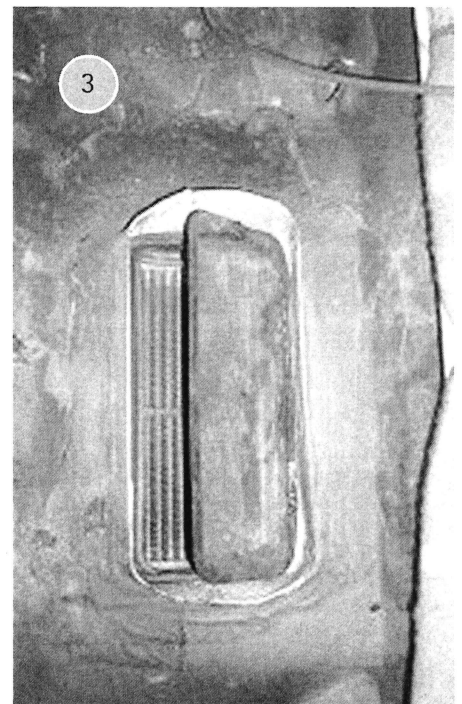


fach in Richtung Motorraum umgeklappt und auch hier zuvor eine Wolldecke untergelegt.

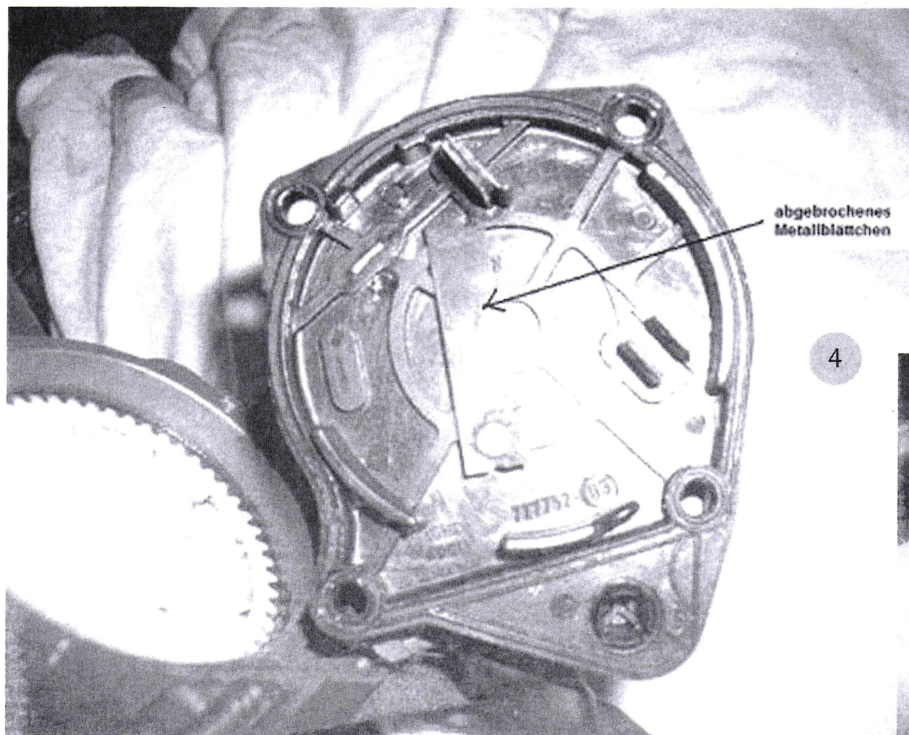
Nun sind die Kabel des Wischermotors (Bild 2) sowie der Wischwasserschlauch zu lösen, um das Windleitblech herauszunehmen. Außerdem habe ich bei dieser Gelegenheit gleich den Luftsammelkasten unter dem Blech aufgeräumt und vom Schmutz (z.B. Blätter) befreit.



Zum Ausbau des Wischermotors sind lediglich drei Halteschrauben sowie die Fixierungsschraube des Scheibenwischergestänges zu lösen. Das Scheibenwischergestänge kann anschließend mit einem Schraubenzieher abgehoben und der Wischermotor seitlich herausgezogen werden. Da es offensichtlich ein elektrisches Problem war, habe ich anschließend die Kontaktplatte des Wischermotors abgeschraubt und untersucht (siehe Bild 3).



Auslöser für die Fehlfunktion war der Endabschalter im Wischermotor, an dem eine Kontaktfeder abgebrochen war. Der Schalter sitzt auf der Kontaktplatte am Wischermotor, an der auch die Anschlusskabel befestigt sind. Ich habe mit etwas Glück einen Wischermotor eines Fiat für lächerliche 1,99 Euro ersteigert und damit eine Austausch-Kontaktplatte für



meinen defekten Wischermotor. Ein Anlöten des abgebrochenen Metallblättchens erschien mir aufgrund der mechanischen Beanspruchung nicht geeignet. Zum Austauschen der Kontaktplatten musste ich nur mit dem Lötkolben die Verdrahtungen lösen und mir merken, welches Kabel wohin gehört. Und so sieht der reparierte und funktionierende Wischermotor nun aus: (siehe Bild 4 oben)

Nach erfolgter Reparatur verläuft der Einbau in exakt umgekehrter Reihenfolge, wobei das Windleitblech gerne verkantet. Daher empfehle ich, das Einsetzen des Windleitbleches besser zu zweit zu erledigen um unschöner Kratzer im Lack zu vermeiden.

Darüber hinaus macht die Dichtung zwischen Windschutzscheibe und Windleitblech gerne

Probleme, hier hilft nur viel Geduld, bis alles richtig passt.

Alles in allem war die Reparatur keine große Sache und deutlich günstiger als ein neuer Wischermotor, der im Teilefachhandel gerne 150 Euro kostet.

von Alex Rossbach
www.my-spider.de



NACHRUF

Es gibt ihn nicht mehr. Am 30.07.2007 verstarb nach einer heimtückischen Krankheit unser lieber Wolfgang Fürst im Alter von 58 Jahren.

Besonders den Nordlichtern wird seine unkomplizierte Hilfsbereitschaft, seine gute Laune und meist laute Stimme fehlen.

Ob im Holzwurm, beim Hamburger Stammtisch oder beim schnellen Bier in der Werkstatt – wo etwas lauter gesprochen und lauter gelacht wurde – da war unser „Edelstahl-Wolfgang“.

Nun ist es ruhig geworden und wir vermissen ihn. Unser Mitgefühl gilt besonders seinen beiden Töchtern Janine und Melanie.

Tilman, Jürgen, Chrischi und der Vorstand.



A black and white photograph of a man standing between two cars. On the left is a white convertible, and on the right is a dark-colored car with a license plate that reads "GT 81" and "CS 81". The man is wearing a dark jacket over a light-colored shirt. The background is a grassy field.

FOTOS: ERBESMEYER

Fiat-Freund: Regionalleiter Thomas Eimer, neben seinem grünen Fiat Spider.

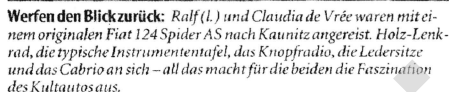
FOTO: PAVLU

Schönheit auf vier Rädern

Herbsttreffen des Fiat Spider-Clubs im Freilichtmuseum

VON HUBERTUS EBBESMEYER

■ Verl. Als am 30. Juli 1985 nach 19 Jahren Bauzeit und kontinuierlicher Modellpflege der letzte Fiat 124 Spider vom Band lief, waren insgesamt 198.000 Fahrzeuge dieses Typs gebaut worden. Fans dieses mittlerweile kultigen Autos gibt es in aller Welt. 50 Mitglieder der deutsche Sektion trafen sich zum Saisonabschluss in Verl.



freude groß. Man staunte über die historischen Schätzchen, die zumeist noch in originaler Bauweise, mit erstem Motor und in Original-Lackierung zu sehen waren.

Das Firmenlogo mit den vier Buchstaben tauchte überall auf:

Auf Lenkrad und Motorhaube ebenso wie auf den verchromten Instrumententafeln und auf den Felgen. War denn dann doch mal nur ein „F“ zu sehen, handelte es sich um das Logo der „Industrie Pininfarina“, an die die Produktion des Wagens 1982

übergegangen war.

Glatte Motorhaube, breit gezogener Kühlergrill, Funganggetriebe, Innenbeleuchtung, Scheibenbremsen, abblendbarer Innenspiegel, Drehzahlmesser, Öldruckanzeige, Sicherheitslenksäule, Zweikreisbremssystem und Hinterradtrieb: all dies zeichnete 1966 das Ursprungsmodell AS aus, von dem 32.327 Stück gebaut worden waren.

Ralf und Claudia de Vrée fahren solch einen Spider, der bei 90 PS rund 170 km/h schnell ist. „Aber das reizt mich nicht aus“, sagt Ralf de Vrée. „Der Spider ist ein gemütliches Auto mit Go-Cart-Feeling und eher was für Landstraßen.“

Und über die ging es auch bei der Rundfahrt „OWL erfahren, erleben und genießen“ am Wochenende: Eine Fahrt zum Freilichtmuseum Detmold mit Pickert-Essen, ein Westfälisches Büffet im Mühlcafé und die Ausfahrt „Rund um Halle“ am Sonntag ließen die Saison für die Fans des kultigen Fiat 124 Spider gemütlich ausklingen.

■ Detmold (kpa). Ungewohntes Bild im Freilichtmuseum: 19 Fahrzeuge der Marke Fiat Spider standen aufgereiht im Museum und glänzten um die Wette. Anlass für die Auto-Schau war das Herbsttreffen des Fiat 124 Spider-Clubs, zu welchem Mitglieder aus verschiedenen Städten Deutschlands anreisten.

Der Club ist im Jahr 1984 entstanden, ein Jahr bevor die Produktion des Modells „Spider“ eingestellt wurde. Das erste Fahrzeug dieses Modells lief 1966 vom Band, und erst 16 Jahre später wurde der Fiat Spider überwiegend für den europäischen Markt produziert. „Früher war es ein studentisches Fahrzeug, das Cabrio der kleinen Leute“, erklärt Thomas Eimer, Regionalleiter des Clubs in Ostwestfalen-Lippe. Sein heute 27 Jahre altes Fahrzeug entstand

Thomas Eimer damals für 5700 Mark und restaurierte es von Grund auf. „Die Form des Spider ist zeitlos schön, das Kurvenverhalten ist klasse. Man sitzt in dem Auto, aber nicht unbequem“, schwärmt der Eifel-Fan. „Die Gemeinschaft ist wichtig bei unseren Treffen“, erläutert der Spider-Fahrer. Gerechtum dem Motto „OWL erfahren, erleben und genießen“ haben die Spider-Besitzer der Region erkundet. „Wir sind durch schöne Gegenden gekommen und haben regionale Besonderheiten kennen gelernt“, schildert Eimer. Am Sonntag stand für die Gruppe eine Ausfahrt rund um Halle/

Westfalen auf dem Programm, bevor es am Abend wieder nach Hause ging.
37 Teilnehmer waren bei dem

Herbsttreffen des Clubs dabei, welcher 240 Mitglieder zählt. In dem Verein finden sich Fiat-

www.fiatspider.de

@ www.fiatspider.de

Die Glocke vom 04.09.07

v.

- Spider-Treffen

[illegible]

In Vertretung steht gut 50 Mitglieder des Pfaffenwälders Clubs Deutschland zu ihrer Saisonabschlussfahrt. Vorstandsvorsitzender ist der Baggerführer (Hannig) und der Leiter der Themas Ernte als Regionalvertreter hatten ihren Mitstreiter, die Pfaffenwälders Clubs Tübingen, Salzgitter, Ahweiler angereist waren, deren ganztägiges Programm die Pfaffenwälders einen oder anderen Wassertropfen

Motorradtrude und liebte seine Hündin Trude und hielt aus einem Tankrucksack die Nase in den Wind, wenn sie mit Herrchen über die Lande fuhr. Trude wurde älter und Herrchen wurde jünger, aber der Wunsch nach mehr Fahrkomfort – aber mit Frischluft – kam auf. In einer Annonce stieß ich vor fünf Jahren auf einen grünen Spider mit offenem Verdeck und fuhr mit ihm zu den Truden, um das Modell anzusehen. Ich erinnere mich, der Trude Zustand des alten Gefährts, – ein Re-Import aus Florida. Baujahr 1982 – sorgte nicht gerade für Begeisterung. – Aber Herrchen war ein begeisterter Autofahrer und wollte nicht mehr weichen, – erzählt er lachend. Damit war das Auto gekauft und der gelehrte Krankenpfleger der arbeitete als freier Berufsbetreuer arbeitete. Herrchen hatte sich damals beinahe eine neue Leidenschaft. – Dieses Auto ist einfach ein

Von Manfred Köhler

Verl (WB). Wenn Hunden das Gassigehen zu langsam ist, können ihre Zweibeiner was erleben. Davon weiß Uwe Eimer eine Geschichte zu erzählen, in der er einen Oldtimer und damit das Hobby seines Lebens fand: einen Fiat 124 Spider.

Motorradtouren liebte seine Hündin Trude und hielt aus einem Tankrucksack die Nase in den Wind, wenn sie mit Herrchen über die Lande fuhr. Trude wurde älter und Herrchen auch und der Wunsch nach mehr Fahrkomfort – aber mit Frischluft – kam auf. „In einer Annonce stieß ich vor fünf Jahren auf einen grünen Spider mit offenem Verdeck und fuhr mit Trude nach Lemgo, um mir das Auto anzuschauen“, erinnert er sich. Der Zustand des alten Gefährts, „ein Re-Import aus Florida, Baujahr 1982“, sorgte nicht

gerade für Begeisterung. -Aber Trude sprang sofort auf den Beifahrersitz und wollte nicht mehr weichen-, erzählt er lachend. Damit war das Auto gekauft und der gelernte Krankenpfleger, der heute als freier Berufsbetreuer arbeitet, entdeckte Dank seines Vierbeiners eine neue Leidenschaft: -Dieses Auto ist einfach ein

Verler  **Zeitung**

km 29.8.07

Hündin Trude vermittelt Kultauto

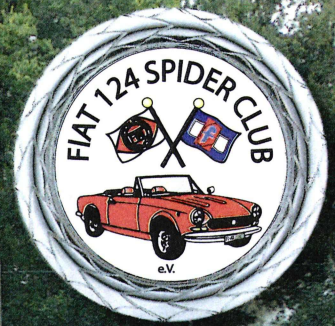
Uwe Eimer hat mit einem nostalgischen Flitzer das Hobby seines Lebens gefunden

Verl (WB). Wenn Hunden das Gassigehen zu langsam ist, können ihre Zweibeiner was erleben. Davon weiß Uwe Eimer eine Geschichte zu erzählen, in der er einen Oldtimer und damit das Hobby seines Lebens fand: einen Fiat 124 Spider.

Motard und liebt es, eine Handlin Trude und hient aus einem Tankrucksack die Nase in den Wind, wenn sie mit Herrchen über die Lande fuhr. Trude wurde alter und Herrchen auch und der Tankrucksack fiel aus der Hand, aber mit Fischöl kam auf, in einer Annonce stieß ich vor fünf Jahren auf einen grünen Spider mit offenem Verdeck und fuhr mit Trude nach Longo, um mir das Verdeck zu lassen. Ich fragte mich, der Zustand des alten Gefährts... ein Re-Import aus Florida. Baujahr 1982 sorgte nicht gerade für Begeisterung. „Aber“, sprang ich auf, „ich bin ein fahrradlose, ich wollte nicht mehr weichen... erzählt er lachend. Damit war das Auto gekauf und der gelehrte Krankenfleger der arbeitete als freier Berufsbetreiber arbeitete. Damit war es ein neues Lebenszeichen. Dieses Auto ist einfach ein

Spider Club e.V. in Verl

30. August bis 2. September 2007



MEIN ZWEITES SPIDER-TREFFEN!

Nun fahre ich schon seit 20 Jahren Spider und musste bei meinem zweiten Treffen wieder feststellen, dass ich einiges versäumt habe. Schon bei meinem ersten Treffen in Krefeld freute ich mich über die Herzlichkeit, mit der ein Club-Frischling aufgenommen wurde.

Doch hier soll es um das diesjährige Herbsttreffen in Verl gehen.

Meine Anreise begann Samstag früh, trotz Stau gerade pünktlich. Als ich an dem Hotel vorfuhr, waren einige Mitglieder schon dabei, ihre Schätzchen abzuledern (den Spider, meine ich) und es dauerte nicht lange, bis alle startklar waren.

Unser erstes Ziel war nicht weit entfernt, eigentlich waren die Fahrzeuge noch gar nicht warm. Deshalb wurden wir im Bauernhofcafé „Op de Liemeke“ mit Sekt und Kaffee begrüßt,



Fahren Sie, wir versichern:
OldTimer





immer wieder ein Genuss so viele Fiat Spider zu sehen. Auch die Schaulustigen an der Straße – obwohl wir diese etwas blockieren mussten – hatten ihre helle Freude daran.

Thomas führte uns auf dem Weg nach Detmold, wo wir gemeinsam das Freilichtmuseum besichtigt haben, durch Felder, Wiesen und Wälder, wo man als Normalsterblicher nicht leicht hin- bzw. rausfinden würde, so schmal waren stellenweise die Straßen.

damit uns, bei noch frischen Temperaturen und bedrohlich aussehenden Wolken, warm wurde. Thomas Eimer und Heike, die Organisatoren des Treffens, hatten einen Mann von der Presse eingeladen, der sichtlich angetan war von dem, was dort so aufgereiht stand: er machte jede Menge Fotos und stellte viele Fragen. In der Zwischenzeit hatten die beiden eine kleine Überraschungstüte mit Wurst, etwas für den Durst und Süßes in die Wagen gelegt. Da ich gerne nasche, überlebte das Süße die Abfahrt nicht. Dafür machten sich aber dann 17 Spider auf den Weg, die Umgebung



zu erkunden. Thomas voran und die anderen, wie an der Schnur gezogen, hinterher. Es ist

Spiderherz was willst du mehr!





Am Freilichtmuseum angekommen, gab es die nächste Wurst, nämlich die Extrawurst, dass wir alle mit unseren Autos auf das Gelände fahren durften, ganz schön clever von Thomas, so mit Werbung und erneuter Presse. Nur leider wurde Thomas seinem Nachnamen gerecht. Denn während der Führung schüttete es aus Eimern Wasser, so dass wir uns flitzend vom Haupthaus zur Backstube oder Armenhaus retten mussten. Na, wer hat denn während der ausführlichen Berichterstattung die Hofanlage gedanklich zu seiner Werkstatt und Wohnung umgebaut? So wanderten wir also auf den Spuren unserer Vorfahren zu unserem heiß ersehnten Mittagessen, genannt Pickert. Für alle Back- und Kochwütigen unter Euch habe ich das Rezept beigelegt. Mein persönlicher Favorit ist die Kombination mit der Leberwurst. Der Zufall wollte es, dass noch eine Blaskapelle während des Essens aufspielte.

Nach dem Essen fuhren wir dann weiter durch das Lippische Land, Richtung Verl. Und es kam, wie es kommen musste. Ausgerechnet unser Tourguide hatte einen Ausfall, sein Spider wollte einfach nicht mehr anspringen. Hektik? Nein! Nur eine leichte Panik machte



Fahren Sie, wir versichern: YoungTimer



LÜBECK | WIEN | ZÜRICH

D-23558 Lübeck | Wielandstraße 14 b | Fon +49 (0)451 - 8 71 84-0 | www.occ.eu



Ausfahrt mit Fahner: Manfred Seekamp aus Hamburg, hier vor seinem roten BSI Baujahr 1971, hat stets ein Italien-Fähnchen dabei. Über den

Herbst und Winter kommen die meisten der schüttigen Flitzer in die Garage. Fotos: Richter

Von herzlich bis deftig war alles dabei und wir liebten es uns, natürlich – nicht ohne nachzuspülen – schmecken. Ich glaube, bis hierhin hatten alle – selbst die anwesenden Kinder, die tapfer durchhielten – an dem Tagesablauf ihre Freude. Zurück im Hotel haben sich dann schnell die Absackspideristi gefunden, die dann noch ein wenig zum Plausch auszogen.

Der nächste Tag war leider wieder etwas bewölkt, was die allgemeine Stimmung keineswegs trüben konnte. Nach Verabschiedung



sich in Thomas Gesicht breit. Natürlich waren einige Retter zur Stelle und Wilfried hatte den zündenden Gedanken, einmal an den Sicherungen zu wackeln und schon zündete auch das Spider-Triebwerk wieder, so dass wir alle wohlbehalten am Hotel ankamen. Doch viel Zeit blieb uns nicht denn das Abendessen in einer alten Mühle war angesagt. Also alle in den Bus bzw. Taxi und los, bestens organisiert.

Dort angekommen dann der Schreck, Angelika und Uwe waren weg! Vor lauter Hektik im Hotel vergessen, weil: alle dachten nur ans Essen. Doch die beiden nahmen es mit Humor und fuhren mit ihrem schicken Spider vor. Zur Erleichterung aller war das Gelächter groß und endlich ging das Abendessen los.

einiger Mitglieder machten sich sieben Spider, unter der erneuten Führung von Heike und Thomas, auf den Weg rund um Halle. Es hat wirklich Vorteile, wenn jemand die Gegend kennt und uns selbst die entlegensten Siedlungen, uralte Bauernhöfe und wildes Kurvengeschlängel zeigen kann. Auch die Pausen kamen nicht zu kurz, bei denen einige schon wieder neue Reisen ausheckten.

Natürlich kam die Sonne auch noch hervor und nach ca. vier Stunden Gemeinsamkeit gingen dann so langsam alle ihrer Wege und ein schönes Wochenende zu Ende.

An dieser Stelle möchte ich mich noch mal bei Heike und Thomas für ihre Mühen bedanken und freue mich schon auf das/die nächste Treffen.

Denn wie man in Kölle so säht: do simmer dabei.

Auf bald
Günter



Neuigkeiten von „PIMP MY CINQUECENTO“



ERLKÖNIG VOM NEUEN FIAT 500 TOP-ABARTH

– KLEINER BEISSER KÖNNTE MIT BIS ZU 180 PS KOMMEN

Erste Erbkönigbilder zeigen, dass der 500 Abarth einen ganz besonders starken Bruder mitbringt: den 500 Abarth SS. Die Fotos dieser Variante zeigen einen 500er mit martialischer Frontpartie, größeren Schwellern und zwei fetten Auspuffenden am Heck. Sie könnten das Abgas von bis zu 180 PS entsorgen. So viel Leistung wird auch der Fiat Grande Punto Abarth haben, der im Jahr 2008 erwartet wird.

Doch sowohl vom 500 Abarth, als auch vom Grande Punto Abarth wird es zunächst vergleichsweise gemäßigte Varianten geben. Noch im Herbst 2007 kommt der Grand Punto Abarth mit 150 PS. Der dynamische Fronttriebler basiert auf dem 95 PS starken Fiat Grande Punto 1.4 16V. Dank Aufladung per Garrett-IHI-Turbo powert er allerdings mit einer imposanten Leistung von 150 PS. Mit Superplus-Kraftstoff (98 Oktan) betankt, steigt die Leistung sogar auf 155 PS. Dass der 500 Abarth diese Maschine ebenfalls bekommt, ist mehr als wahrscheinlich. Wann der Wagen auf den Markt kommt, wurde noch nicht bekannt gegeben, denkbar wäre das Jahr 2009.

Damit stehen die neuen Modelle ganz in der Tradition der legendären Tuningmarke, die sich in den 50er und 60er Jahren vor allem als Produzent kraftvoller Fiat-Modelle einen einzigartigen Ruf erworben hatte. So zog zum Beispiel 1958 der berühmte Fiat 500 Abarth mit 26 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 118 km/h die Anhänger sportlicher Alltagsautos in seinen Bann. Heute mag man über solche Werte schmunzeln – vor knapp 50 Jahren erreichte die 13 PS starke Serienversion lediglich 85 km/h. Modelle wie etwa den Fiat 850 machte Abarth später über 200 km/h schnell. Das Label Abarth wurde 1971 vom Fiat-Konzern gekauft und für starke Serienmodelle weiterverwendet.





Spider Magazin recycled



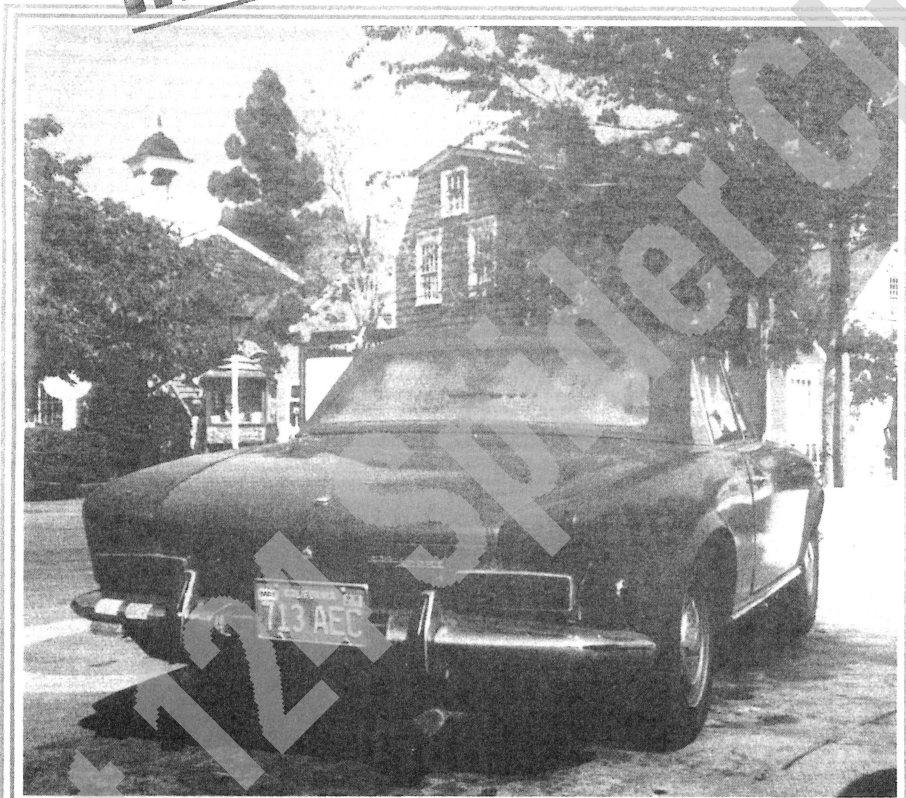
HEFT 3/1987

Das dritte Spider Magazin des Jahres 1987 zielt als Titelbild ein BS-Spider mit Hörnchenstoßstange und runden Sidemarkers, den Hubertus Labes auf seiner Kalifornien-Reise aufgenommen hat. Im Heft gibt es einen ausführlichen vierseitigen Bericht über die Spiderrelevanten Aspekte dieser Tour, so z.B. die Ersatzteilversorgung, die lächerlichen Gebrauchtpreise oder der besorgniserregend schlampige Umgang mit den Fahrzeugen, die einmal unsere Lieblinge werden sollen...

Eingeleitet wird das Magazin von einem Bericht über die Eröffnung der Fiat-Niederlassung an der Hamburger Automeile im Nedderfeld: Der Fiat 124 Spider Club e.V. war damals dabei.

Kurz vor der Winterpause gab es dann noch einen Artikel über Verschönerung und/oder Restaurierung des Spider-Innenraums, wohl zur Einstimmung aufs Winterbasteln und -schrauben.

Enttäuscht äußert sich dann ein Leserbrief über die mangelhafte Resonanz auf das Herbsttreffen in Bielefeld. Nur neun Autos waren damals offenbar am Start bei einer Clubgröße von 130 Mitgliedern.



AUSGABE 3/87

3. JAHRGANG

DM 2,50

Mit den Mitgliedern setzt sich auch die Statistikseite auseinander. In diesem Heft wird die Aufteilung Nord/Süd und Chrommodell / „Panzerwagen“ beleuchtet.

Weitere Aufnahme in das Heft fanden noch der 5. und letzte Teil der Restaurationsserie, diesmal mit der Lackierung des Autos sowie ein Bericht über das Jahreshaupttreffen und die Ausfahrt des Pininfarina Liebhaber Clubs Deutschland, an dem auch vier unserer Mitglieder teilnahmen.

Christian Cordts

Restaurationsserie 5. Teil

Lackierung und notwendige Vorarbeiten

Die Restauration neigt sich dem Ende zu und auch die Nerven sind nicht mehr die Besten. Aber der Gedanke, den Spider bald in neuem Glanze aufstehen zu sehen, mobilisiert letzte Kräfte.

Wenn noch genügend Geld vorhanden ist, also war Eigenarbeit gefragt. Die Spachtel- und Schleifarbeiten sind eigentlich das Aufwendigste bei der Wagenkosmetik.

Aber ich hatte soviel Geld nicht mehr, als war Eigenarbeit gefragt. Die Spachtel- und Schleifarbeiten sind eigentlich das Aufwendigste bei der Wagenkosmetik.

Den „letzten Schliff“ wirklich gut hinzukriegen, traue ich nur einem gelernten Lackierer zu; viele, die von sich behaupten, schleifen zu können, erzeugen bei mir Ungläubigkeit.

Was durchaus selber zu machen ist, ist der erste Spachtelauftrag. Ich habe dazu **Zwei-Komponenten Polyester Spachtel** mit Härter genommen, erhältlich in jedem Autozubehörhandel.

Dieser Spachtel ist schnell angerührt, mit ca. 10 % Härter zu vermischen und ist dann für gut 5 Minuten verarbeitungsfähig.

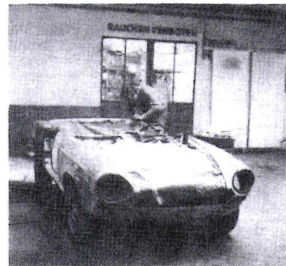
Es empfiehlt sich, vorher den in Frage kommenden Lackierer zu fragen, welchen Spachtel er bevorzugt, damit es nachher nicht zu Unverträglichkeiten mit Filler oder Lack kommt.

Gute Spachtel sind vonnöten, um die Spachtelmasse glatt auf die Karosserie aufzutragen. Mehrmals mit dem Spachtel über die Masse streifen, damit Luftblasen entweichen.

Nach ungefähr einer halben Stunde, vorausgesetzt, der Spachtel ist richtig angerührt, kann geschliffen werden.

Als Schleifzeug eignen sich hervorragend Druckluft-Exzentrerschleifer, die leider sehr teuer sind. Nach jedem Spachtelauftrag muß geschliffen werden, der Schleifvorgang beginnt mit rauhem 80er-Papier.

Sehr wichtig ist, daß mit weit ausladenden und der Karosserieform folgenden Hin- und Herbewegungen mit leichtem Druck geschliffen wird. Bleibt man zu lange mit dem Schleifer auf einer Stelle, entstehen hier fast unmerkbar kleine Dellen. Den Spachtel nicht zu dick auftragen, lieber mehrmals spachteln und anschließend schleifen.



Mehrere Dosen Spachtel und eine Menge Schleifpapier und Staub wandern so auf die Außenhaut des geliebten Mobils.

Die nun folgenden Feinarbeiten überläßt man lieber einem Fachmann oder arbeitet unter dessen Anleitung und seinem geübten Auge.

Für den Feinschliff wird spezieller Feinspachtel benötigt; die Schleifarbeiten werden jetzt mit der Hand und einem

Schleifklotz durchgeführt. Das Schleifpapier wird in seiner Körnung immer feiner, bis 400er Körnung sollte man schon gehen.

TIP: Nach dem Trocknen des Feinspachtels wird schwarzer Farbbeutel auf die zu bearbeitenden Flächen gesprüht.

Beim Schleifen nun hilft dieser Farbbeutel, eine gleichmäßige Oberfläche zu erhalten, denn es bleiben in den Vertiefungen kleine Farbinseln übrig, die mit gleichmäßigen und weit auslaufenden Schleifbewegungen der übrigen Oberfläche angeglichen werden.

Für den Fachmann unerlässlich ist das immer wiederkehrende Ritual des Gleitens mit der Hand über die Schleiffläche. So erkennt er auch noch kleinste Unebenheiten.

Diese Feinarbeit will gelernt sein und ist letztendlich Garantie für eine spiegelglatte Lackoberfläche und bewahrt einen vor der gefürchteten, durch Lichtreflexionen hervorgerufenen „Kraterlandschaft“, die meist billige Arbeiten auszeichnet.

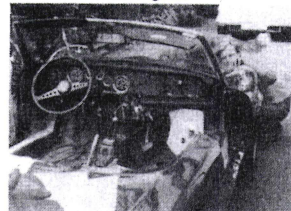
Nach dem Spachteln wird noch ein Filler aufgespritzt, der kleinste Poren und Unebenheiten ausgleicht und auch angeschliffen werden muß.

Nach gründlichem Reinigen kann nun endlich der erste Lackauftrag erfolgen, der nach ausreichender Trocknung mit 1000er Schleifpapier naß nachgeschliffen wird. Diesem letzten Schliff muß besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, denn danach ist nichts mehr zu machen.

Die Aufregung wird größer, der endgültige Lack wird angemischt, mit Glanzauflöser vermischt und in die Farbpistole gefüllt. Der Lackieraum sollte vorher noch gründlich entstaubt werden und möglichst angefeuchtet, damit evtl. noch vorhandener Staub gebunden wird.

Jetzt kommt die Kunst des Lackierens zum Tragen; nach einer Stunde war es soweit, ein erster Blick durfte riskiert werden - die Freude war groß und eine Woche Arbeit hinter mir.

Aufgrund meiner Mitarbeit ergab sich zum Schluß ein angemessener Preis von DM 1.500,- und meine Lackoberfläche war wirklich glatt.



Eine gute Lackierung muß eben bezahlt werden.

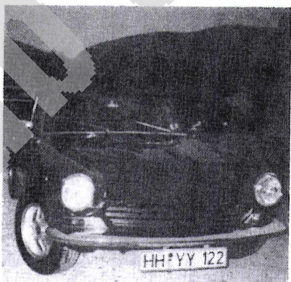
Ich bin jedenfalls zufrieden mit meiner Restauration und hoffe, daß ich Euch mit dieser Serie einige Hilfen geben konnte. Ich erhebe keinesfalls den Anspruch, eine perfekte Restauration gemacht zu haben; Profis mögen mir manche Unzulänglichkeiten verzeihen.

Ich glaube aber, daß mir im Rahmen des Möglichen Ständchen getan zu haben, zumal der finanzielle Rahmen knapp bemessen war.

Ich wünsche allen, die das gleiche vorhaben, viel Spaß und stehe natürlich jederzeit für Fragen zur Verfügung.

MB

Nun ist er fertig und ich um DM 6.000,- ärmer!



S/M 9

Land der unbegrenzten Möglichkeiten

California - the sunshine state!

Bedingt durch das phantastische Klima und die positive Lebenseinstellung der Westküster, sicherlich aber auch durch das Bedürfnis, aufzufallen, ist Kalifornien ohne Zweifel auch der „convertible state“.

Immerhin wurden einige europäische Cabrios nur für den 39. Staat der USA konstruiert (siehe Porsche Speedster) bzw. umgestaltet (siehe Alfa und Fiat Spider)!!

Besonders in den Großstädten am Pazifik, San Diego, Los Angeles und San Francisco sind offene Autos nichts Außergewöhnliches. Sie gehören ganz selbstverständlich zum Straßenbild und niemand käme auf den Gedanken, englische Roadster oder italienische Spider als exklusiv zu bezeichnen. Sie haben nicht die Individualitätswirkung, die hierzulande so elementar zu sein scheint.

Dies gilt besonders für den Fiat Spider. Tatsächlich ist er das mit Abstand am häufigsten gefahrene Cabriolet.



Sehr beliebt ist zudem der Alfa, von dem man allerdings mehr spoilergeachtete Modelle (ab Baujahr '82) sieht als Fastback oder gar Rundheck.

Auffällig viele Karmann Ghia Cabriolets, wesentlich mehr als auf deutschen Straßen, Käfer, TR 6, MGB und Midjet, Spitfire und Jaguar E-Typ belegen das Straßenbild. Eher selten sind ältere Engländer wie TR 3, 4 und 5 oder Austin Healey sowie in die Jahre ge-

kommene Italiener, aber auch Mercedes-Benz Cabriolets. Solche Autos sieht man in Deutschland häufiger, trotz des allgemein bekannten Wetterproblems.

Henkelmänner spielen überhaupt keine Rolle, allenfalls ein Golf Cabrio hier und da - die Amis mögen's bügelfrei.

Aber auch die amerikanische Automobilindustrie produziert wieder ohne und beliebt sind vor allem der Chrysler le Baron (übrigens jetzt auch in Deutschland zu haben - incl. elektrischem Verdeck für ca. 40.000 DM), Dodge 400 und 600 und der gute alte Ford Mustang im neuen Kleid.

Neuerdings gibt's ja auch den Cadillac Allante, in Italien vorfabriziert, mit Luftklima Cargo nach Detroit luftverfrachtet und von J. R. promotiongerecht in Szene gesetzt. Auf den Straßen sieht man ihn allerdings noch nicht.



Bei den amerikanischen Autos der neuen Generation (jetzt eben nicht mehr 6 Meter lang und der 8 Zylinder big block, sondern quereingebaute 6 Zylinder Motoren) fällt jedoch eine Langeweilerzeugende Uniformität auf; für meinen Geschmack sehen die alle gleich aus. Das gilt für Limousinen und convertibles gleichermaßen. Lediglich Ford sticht mit seinen Tempo und Taurus, ähnlich wie Ford Deutschland mit Sierra und Scorpio, aus der Masse heraus.

Beliebteste amerikanische Klassiker sind neben ganz alten Ford T oder Auburn (meist zu Show-Cars umdesignt) vor allem der Mustang Serie I und die alte Vette.

Autohändler mit Hang zum Besonderen handeln also nicht mit solchen Fahrzeugen; hier dominiert Europa mit dem Besten und Schönsten, was es zu bieten hat.



Exklusiv sind vor allem Porsche und Mercedes, auf die die Amerikaner ganz große Stücke halten und die zu horrenden Preisen gehandelt werden, selbst neueste Modelle, von den alten gar nicht erst zu sprechen.

Ganz das Gegenteil gilt für unseren Fiat, der zu Spottpreisen erstanden werden kann, hier also einige keineswegs untypische Beispiele aus dem Auto Trader für import cars.



1981 FIAT 2000 SPIDER- convertible, garage kept, olive metallic body & tan top, like new, AM FM cassette car cover, \$3500, call 484-4787 eves & wknds.



1977 FIAT SPIDER CONVERTIBLE - summer conv., good body, great mech. cond., Bluetooth radio, 1600 dual OHC eng., 5 spd, new tires, needs top, must sell now, \$1575 OBI, call 552-4121



1974 FIAT SPYDER 124 SPORT- 1800, 5 spd, new top, rebuilt eng, mags, good tires, strong running, white, black int, very dependable, high MPG, fun to drive, must see, \$1275, DL# 10732, call 287-8507



1969 FIAT SPYDER 124- Red, new brakes, stereo, just rebuilt top, hall of engine. Runs good, \$1590 or best offer, leave message for Bob at 566-1170.

Bob verkauft seinen '69er AS-Spider also für ca. 2.700 DM. Ich habe das Auto gesehen, es war in äußerlich hervorragendem Zustand, nur das Verdeck

ließ für den Deutschen in mir zu wünschen übrig, der wohl wegen schlechter Erfahrungen mit Petrus andere Erwartungen hinsichtlich des Schutzes gegen plötzlich auftretende Tiefausläufer mit Neigung zu örtlichen Niederschlägen hat. Dennoch - für unsere Verhältnisse ein schier unglaublicher Preis.

Auch neuere Modelle, zum Beispiel ein '81er US-Spider, Garagenfahrzeug, wie neu (soweit man den Angaben trauen darf) für umgerechnet 6.300 DM, in good old Germany erzielt man leicht das Doppelte.

Die Frage nach dem „Warum“ ist leicht zu beantworten. Wichtigster Grund ist sicherlich, daß der Fiat 124 Spider in den USA nicht den ideellen Wert besitzt wie bei uns. Er wird aufgrund der Häufigkeit, aber auch wegen des vergleichbar geringen Alters - noch - nicht als erhaltenswert angesehen.

So geht es übrigens auch dem Jaguar E-Typ, dessen Preise ebenfalls deutlich unter dem europäischen Niveau liegen; hierfür zwei beispielgebende Annoncen.



1967 JAGUAR XKE- 4.2 type convertible, one of a kind, new top, new int, clean, no rust, spoke wheels, new exhaust system, \$15.500 private party, Ted



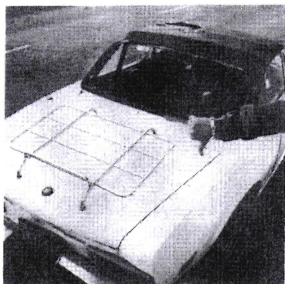
1964 JAGUAR XKE ROADSTER- Calif car, no rust, completely restored, xint orig cond, steel gray, black int, new top, including orig hardtop, truly a classic, \$16,500, DC Car, 222-8839.

In La Jolla (Nobelsvorort von San Diego) habe ich mir einen wunderschönen offenen E-Typ, Serie I, 4.2 l, gerade restauriert, angesehen, der 13.000 Dollar kosten sollte. Fast wäre ich schwach geworden.

Beim Fiat kommt im Gegensatz zum E-Typ hinzu, daß es mit der Pflegebereitschaft unserer amerikanischen Autofreunde nicht weit her ist. Das gilt zwar für die Gesamtheit der amerikanischen Automobile genauso, jedoch weist der Fiat Spider unter vergleichbaren Autos einen extrem schlechten Allge-

S/M 17

S/M 16



meinzustand auf. Dies liegt zum einen an der oben angesprochenen schlechten Beurteilung des Spiders, aber sicherlich auch an der katastrophalen Ersatzteilverfügung. Zwei lächerliche Fiat-Vertrags-händler für die Millionenstädte an Amerikas Westküste (in Los Angeles steht er nicht mal im Telefonbuch) trotz der vielen Spider auf Avenue und Highway. Grund: Außer dem 124 Spider



hat Fiat kaum Autos verkauft, einige X 1/9 und ganz selten sieht man mal einen 128 oder 124 Coupé, das war's dann auch. Erfolgsautos wie Uno oder Panda sah ich keinen einzigen.

Damit steht Fiat aber nicht allein, auch Alfa Romeo hat scheinbar nur den Spider an der Westküste verkauft. Peugeot und Renault sind ebenfalls nicht zu sehen, von 205 oder R 5 keine Spur.

Das beste italienische Geschäft scheinen noch die Autos aus Maranello zu machen, denn Ferrari ist neben Porsche, Mercedes, BMW und einigen wenigen Rolls-Royce in den Nobelpalästen sehr beliebt.

S/M 18

Trotzdem - in den Großstädten entlang der Küste sind 50 % Import Cars, davon allerdings 2/3 Japaner. Den zweitgrößten Anteil stellen dann die Deutschen, vor allem VW. Nach wie vor sieht man viele Käfer (USA-Bezeichnung: Beetle), davon jedoch der geringste Teil im Originalzustand. Breite Reifen, offene, aufgemotzte Motoren und jegliche Anbauteile in den phantasievollsten Lackierungen sind gefragt, riesige Auspuffanlagen mit dicken Endrohren an der Tagesordnung. Der TÜV hatte seine helle Freude daran. Auch der Golf (Rabbit) verkauft sich sehr gut. Schweden hat sein Eisen im Feuer, besonders Volvo genießt aufgrund seiner Solidität und Verarbeitungsqualität einen guten Ruf und wird viel gefahren.

Ganz anders steht es auf dem Land, also im Innern Californiens, abseits der Großstädte. Dort hat die amerikanische Automobilindustrie ihre Schäfchen im Trockenen, außer einigen japanischen Pickups (Mazda, Nissan, Toyota) und wenigen VW Caddy ist hier alles fest in amerikanischer Hand.

Es gilt von einer weiteren gravierenden Divergenz Großstadt/Land zu berichten: Die Benzinpreise. Während man unleaded (das brauchte nämlich unser Mietauto - ein Dodge 600, übrigens nicht schlecht, so ein klimatisierter, automatik- und servounterstützter Ami-Schlitten für solch lange Strecken, wie wir sie bewältigt haben) in der Großstadt teilweise deutlich unter 90 cents/gallon bekommt, muß man in einigen kleinen, keineswegs abgelegenen Orten über 1,30 Dollar/gallon berappen. Aber auch dieser Preis bedeutet umgerechnet noch 60 Pfennig/Liter - die deutschen Steuern...

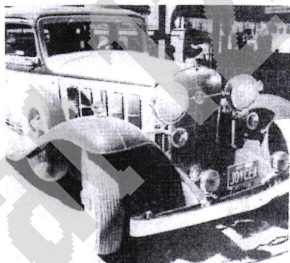
So haben wir dann auch auf knapp 4.000 Meilen nur 150 \$ für Sprit hingelegt, also auf etwa 6.400 km 270 DM ausgegeben. Das bedeutet einen Kilometerpreis von etwa 4,2 Pfennig, in deutschen Ländern geht's nicht unter 10 Pfennig ab.

Dazu trägt bestimmt die gesittete Fahrweise der Amerikaner bei, nach wie vor sind auf teilweise sechs- und siebenspurigen Highways nur 55 MPH erlaubt (= 90 km/h). Nachteil dieser Regelung: Manchmal wird man rechts und links gleichzeitig überholt, besonders Truckfahrer machen sich scheinbar einen Spaß daraus, mit irrwitzigem

Seitenabstand harmlose PKWer rechts zu versägen.

Zurück zum Spider-Ersatzteilproblem. Von Fiat also ist wenig Hilfe zu erwarten und gebrauchte Teile? Was für Cola-Dosen und Windeln gilt, hat auch bei Autos seine Gültigkeit: die Amerikaner sind große Benutzer und Wegwerfer; Recycling ist ein Fremdwort. Das Automobil ist ein Gebrauchsgegenstand, egal ob Dodge, Nissan oder Fiat Spider und es ist schließlich keine Schande, mit einer Beule im Kotflügel oder einer gesprungenen Frontscheibe herumzufahren.

Autos ohne bleibenden Wert verrotten und kommen am Ende nicht auf den Schrott, sondern in den Schredder. Alle zwei, drei Jahre steht ein neuer Wagen vor der Haustür, nur einige wenige Enthusiasten fahren Oldtimer und pflegen sie, meist in Clubs organisiert und von denen unterstützt.



Für Altteile ist also relativ wenig Bedarf und so findet man viele Spider in erbärmlichem Zustand. Da die Motoren durchhalten, fahren sie halt noch rum, so lange, bis auch sie das Schicksal ereilt. Es werden also schnell weniger an der Westküste der USA und vielleicht werden es einmal so wenige, daß alle die, die übrigbleiben, so erhalten werden, wie der auf der Titelseite.

Noch gibt es einige Details rund um unser gemeinsames Hobby zu berichten. In Lake Tahoe sichtete ich einen Turbo Spider, der in Amerika ganz offiziell über das Fiat-Vertragsnetz verkauft wurde, in Europa bekanntlich nicht.

Leider, schließlich gab das Turbo-kit dem Spidermotor eine 20 %ige Leistungssteigerung.

Extras gab's zu viele, um sie hier alle aufzulisten. Den klöbigen US-Außen-spiegel gibt es drüben auch für rechts.

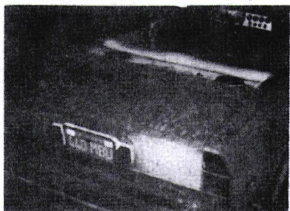
Ein Spiderfahrer aus Massachusetts (Ostküste) wollte trotz Nachwuchs nicht auf sein gutes Stück verzichten und baute hinten einen Kindersitz fest ein. Surfräger und jegliche Form von Hardtop gaben bald keinen Grund mehr, Aufmerksamkeit zu erregen. Gegen



Steinschlag und Mückenreste sollen häßliche aber praktische schwarze Mützen helfen, die vorne übergezogen werden und von der Schürze bis ungefähr zur Hälfte der Motorhaube reichen.

Es gibt sie maßgeschneidert für alle mehr oder weniger gängigen Fahrzeuge, so auch für den 124 Spider.

Die Krönung war ein offener Fiat 124 Coupé. Einfach aufgelegt, ohne jegliche zusätzliche Versteifung und mit messerscharfen unbehandelten Kanten - das TÜV-freie Kalifornien macht's möglich -



Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

HWL

S/M 19



Sport spider

SCHALTPLAN DER ELEKTRISCHEN ANLAGE

1. Vordere Standleuchten (Kugellampe 5 W).
2. Vordere Blinkleuchten (Kugellampe 21 W).
3. Halogenlampe für Fern- und Abblendlicht.
4. Motorkompressor für Fanfarenhörner.
5. Relais für Fanfarenhörner.
6. Motorlüfter.
7. Zündspule.
8. Kontaktgeber für Ölmanometer.
9. Zündverteiler.
10. Zündkerzen.
11. Drehstrom-Lichtmaschine.
12. Wärmeschalter für Motorlüfter.
13. Seitliche Blinkleuchten (Röhrenlampe 4 W).
14. Wärmeschalter für Wasserthermometer: lässt den Zeiger bis Skalenende ausschlagen (gefährliche Temperatur) unabhängig vom Wärmefühler 17.
15. Kontaktgeber für Öldruck-Kontrolllampe.
16. Vorwiderstand für Wasserthermometer.
17. Wärmefühler für Wasserthermometer.
18. Relais für Fernlicht.
19. Batterie.
20. Spannungsregler.
21. Relais für Motorlüfter.
22. Ladeanzeigerelais.
23. Anlasser.
24. Relais für Kraftstoffpumpe.
25. Steckdose für Handleuchte.
26. Schmelzsicherungen (neun zu A 8, eine zu 16 A).
27. Schmelzsicherung (16 A) für Zigarrenanzünder.
28. Sicherung für Relais 24 und Kraftstoffpumpe.
29. Druckschalter für Bremsleuchten.
30. Blinkgeber für Blinkleuchten.
31. Scheibenwischermotor.
32. Vorrichtung für Scheibenwischer-Intervallbetrieb.
33. Elektrische Scheibenwaschpumpe.
34. Blinkgeber für Kontrolllampe der angezogenen Handbremse.
35. Hauptschalter der Aussenbeleuchtung.
36. Kraftstoffstandanzeiger.
37. Anzeigeleuchte der Kraftstoffreserve (Keilsockellampe 3 W).
38. Beleuchtungslampe des Kraftstoffstandanzeigers (Keilsockellampe 3 W).
39. Kontrolllampe (grün) für vordere und hintere Leuchten (Keilsockellampe 3 W).
40. Kontrolllampe (grün) für Blinkleuchten (Keilsockellampe 3 W).
41. Beleuchtungslampen für Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler (Keilsockellampe 3 W).
42. Kontrolllampe (blau) für Fernlicht (Keilsockellampe 3 W).
43. Öldruck-Kontrolllampe (rot) (Keilsockellampe 3 W).
44. Beleuchtungslampe für Ölmanometer (Keilsockellampe 3 W).
45. Ölmanometer.
46. Ladeanzeigeleuchte (rot) (Keilsockellampe 34).
47. Beleuchtungslampen für Drehzahlmesser (Keilsockellampe 3 W).
48. Motordrehzahlmesser.
49. Wasser-Fernthermometer.
50. Beleuchtungslampe für Wasser-Fernthermometer (Keilsockellampe 3 W).
51. Elektrische Uhr.
52. Beleuchtungslampe für Uhr (Röhrenlampe 3 W).
53. Regelknopf für Scheibenwischergeschwindigkeit.
54. Warnlampe (rot) der angezogenen Handbremse (Keilsockellampe 3 W).
55. Freie Leuchte.
56. Schalter, mit Widerstand, für Instrumentenbeleuchtung.
57. Druckschalter an den Türen für Innenleuchte.
58. Zünd-Anlass-Schalter mit Schaltschlüssel.
59. Scheinwerfer-Umschalter und Lichthupe.
60. Umschalter für Blinkleuchten.
61. Dreistelliger Schalter für Scheibenwischer/Wascher.
62. Druckknopf für Fanfarenhörner.
63. Dreistelliger Schalter für Lüftungs- und Heizungsanlage.
64. Elektrischer Zigarrenanzünder (mit Röhrenlampe 4 W).
65. Freier Schalter.
66. Innenleuchte mit eingebautem Schalter (Soffittenlampe 5 W).
67. Gebläsemotor mit zwei Drehzahlstufen.
68. Kraftstoffpumpe.
69. Kraftstoffstandgeber.
70. Druckschalter für Gepäckraumleuchte.
71. Druckschalter für Rückfahrleuchten.
72. Schalter für Warnlampe der angezogenen Handbremse.
73. Gepäckraumleuchte (Soffittenlampe 5 W).
74. Hintere Blinkleuchte (Kugellampe 21 W).
75. Bremsleuchte (Kugellampe 21 W).
76. Schlussleuchte (Kugellampe 5 W).
77. Rückfahrleuchte (Kugellampe 21 W).
78. Kennzeichenbeleuchtung (Kugellampe 5 W).

KENNFARBEN DER LEITUNGEN

Arancio = Orange	Giallo = Gelb	Rosa = Rosa
Azzurro = Hellblau	Grigio = Grau	Rosso = Rot
Bianco = Weiss	Marrone = Braun	Verde = Grün
Blu = Blau	Nero = Schwarz	Viola = Violett

Zur Beachtung - Defekte Lampen dürfen nur gegen solche der gleichen Type und Stromstärke ausgetauscht werden. Lampen geringerer Stromstärke würden die Helligkeit herabsetzen und solche höherer Stärke mehr Strom aufnehmen, als die Lichtmaschine hergeben kann (die Folge davon wäre eine progressive Entladung der Batterie).



Reprint FIGUR- PROBLEME



**Kaufberatung:
Fiat 124 Sport Spider.**

Von Bernd Woytal (Text und Fotos)
mit Archiv-Fotos.

Zu den schönsten Autos, die je das Fiat-Programm bereicherten, zählt zweifellos der Fiat 124 Sport Spider. Das flotte, auf zwei Personen zugeschnittene Cabrio stellte eine attraktive Alternative zum Alfa Romeo Spider dar, der im Prinzip bis heute überlebt hat.

Auch der Fiat ist uns noch in guter Erinnerung, aber Vorsicht, sicher meinen Sie den noch bis 1985 gebauten Pininfarina-Spider-Europa. Diese Version mit den voluminöseren Stoßfängern wurde erst Anfang der 80er Jahre in Deutschland erhältlich. Den klassischen Fiat mit den zierlicheren

Chrom-Stoßstangen, von dem hier hauptsächlich die Rede ist, gab es lediglich bis 1975.

In seiner 1966 beginnenden Bauzeit erfuhr der Fiat stets kleinere Veränderungen, die beispielsweise die Gestalt von Kühlergrill oder Motorhaube betrafen. Wesentlich erscheinen da die verschiedenen erhältlichen Motorversionen. Einen Überblick verschafft die Tabelle auf Seite 132, die mit Hilfe des Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. entstand und erstmals eine detaillierte Aufspaltung der Produktionszahlen enthält. Vertreten durch die Vorsitzenden Man-

fred Lindner und Gerhard Mühr lieferte der Club auch die Informationen zur Erstellung dieser Kaufberatung.

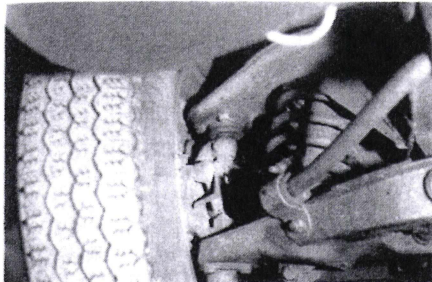
Daß es neben dem Spider auch ein Coupé gab, das technisch weitestgehend mit der offenen Version identisch ist, dürfte Insidern bekannt sein. So lassen sich die Schwächen des Spiders auf dem technischen Sektor auf das Coupé übertragen. Aber von dieser Seite zeigt sich der Spider relativ robust, wie wir noch sehen werden.

Vor dem Kauf gilt daher, das Hauptaugenmerk auf den Zustand der Karosserie, sozusagen die Figur des eleganten Italie-

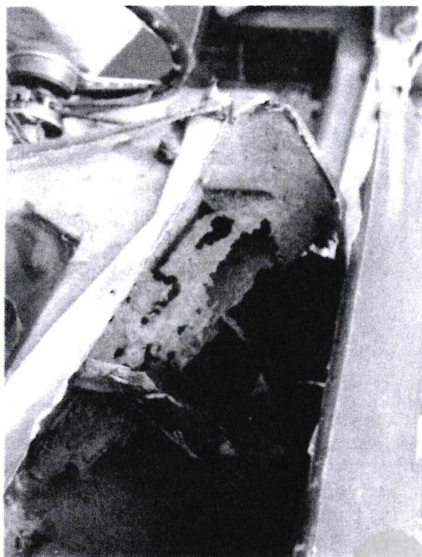
In Aktion: die begehrteste Variante des Fiat 124 Spider, der Abarth Rallye.



aus dem Club – Archiv



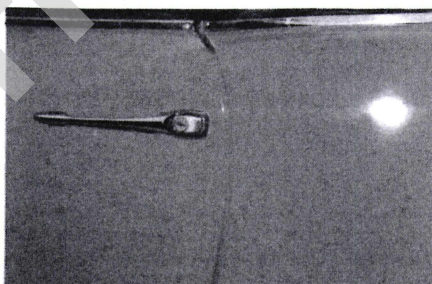
An der Vorderachse sollte man auf ausgeschlagene Kugelgelenke achten.



Verborgener Rost unter dem Vorderkotflügel, der hier zwecks Reparatur abgetrennt wurde.



Nach Demontage des Verdecks treten Rostschäden am Frontspiegel zutage.



Große und ungleichmäßige Türspalten deuten auf Fehler bei Schwellenreparaturen hin.

ners, zu richten. Rost finden Sie beispielsweise am Querblech über dem vorderen Lufteinlaß in der Frontpartie, direkt vor dem Kühler. Mit Mühe ist dieses Blech vom Motorraum aus sichtbar. Deutlicher treten Durchrostungen im Scheinwerferbereich zutage. Hier machen sich die (bei US-Versionen serienmäßigen) von vielen Spider-Besitzern nachträglich eingebauten Plastik-Innenkotflügel negativ bemerkbar.

Im Prinzip ist so ein Spritzschutz eine feine Sache, aber 100prozentig dicht ist er nicht, so daß ab und zu dennoch Schmutz ins Radhaus gelangt. Manche haben auch den Innenkotflügel montiert, ohne vorher das Radhaus zu säubern. So hält sich der Schmutz hinter dem Spritzschutz versteckt, saugt das gelegentlich durchdringende Spritzwasser auf und sorgt für Korrosion im Lampenbereich. Auch der Stoßdämpferdom und der Längsholm entlang der seitlichen Stehwand unterhalb des oberen Kotflügelansatzes zeigt sich davon betroffen. Schäden am Längsholm sind anhand von Roststellen der seitlichen Stehwand erkennbar, die Kontrolle erfolgt vom Motorraum aus.

Wer sichergehen will, schraubt den Innenkotflügel weg, was notfalls bei montiertem Rad funktioniert, wenn man den Wagen etwas anhebt. Die Montage eines Innenkotflügels ist übrigens nur möglich, wenn das Schottblech, das die A-Säule vorm Spritzwasser der Vorderräder schützen soll, zumindest teilweise entfernt wird. Das schwört keine Katastrophe herauf (bei den neuen Spidern fiel das Blech eh' weg), im Gegenteil, oft gelangen nämlich Schmutz und Feuchtigkeit zwischen Kotflügel und Schottblech, und bald zeichnet sich der Verlauf des Schottbleches auf dem angeschweißten Kotflügel in Form von häßlichen Rostblasen ab.

Die Türen erwischt es in der Regel im unteren Bereich, wenn die Wasserabläufcher verstopft waren. Ein Schwachpunkt, der meist auf den ersten Blick zu erkennen ist. Bei der Gelegenheit achten Sie besonders auf die Passung der Türen. Nach mancher Pseudo-Profi-Restaurierung gibt es haarsträubende Ungleichmäßigkeiten bei den Passungen, weil dem Restaurierer bei der Schwellenerneuerung die Spider-Karosserie auseinandergeklappt ist. Die Folge: auf Dauer gehen Teile zu Bruch, „die sonst nur kaputt gehen, wenn ein Panzer von vorne nach hinten über das Auto fährt, wie etwa der Panhardstab“, gibt Clubvorsitzender Manfred Lindner zu bedenken.

Die Korrosionssuche im Schwellenbereich sollte gründlich erfolgen, denn notwendige, fachmännisch ausgeführte Reparaturen gehen hier ins Geld, weil sie sich aufwendig gestalten. Dies liegt teilweise daran, daß Teile der Schwelle in die A- und B-Säule übergehen. Von außen ist eine blecherne Verkleidung über die dreiteilige Schwelle geschraubt. Besonders tritt der Rost an den Schweißstellen des mittleren Schwellenbleches zum Bodenblech hin auf. Fühlen Sie daher vorsichtig, um Verletzungen zu vermeiden, das Bodenblech im Anschluß an die Blechverkleidung ab.

Bei Exemplaren, die im Bereich um 15000 Mark liegen, sollte man nicht vor der Demontage der angeschraubten Verkleidung zurückschrecken, um sich genauer über den Zustand der Schwelle zu informieren. Auch die Innenschwelle kann nur nach Lösen des Teppichs inspiziert werden.

Die Durchrostungen des Schwellenbereichs haben ihre Ursache in Wasser, das sich an der Dichtung des hinteren Dreiecksfensters vorbeidrückt und nach unten läuft. Zugeseetzte Ablaufbohrungen in der Schwelle sorgen für zügige Korrosion, auch im unteren Bereich des Seitenteils im Anschluß an die Tür und am hinteren Radlauf.

Gerne von Rost befallen wird ferner die vom Spritzwasser der Hinterräder betroffene Blechpartie unterhalb der Heckstoßstange. Im Abschluß des Kofferraumdeckels sammelt sich Wasser, das von oben kommt und für Rostbildung sorgt. Der Kofferraum selbst sollte auch genauer untersucht werden. Als kritisch gelten hier die Reserveradmulde (zugänglich nach Wegnahme einer Abdeckung) und der Ausschnitt im Boden auf der linken Seite, in den der Tank gesetzt ist. Der Tank besitzt rund um einen Steg, der auf dem Rand des Ausschnitts aufliegt. Das dazwischenliegende Dicht- und Dämmmaterial hält korrosionsfördernde Feuchtigkeit fest.

Letzteren Bereich kann man nur nach Demontage des Kofferraumbodendeckels einsehen. Eine Grube oder Hebebühne leistet bei der Begutachtung des Unterbodens gute Dienste. Hier sollten Sie auf den Zustand der beiden unter den Sitzen verlaufenden Längsholme und die Schubstreben-aufnahmen der Hinterachse achten.

Wesentlich müheloser gestaltet sich das Check des Windschutzscheibenrahmens. Es gibt drei verschiedene Varianten, zwei davon (eingebaut in die hier besprochenen Versionen) sind nicht mehr erhältlich, weshalb man auf diesen Prüfpunkt nicht verzichten sollte. Benutzen wir dies als Überleitung zum Thema Ersatzteile.

Die Versorgung mit Teilen läßt sich im Prinzip derzeit als gut bewerten. Zu den Raritäten gehören der bereits erwähnte Windschutzscheibenrahmen, die Zeituhr (ein dem Original ähnelndes Exemplar mit Quarzwerk gibt es bei Holtmann & Niedgerke in Detmold), die vorderen Blinker-Standlichteinheiten und die Rücklichter (alte Form).

Für den hinteren Radlauf gibt es beispielsweise ein früher nicht erhältliches Reparaturblech von Holtmann & Niedgerke. Man kann auch die noch verfügbaren Blechteile des Pininfarina-Spiders verwenden – allerdings mit Einschränkungen. Im direkten Vergleich der hinteren Seitenteile fällt auf, daß die Radausschnitte beim Pininfarina-Spider etwas größer sind, weshalb aus Gründen der Optik beide Seitenteile erneuert werden sollten. Ferner weisen die Heckbleche Ausschnitte für die größeren Rücklichter und die Türen andere Aussparungen für die Griffe auf. Für Originalitätsfanatiker heißt hier also die Devise „Pininfarina-Spider-Teile umbauen oder gleich alles selber anfertigen“.

Gleiches gilt auch für Komponenten der Innenausstattung. Man kann sich aus dem Regal für den Pininfarina-Spider bedienen, die Unterschiede zum Ur-124er sind gering bis gravierend. An dieser Stelle sollte man noch erwähnen, daß ein kompletter Neubezug der Innenausstattung beim Sattler die Investition von mehr als 2000 Mark bedeutet, weshalb gammelige Innenräume ein wesentlicher Grund zu Preisnachlaß sein können.

Der Ersatz für defekte Verdecke stellt kein Problem dar, sie gibt es in jeder gewünschten Qualität beim Sattler (der Preis für ein Verdeck in Sonnenland-Qualität liegt bei etwa 900 Mark). Die Montage läßt sich notfalls selbst erledigen (siehe dazu *Motor Klassik* 10/1989). Hierbei tritt ein weiterer Schwachpunkt des Fiat zutage, der vordere Abschluß des Verdeckgestänges neigt unter dem Bezug zur Rostbildung.

Das Herzstück des Fiat, das Zweinockenwellen-Triebwerk, bezeichnet der Fiat-Club durchweg als problemlos. Als Mindestleistung gelten in der Regel 150 000 Kilometer, einzelne haben schon 300 000 Kilometer geschafft. Ähnlich robust geben sich die Getriebe (ob mit vier oder fünf Gängen), bis auf die neueren Versionen, die mit einem Seat-Getriebe ausgerüstet sind. Dieses Räderwerk zeigt sich besonders im Typ Volumex gelegentlich überfordert.

Das Differential der alten Spider zählt zwar nicht zu den Schwächen des Autos, man sollte aber wissen, daß Ersatzteile dafür schwierig zu bekommen sind. Verschleißbedingt sind ausgeschlagene Kugelenke (auf übermäßiges Spiel in der Lenkung achten), während besonders schwergängige Lenkungen ein Indiz für vernachlässigte Wartung der Lenkungsbauteile einschließlich des Lenkgetriebes darstellen

können. Erwähnenswert ist noch, daß besonders alte Exemplare oft mit Masseproblemen zu kämpfen haben und sich somit das eine oder andere Birnchen weigert zu glühen.

Geradezu in Flammen steht das Herz manches 124er-Fans, wenn er einen der raren Abarth Rallye erwerben kann, die etwa doppelt so hoch gehandelt werden wie die normalen Versionen. Deshalb tauchen hier und da einige Fälschungen auf, weshalb Sie zunächst einmal auf die richtige Typenbezeichnung (CSA, zu finden oberhalb der Motorspritzwand in Fahrtrichtung rechts) und die korrekte Motornummer (132 AC.4000) achten sollten. Letztere befindet sich dort, wo der Ölmeßstab verschwindet.

Handelt es sich um einen echten Abarth, bestehen die Motor- und Kofferraumhaube aus Kunststoff (die altersbedingte Risse aufweisen können), die Türen, das Windleitblech und die Schwellenverkleidung sind aus Aluminium gefertigt. Außerdem gibt es noch eine Reihe weiterer Unterschiede (wie etwa hintere Einzelaufhängung statt Starrachse), weshalb, um nicht doch auf eine Fälschung hereinzufallen, die Hilfe eines über den Club erreichbaren Spezialisten in Anspruch genommen werden sollte.

**Auf die Figur kommt's an:
Achten Sie vor dem Kauf
eines Fiat Spiders besonders auf
den Zustand der
eleganten Karosserie.**

Nun noch einige Worte zu den US-Importen. Wer in Deutschland einen importierten Fiat Spider ersteht, sollte nur solche in die nähere Auswahl einbeziehen, die den hiesigen Zulassungsbestimmungen entsprechen, also Exemplare, die nicht nur verzollt sind, sondern auch schon einen deutschen Brief besitzen. Zahlen Sie lieber ein paar Mark mehr und ersparen sie sich die möglicherweise nervenaufreibenden und zeitaufwendigen Formalitäten.

Es gibt US-Versionen ohne Kat, die als abgasentgiftet gelten, weil in die Abgase Frischluft eingeblasen und damit die Schadstoffanteile pro Abgasvolumen gesenkt werden. Diese Maßnahme kostet Leistung, bringt effektiv nichts, weil die Menge des ausgestoßenen Abgases gleich bleibt, und wird deshalb auch in Deutschland nicht steuerlich begünstigt.

Sind die dafür erforderlichen Anbauteile im deutschen Brief eingetragen, sträubt sich der TÜV in der Regel, wenn man das Zeug wieder loswerden will – Fahrleistungen und Motorcharakteristik sind damit nämlich alles andere als erfreulich. Daher sollte man die Anlage vorm Gang zum TÜV ausbauen. Achten Sie auch darauf, ob die US-Autos auf in Deutschland zulässigen Felgen laufen (notfalls beim Club anfragen).

Laut Auffassung des Clubs ist es mittlerweile wohl so, daß die Amerikaner richtig gute Autos selber behalten. Viele US-Wa-

Daten & Fakten & Quellen

Fiat 124 Sport Spider Typ AS und BS

Motor (Typ 124 AC.000): Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Bohrung x Hub 80 x 71,5 mm, Hubraum 1438 cm³, Verdichtung 8,9:1, Leistung 90 PS bei 6500/min, maximales Drehmoment 11,0 mkp (108 Nm) bei 4000/min; fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen über Zahnriemen angetrieben, schräg hängende Ventile über Tassenstößel betätigt, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 174,3 km/h

Bauzeit: 1966 bis Sept. 1967 (AS), Sept. 1967 bis Juli 1970 (BS).

Stückzahlen: 21 801 (AS), 10 526 (BS).

Typ BS und BS 1

Motor (Typ 125 BC.000): Aufbau wie gehabt, Bohrung x Hub 80 x 80 mm, Hubraum 1608 cm³, Verdichtung 9,8:1, Leistung 110 PS bei 6400/min, maximales Drehmoment 14 mkp (137 Nm) bei 3800/min (als BS: Hubraum 1597 cm³, Leistung 100 PS).

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 181,8 km/h (BS 1).

Bauzeit: Juli 1970 bis Sept. 1972.

Stückzahlen: 30 406.

Typ CS

Motor (Typ 132 AC.000): Aufbau wie gehabt, Bohrung x Hub 80 x 79,2 mm, Hubraum 1592 cm³, Leistung 108 PS bei 6000/min, maximales Drehmoment 14 mkp bei 4200/min.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit ca. 180 km/h.

Bauzeit: Sept. 1972 bis Juli 1973.

Stückzahlen: 7103.

Typ CS 1

Motor (Typ 132 AC.1000): Aufbau wie gehabt, Bohrung x Hub 84 x 79,2 mm, Hubraum 1756 cm³, Verdichtung 9,8:1, Leistung 118 PS bei 6000/min, maximales Drehmoment 15,2 mkp (149 Nm) bei 4000/min.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 186,5 km/h.

Bauzeit: August 1973 bis 1975, dann als US-Version mit geringerer Leistung bis Juli 1978 weiterproduziert.

Stückzahlen: bis 1975 ca. 17 000, insgesamt 70 335.

Typ CSA (Abarth Rallye)

Motor (Typ 132 AC.4000): Aufbau wie gehabt, Bohrung x Hub 84 x 79,2 mm, Hubraum 1756 cm³, Verdichtung 9,8:1, Leistung 128 PS bei 6200/min, maximales Drehmoment 16,0 mkp (157 Nm) bei 5000/min.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 190,5 km/h.

Bauzeit: 1972 bis 1975.

Stückzahlen: 1013.

Die Clubs:

- Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V., Gerhard Mühr, Langenbochumer Straße 462, W-4352 Herten 6;
- Fiat 124 Spider Club e.V., Michael Bischoff, Warckersweg 36, W-2000 Hamburg 61.

Der Spezialist:

- wird durch den Club vermittelt.

Die Literatur:

- Autoreparaturanleitung Fiat 124 Sport Spider und Coupé, Verlag A. Bucheli, Zug, Schweiz, nur noch antiquarisch erhältlich;
- Kenneth Ball, Owners Workshop Manual Fiat 124 Sport, Autobooks Ltd., Golden Lane Brighton BN1 2QJ, England, nur noch antiquarisch erhältlich.

Die Preissituation:

Bau- jahr	Preise von bis	Preis- rate	Preis- Prognose
1966	4 20	D	C

*Erläuterung siehe Seite 72.

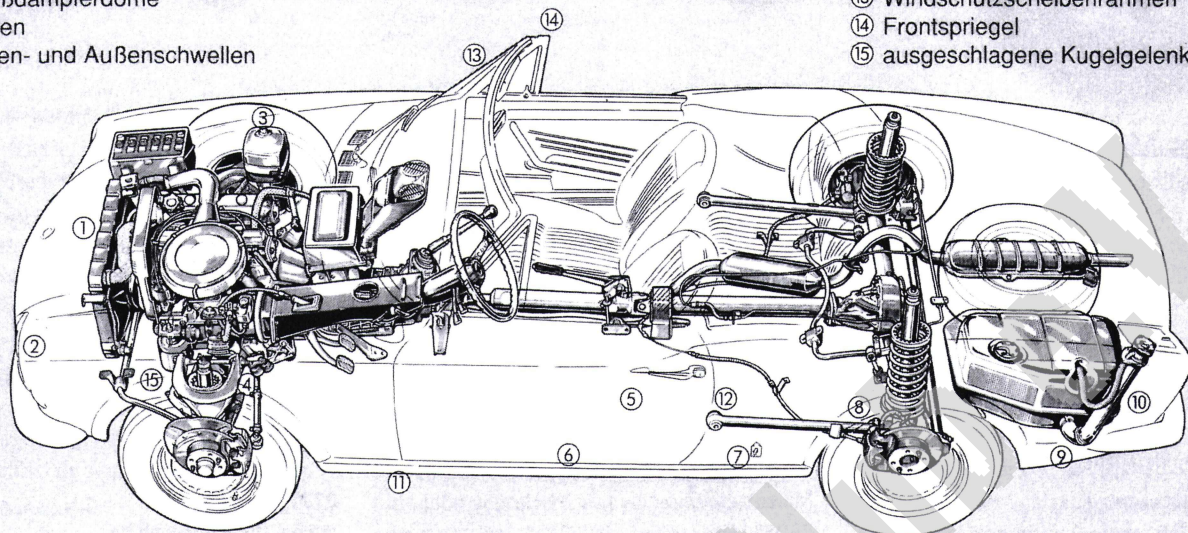
Ab 1978 wurde in den USA der Typ CS 2 und später der CS 0 angeboten: Motor mit Bohrung x Hub 84 x 90 mm, Hubraum 1995 cm³, Verdichtung 8,0:1, Leistung 86 PS bei 5000/min, ab Mai 1980 mit Bosch-Einspritzung 105 PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 15,6 mkp (153 Nm) bei 3300/min. Letztere Version war ab September 1981 wieder in Deutschland erhältlich, ab März unter dem Namen Pininfarina Spider-Europa. In dieser Form wurde der Wagen bis 1985 gebaut. Zusätzlich wurde ab 1983 noch eine Version Volumex mit Kompressormotor (Motornummer 232 R 14) mit 135 PS in einer Auflage von 500 Stück produziert.

Die Schwachstellen des Fiat Spider auf einen Blick

- ① Querblech vor dem Kühler
- ② Scheinwerferbereich
- ③ Längsholm unter dem Kotflügel
- ④ Stoßdämpferdome
- ⑤ Türen
- ⑥ Innen- und Außenschwellen

- ⑦ Seitenteil unten
- ⑧ Radlauf
- ⑨ Blech unterhalb der Stoßstange

- ⑩ Blech um Tank
- ⑪ Längsholm unten
- ⑫ Schubstrebenaufnahme
- ⑬ Windschutzscheibenrahmen
- ⑭ Frontspiegel
- ⑮ ausgeschlagene Kugelgelenke



gen besitzen zudem andere Motoren aus dem Fiat-Programm, für die es jedoch von Fiat keine Unbedenklichkeitserklärungen gibt. Gewarnt sei vor dem in den USA in geringer Stückzahl verkauften Turbo (kein offizielles Fiat-Produkt). Für diese Anlage gibt es erstens nur äußerst schwierig Ersatzteile,

und zweitens bringt der Turbo den Fiat nur auf den Leistungsstand, den die normale europäische Version besitzt.

Für Leute, die einen problemlosen offenen Sportwagen suchen, der selten den Griff in die Werkzeugkiste verlangt, dem sei der bis 1985 produzierte Pininfarina-Spider

empfohlen. Bei ihm sind die hier besprochenen Schwachpunkte noch nicht so ausgeprägt, weil er noch relativ jung ist. Die anderen greifen lieber zum Ur-Typ, der das intensivere Klassiker-Feeling vermittelt, auch wenn er ab und zu eine streichelnde (oder auch schraubende) Hand benötigt.

2	DATEN-TABELLE „WARTUNG“ 1982 / 1983		Modell	Fiat	Bertone	Bertone	Ritmo	Ritmo Abarth	Pininfarina	131 CL	131 CL	131 Super	131 Super	Argenta	Argenta
					X 1/9	Cabrio	105 TC	125 TC	Spider A	131 CL	131 CL	131 Super	131 Super	Argenta	Argenta
			Motorhubraum	cm ³	1500	1500	1600	2000	2000 I.E.	1400 OHC	1600 OHC	1400 TC	2000 TC	2000	2000 I.E.
			Kraftstoff	Sorte	Super	Super	Super	Super	Normal	Super	Super	Super	Super	Super	Super
			Motor	Typ	138 AS	138 A4	138 AR	138 AR1	132 C3	131 C	131 C2	131 C1	131 C4	132 D1	132 C
			ab Jahrgang	Jahr	1982	1982	1981	1982	1982	1981	1981	1981	1982	1981	1981
			Höchstleistung	kW (PS)	63,5 (85)	63,5 (85)	77,2 (105)	91,9 (125)	77,2 (105)	55,1 (75)	62,5 (85)	55,1 (75)	83,1 (113)	83,1 (113)	90 (122)
Reifendruck:	vorn/hinten (Normalbelastung)	bar			1,9/2,1	2,0/1,9	165: 2,2/2,2 185: 2,0/2,2	2,0/1,9	1,9/2,0	1,8/1,8	1,8/1,8 1,8/2,0	1,8/1,8	1,8/1,8 1,8/2,0	1,9/2,0	1,9/2,0
Scheinwerfereinstellung:	Einstellmaß (unbelastet)	cm/10 m			7	15	14	15	14	16	16	16	16	16	16
Spur vorn:	Gesamtspurwinkel	von/bis			-0°20' +0°55'	-0°45' -0°25'	-0°35' 0'	-0°30' -0°10'	-0°38' +0°47'	+0°40' +1°15'	+0°40' +1°15'	+0°40' +1°15'	+0°40' +1°15'	+0°10' +0°45'	+0°10' +0°45'
(unbelastet)	Vorspur gesamt	mm			+2/+6	-4,5/-2,5	-4/0	-3/-1	+4/+5	+4/+7	+4/+7	+4/+7	+4/+7	+1/+5	+1/+5
	Spursumme (Schnellmeßgerät)	TS			26/28,5	25/26,5	25/27,5	27,5/29		32/34	32/34	32/34	32/34	21/23	21/23
Spur hinten:	Einzelspurwinkel	von/bis			+0°25' +0°40'	0°/+0°20'	0°/+0°20'	+0°10' +0°20'							
(unbelastet)	Spur einzeln	mm			+2,5/+4,5	0/+2	+0/2	+1/+2							
	Einzelspur (Schnellmeßgerät)	TS			10,5/9,25	9,75/8,5	9,75/8,5	8,25/7,5							
Zylinderkopfschrauben:	Anzugsmoment/Anzugswinkel 1)	Nm (kpm)/Grad			93 (9,5)/90°	-90°	83 (8,5)/90°	88 (9) ¹⁾ Nachziehen	83 (8,5)	kein Nachziehen	kein Nachziehen	83 (8,5)/90°	83 (8,5)/90°	83 (8,5)/90°	83 (8,5)/90°
Ventilspiel:	Einlaß	mm			0,45	0,40	0,45	0,40	0,45	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45
	Auslaß	mm			0,60	0,50	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40	0,50	0,50	0,50	0,60
Kupplung:	Spiel/Pedalweg	mind.			mm	-/120			25/-	-/120	-/120	-/120	-/120	-/120	-/120
Handbremse:	Spannhebelweg	max.			Zähnezahl	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4
Verteiler:	Spannungsabfall an U-Kontakten	max.			Volt	0,3	0,3			0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
	Schließwinkel	Grad			55	55				55	55	55	55	55	55
Zündkerzen:	CHAMPION (FIAT, MARELLI, BOSCH's Vergleich)	Typ			RN 7 Y	RN 7 Y	RN 7 Y	RN 7 Y	RN 9 Y	RN 9 Y	RN 9 Y	RN 9 Y	N 9 Y	N 9 Y	N 9 Y
Zündung:	Anfangsvorrichtung/bei Drehzahl	Grad/ U _{min}			5/700	5/700	8/700	8/700 ²⁾	10/800	10/800	10/800	10/800	10/800	10/800	10/800
	Fliehkraft-Endverstellung/bei Drehzahl	Grad/ U _{min}			28/4500	32/5250	34/5500	35/5250 ²⁾	28/3500	34/4450	34/4450	34/5500	34/5500	34/5500	34/5500
Motorleerlauf:	Drehzahl (mechan. Getriebe)	von/bis			U/min	800-900	800-900	800-900	800-900	800-900	800-900	800-900	800-900	800-900	800-900
	Drehzahl (Automatik)	von/bis			U/min				750-800 (N)	750-800 (N)	750-800 (N)	750-800 (N)	750-800 (N)	750-800 (N)	750-800 (N)
Abgas:	CO-Wert	von/bis			Vol. %	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0	1,5-2,5	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0	1,5-2,5
Motoröl:	Füllmenge ohne/mit Filter	l				3,75/4,28	3,70/4,18	-/4,57	3,35/4,10	3,44/3,87	3,44/3,87	3,32/3,76	3,32/3,76	3,35/3,91	3,35/3,91
Getriebeöl:	TUTELA	Sorte				ZC 90	ZC 90	ZC 90	W 90/M-DA	ZC 90	ZC 90	ZC 90	ZC 90	ZC 90	ZC 90
	Füllmenge	l				2,93	2,93	2,93	1,65	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Differentialöl:	TUTELA	Sorte							W 90/M-DA	W 90/M-DA	W 90/M-DA	W 90/M-DA	W 90/M-DA	W 90/M-DA	W 90/M-DA
	Füllmenge	l							1,30	1,00	1,00	1,00	1,00	1,28	1,28
Automatiköl:	TUTELA-Füllmenge	Sorte-l							GI/A-2,80	GI/A-2,80	GI/A-2,80	GI/A-2,80	GI/A-2,80	GI/A-2,80	GI/A-2,80
Bremsbelagstärke:	Mindestwert für Trommel-/Scheibenbremse	mm				-/1,5	1,5/1,5	1,5/1,5	1,5/1,5	1,5/1,5 Sensor	1,5/1,5 Sensor	1,5/1,5 Sensor	1,5/1,5 Sensor	1,5/1,5 Sensor	1,5/1,5 Sensor
	Kontrollmaß = Vertiefung im Bremsattel 2)	mm				7,5 vorn	7,5	7,5	7,5 vorn	7,5	7,5	7,5	7,5	10	10
Bremskraftregler:	Kraft-Einstellwert (Dynamometer)	kg					3,8-4,2	0,8-1,0	3,4-3,8 ⁴⁾	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-0,8	5,0	5,0
	Kontrolllehre bzw. Kontrollmaß	Nr. bzw. mm													
Bremsflüssigkeit:	Füllmenge (TUTELA DOT 3)	l				0,32	0,39	0,39	0,38	0,42	0,42	0,42	0,42	0,40	0,40
Reifen:	Profiliefe (Grenzwert)	mind.				mm	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Radbolzen:	Anzugsmoment	Nm (kpm)				86 (8,8)	86 (8,8)	86 (8,8)	86 (8,8)	86 (7)	86 (8,8)	86 (8,8)	86 (8,8)	86 (8,8)	86 (8,8)
Notizen:	¹⁾ für Grundwartung ²⁾ Restbelagstärke von 25 % = zu verbleibende Fahrstrecke etwa 5.000 km bei „normaler Fahrweise“. Der Kunde muß darauf hingewiesen werden, daß Belagerneuerung vor dem nächsten Wartungsintervall fällig ist. ³⁾ ab Motor 4026957 ⁴⁾ ab Motor 1364208 ⁵⁾ ab Motor 1333288 ⁶⁾ Unterdruck ausschalten ⁷⁾ einschließliche Kühler ⁸⁾ mit Adapter ⁹⁾ Panorama ¹⁰⁾ ab Motor 1350245 ¹¹⁾ ab Motor 1350251 ¹²⁾ kein Nachziehen ab Motor 151779 ¹³⁾ ab Motor 1350251 ¹⁴⁾ kein Nachziehen ab Motor 151779 ¹⁵⁾ DIGIPLEX Kommando einlamm														



Mitgliederbewegungen

NEUE MITGLIEDER:

Klaus Biegelsteiber
Reg. 7

Wallstr. 22
40878 Ratingen

02102 26265
biegelsteiber@aol.com

Helmuth Hunte
Reg. 5

Arminstr. 13
32457 Porta-Westfalica

05751 8458

Sven Müller (ab 11/07: Stark)
Reg. 8

Elisabethenstr. 23
61118 Bad Vilbel

0177 8637430
mailto:sven.stark@gmx.net

ÄNDERUNGEN:

Michael Lenz
Reg. 9

Maienweg 97
89081 Ulm

0731 4039359
micha-silke@vr-web.de

Johannes Uhlenbroich
Reg. 7

Kohlplatzweg 39
47809 Krefeld

02151 570360
johannes.uhlenbroich@siempelkamp.com

Jochen Haase
Reg. 9

Weinbergstr. 21 (statt 23)
74226 Nordhausen

07135 937575
j.haase@myskyline.de

UNBEKANNT VERZOGEN:

Andreas Maier
Reg. 9

Vogelsang 15
71101 Schönaich

???
???

aktuell · · · schon gehört? · · · aktuell

KURZ GEMELDET – FIAT AUF DER IAA

NEUER FIAT 500 GEWINNT AUTO BILD DESIGN AWARD

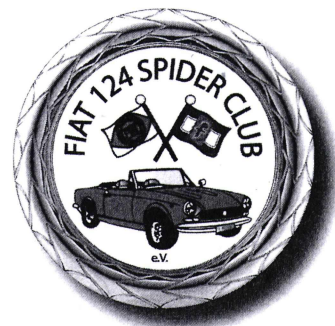
Der Neue Fiat 500 verzaubert auch die deutschen Autofahrer. Bei der Wahl zum schönsten Auto der Welt kürten die Leser von Auto Bild das neue italienische Lifestyle Car zu ihrem Favoriten und setzten ihn in der Kleinwagenklasse auf den ersten Platz – mit deutlichem Abstand vor dem 1er BMW und dem Mini. An der Wahl des Design Award hatten über 50.000 Leser der Auto-Zeitschrift teilgenommen, die in sieben Fahrzeugkategorien ihren persönlichen Design-Favoriten wählten. Der Neue Fiat 500 konnte dabei als einziges ausländisches Modell die Reihe der deutschen Sieger durchbrechen. Die begehrte Auszeichnung wurde im Rahmen der IAA an Luca De Meo, Markenchef von Fiat, überreicht.

„ECO DRIVE“ STELLT FAHRER AUF UMWELTPRÜFSTAND

Die Zusammenarbeit der Fiat Group Automobiles und Microsoft dient jetzt auch dem Umweltschutz. Im Rahmen der IAA gaben die beiden Kooperationspartner bekannt, dass man mit „EcoDrive“ ein auf dem Telekommunikationssystem Blue&MeTM basierendes Programm entwickelt hat, das auf einfache aber effektive Weise den Autofahrer zu einem umweltverträglicheren Fahren „erziehen“ soll. „EcoDrive“ wird ab 2008 in bestimmten Baureihen des italienischen Automobilherstellers angeboten werden.

Das in der Automobilbranche einmalige Programm ist mit dem innovativen Telekommunikationssystem Blue&MeTM gekoppelt und speichert alle relevanten Fahrdaten. Diese werden über den USB-Port von Blue&MeTM auf einem USB-Stick gespeichert und auf den PC übertragen. „EcoDrive“ analysiert anschließend den Fahrstil des Fahrers und erstellt von jeder Fahrt ein „Umweltprofil“, das auch den CO2 Ausstoß beinhaltet. „EcoDrive“ gibt auch individuelle Tipps und Ratschläge wie der Fahrer geringere Verbrauchs- und Emissionswerte erreichen kann. „EcoDrive“ erlaubt jederzeit eine Erfolgskontrolle oder schafft CO2 -Sparanreize z. B. durch individuelle Zielvorgaben. Und – last but not least – kann der „EcoDrive“ Nutzer auf einer speziellen Web-Site Ratschläge zum umweltorientierten Fahrverhalten einholen und Teil einer Web-Community werden, die ein umweltbewusstes Verhalten am Steuer miteinander diskutiert und teilt.

Euer Forum



FRAGE VON MARKUS: KAT entfernen, was ist zu beachten?

Ich habe heute mein KAT-Ersatzrohr für meinen CSO 2000 i.e. per Post bekommen und möchte mich morgen an die Arbeit machen, hab nun ein paar Fragen:

- MUSS ich die Lambdasonde entfernen oder kann ich die momentan drin lassen?!
- Ich tanke 91 Oktan Benzin, geht das weiterhin?
- Muss ich sonst irgendwelche mechanischen bzw. elektronischen Änderungen vornehmen

ANTWORT VON HOLGER:

Außer das du zum Verbrecher wirst (Steuerbetrug , Fahren ohne Betriebserlaubnis) solltest du noch folgendes beachten:

Frage: Normal oder Super??

Zitat aus alten Unterlagen, die ich bei einem Schlacht-Spider gefunden habe: Nach Rücksprache mit Fiat-Heilbronn hat ein Herr Graf gesagt:

Der 124 Spider wurde ja für die USA niedriger verdichtet (8,2 : 1) und für 91 Oktan Normalbenzin in den USA vorgeschrieben. Da aber in Deutschland erheblich schneller gefahren werden darf, liegt dann diese Verdichtung (8,2 : 1) für 91 Oktan bei schneller Autobahnfahrt an der unteren Sicherheitsgrenze. Fazit laut Herrn Graf: bei Stadt- und Landstraßenfahrt genügt zwar Normalbenzin aber bei schneller Autobahnfahrt und um jedes Risiko eines Motorschadens auszuschalten, sollte dann Super bleifrei gefahren werden.

ANTWORT VON MARCUS:

Mein Spider wurde bei der Typisierungsstelle in Österreich OHNE Kat typisiert weil der hinüber ist... is zwar ein Kat drin, aber saumiese werte... somit habe ich ihn ohne Kat typisiert bekommen, als Oldtimer, also raus damit!!

Bei der Steuer macht das überhaupt keinen Unterschied, zumindest in Österreich. Also nochmals zusammenfassend: Ich muss definitiv nichts beachten wenn ich den Kat ausbaue, oder?!? Sollte ich nicht die Lambdasonde entfernen, und stattdessen diese Verschlusschraube 'reintun?!

ANTWORT VON TURBO:

Alles so lassen, die Steuerung braucht doch den Lambdawert zur Gemischbestimmung...



FRAGE VON DIRFRAN:

Öl drückt Peilstab hoch

ich bin vor ca. 2 Wochen mit ordentlich Drehzahl (bis zu 6000 1/min) ca. 50 km über die Autobahn gebettet. Hat während des Fahrens auch ohne Auffälligkeiten geklappt... keine komischen Geräusche, kein Rucken, kein Leistungsverlust. Zu Hause angekommen hab ich den wagen dann abgestellt. Den tag darauf habe ich dann gesehen, dass das Motoröl übers Nummerschild läuft, und dann nach dem Öffnen der Motorhaube mit Erschrecken festgestellt, dass auf der Seite wo der Ölpeilstab sitzt der gesamte Motorraum bis an die Spritzwand voller Öl war. Der Ölpeilstab war hoch gedrückt. Darüber hinaus war auch die Dämmmatte unter der Motorhaube völlig mit Öl voll gesogen..... da tropft es heute noch kleckerweise raus.

Meine erste Vermutung, dass die Kolbenringe Schaden genommen haben und sich deswegen ein zu großer Druck im Kurbelgehäuse aufbaut hat sich nicht bestätigt. ich habe heute die Kompression mit folgendem Ergebnis gemessen :

1. Zy. 8,6 bar
2. Zy. 8,4 bar
3. Zy. 8,4 bar
4. Zy. 8,6 bar

Die Messung hab ich zweimal bei kaltem Motor gemacht. die Werte waren gleich.

Weitere Information.... der Kurbelgehäuseentlüftungsschlauch ist nicht abgeklemmt. Der jetzige Fahrbetrieb ist völlig unauffällig d. h. Motor läuft genauso gut wie vorher, keine Geräusche, volle Leistung und Anzug.

Aber: wenn ich mit höherer Drehzahl fahre.... so ca. ab 4500 1/min beginnt sich der Peilstab wieder zu heben und öl nebelt aus dem Peilstabrohrchen.



ANTWORT VON OLAF:

vielleicht ist die Kurbelgehäuseentlüftung verstopft? Da sitzt doch so ein Ölabscheider drin; ich glaube hinter dem kleinen Schlauch, der unten aus dem Kurbelgehäuse kommt; wenn der mit Ölkohle voll ist, dann kann ich mir so einen Effekt gut vorstellen.

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Ist sicher die Kurbelgehäuseentlüftung. Der Schlauch und vor allem die Flammenfalle im Schlauch setzen sich gerne mit Ölschlamm zu. Dann ist der Schlauch dicht und es drückt den Peilstab raus.

ANTWORT VON DIRFRAN:

Danke euch beiden für Euren Tipp. Ölabscheider?... Flammenfalle?

Kommt man da dran wenn man den Entlüftungsschlauch abbaut, oder ist das mit mehr Aufwand verbunden?

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Der Ölabscheider ist das runde Teil am Motorblock wo der Schlauch dran hängt - da kommt man mittelmäßig dran, da er unter der Ansaugbrücke ist.

Die Flammenfalle ist ein kleines Teil, das aussieht wie eine Drahtbürste aus Messing. Sie steckt einfach im Schlauch. Sie soll übrigens verhindern, das Flammen, die in den Ansaugtrakt zurückschlagen, über die Öldämpfe das Motoröl in Brand setzen.



FRAGE VON KOENIGMINOS:

2000 i.e.: heißer Motor springt nicht mehr an Habe wieder ein Problem mit meinem Spider: Wenn der Motor nach einer Bergfahrt heiß ist, springt er nicht mehr an. Wenn er wieder abgekühlt ist, dann läuft er wie wenn nichts gewesen wäre. Habe Benzinpumpe und Hallgeber gewechselt.

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Hört sich nach einem Problem mit der Einspritzung an.

Bitte mal alle Massebänder prüfen (vom Steuergerät) und auch das Hauptmasseband am Getriebe. Was man auch mal probieren kann: Auto wenn es heiß ist anschieben oder anrollen lassen. Springt er dann an, ist es mit Sicherheit ein Masseproblem.

Wenn es daran nicht liegt kommen die üblichen Verdächtigen:

- Temperaturfühler Einspritzung
- Thermozeitschalter
- Kraftstoffdruckregler

ANTWORT VON ARNY:

Bei meinem DS war ein Relais defekt (unter dem Handschuhfach).

ANTWORT VON STEFANO _ C:

Eine gute Methode ist auch ein Test mit Kältespray:

einfach die einzelnen „Verdächtigen“ damit nacheinander einsprühen und zwischendurch versuchen, zu starten. Bei mir war es das Modul unter der Zündspule. Aber Vorsicht mit Kat: er nimmt ewige Startversuche übel

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Ich habe vor vielen Jahren mal einen US CS1 mit eingetragenen 85 PS auf einen 2,0E (103 PS) umgerüstet und dabei auch noch mit Kat ausgerüstet. War eine übliche Bastelei, hat aber funktioniert und habe ich auch ohne Probleme eingetragenen bekommen (mit Euro 1 Kat). Ich war damals vorher beim TÜV und habe das durchgesprochen. Der Prüfer hat in seinen ABE Katalog geschaut und gesagt es ist kein Problem, da ja Euro CS1 Modelle mit 118PS homologiert waren.

- löst sich der Tragarmkopf wird der untere Lenker von der Feder auf den Wagenheber gedrückt

- Mutter Tragarmkopf ganz entfernen
- Oberen Querlenker komplett mit Bremse noch oben ziehen und fixieren (damit bekommst Du mehr Platz, um am unteren Tragarmkopf zu arbeiten. Alternativ kannst Du mit dem Wagenheber auch den unteren Querlenker weiter absenken. Aber nicht zu weit sonst kommt die Feder geflogen....

- So, nun ist der Tragarmkopf zugänglich. Bevor Du jetzt weitermachst unbedingt den unteren Querlenker sichern. Steine, Holz oder wie auch immer. Nicht auf den Wagenheber verlassen!

- Tragarmkopf lösen (falls verschraubt) oder Nieten ausbohren
- Neuen T-Kopf einbauen
- Spur bzw. Sturz überprüfen und einstellen (lassen)

FRAGE VON NORBERT:

Tragarmkopf tauschen

Ich muss an der Vorderachse, links den unteren Tragarmkopf tauschen. Muss ich dazu die Feder ausbauen, oder gibt es eine Möglichkeit das im eingebauten Zustand zu erledigen?

Hat jemand vielleicht eine gute Beschreibung für diese Arbeit? Ich habe nur eine Beschreibung, wie die komplette Vorderachse zerlegt wird.

ANTWORT VON DER NEN BS-1 FÄHRT:

Besorge Dir besser einen Federspanner: sicher ist sicher.

Um die Mutter des unteren Achsschenkels zu lösen solltest Du die Feder noch drinnen lassen um Druck auf den Bolzen (unteren Achsschenkel) zu bekommen. Ein paar Gänge die Tragarmkopfmutter lösen erst, wenn diese, wie mein Vorredner schon sagte, gelöst ist würde ich die Feder spannen. Wahrscheinlich wirst Du das Traggelenk mit einer Zange gegenhalten müssen wenn Du die Mutter gänzlich löst. Diese dreht nämlich gerne mit wenn sie erst einmal locker ist. Ansonsten wie oben schon gut beschrieben verfahren

FRAGE VON MERTES:

Umrüstung auf stärkeren Motor. Was sagt der TÜV bei der Umrüstung eines CS1 (1600er Motor) auf einen 2000er Motor (aus einem CS0)? Müssen Änderungen am Fahrwerk oder den Bremsen gemacht werden?

ANTWORT VON STEFHANN:

Der TÜV sagt zumeist, das er keine Ahnung hat und Du das deshalb nicht darfst. Du kannst aber den TÜV überzeugen, indem Du Dir von der Homologation bei Fiat in Heilbronn eine Bestätigung besorgst, dass die gleiche Bremsanlage wie in Deinem Wagen auch beim CS0 eingebaut wurde. Auch die Gleichartigkeit der Original-Fahrwerke bestätigen Dir sie dort gern. Dann hast Du eine Chance.

ANTWORT VON RUDI _ IN _ RALEIGH:

Die Feder muss nicht unbedingt raus. Du musst aber aufpassen, dass Du den unteren Lenker nicht zu weit absenkst (nachdem der Tragarmkopf gelöst ist) weil, sonst kann es gefährlich werden.....die Feder steht unter hoher Vorspannung. Zumindest die originale Feder. Ist der Wagen tiefer gelegt, kannst Du die Feder evtl. ohne Federspanner ausbauen.

Vorgehensweise ohne Federausbau:

- Fahrzeug aufbocken
- Wagenheber unter Querlenker, ca. 0,5 cm „Luft“ zwischen Lenker und Wagenheber
- Mutter am Tragarmkopf lösen (so weit wie es geht)
- 2-3 „trockene“ Hammerschläge dort wo der Tragarmkopf im Achsschenkel sitzt

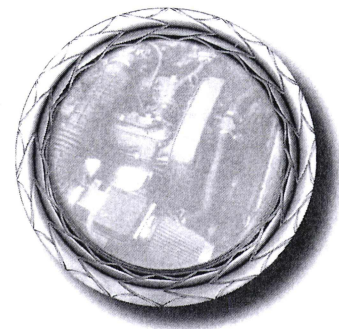


Fiat Spider Club e.V.



Biete

Teilemarkt



DS AUS 1984 ZU VERKAUFEN

Ich habe mir im letzten Jahr einen 1984er DS in Silber gekauft. Aber leider habe ich überhaupt keine Zeit, mich darum zu kümmern, auch keine Zeit zum Fahren! Letztes Jahr habe ich ihn nur überführt (Hamburg-Koblenz) und in diesem Jahr bin ich etwa 400 km gefahren. Da ich aber neuerdings nur am Wochenende zu Hause bin, macht es leider keinen Sinn. Und dazu kommt dass meine Frau eine ziemlich schwere Ohrenkrankheit bekommen hat und unter keinen Umständen „offen“ fahren darf! Und dafür war es nun mal gedacht!

Ich habe folgende Sachen machen lassen: Motor komplett überholen lassen 1.200 EUR

Hardyscheibe gemacht 300,00 EUR
Innen, incl. Armaturen Brett, Türen, Sitze alles Neu in Echtleder, Alcantara 2.500 EUR

Musik und ALPINE Radio 900,00 EUR
Thermofühler und Kühlerspülung 200,00 EUR

Unten herum ist der Wagen absolut OK, kein Rost oder sonstiges! An den Radläufen Rost, allerdings sind die neuen Radläufe schon da. Felgen und Reifen (70% Profil) OK, Sportauspuff vom Vorbesitzer gemacht, Tieferlegung auch.

Verdeck ist dicht, sollte aber neu gebördelt werden. Hatte Angebot vom Sattler zu 300 EUR.

Getriebe und Kupplung vom Vorbesitzer gemacht (ca. 2.000 KM her).

Ich stelle mir einen Preis so um die 7.500 - 8.000 EUR vor. Wenn man alle Invests betrachtet kostet das Auto denn so um die 2.500 EUR! Ich hatte mehr bezahlt!!!

Standort ist der Westerwald zwischen Limburg und Koblenz.

Das Auto ist angemeldet und kann denn jederzeit zur Probe gefahren werden!

Wenn Fragen, bitte unter 0171/7509875

FIAT SPIDER CS0/CS2 BJ 81

Ich möchte meinen Fiat Spider CS0 aus Zeitgründen verkaufen.

Das Auto ist momentan mit einem Saisonkennzeichen zugelassen.

Fiat Spider 2000 fuel injection, 105 PS, british racing green, ANSA Sportauspuffanlage, Chromstoßstangen

Der Tacho zeigt 21.000KM an ich nehme an es sind 121.000 km. Der Spider ist in einem guten Zustand, lediglich im Innenraum ist die Radiokonsole/ Mittelkonsole etwas rissig. Und die rechte Fahrertür hat im Eck eine Rostbeule, nix Gravierendes. der Tacho spinnt manchmal wenn das Auto noch kalt ist.

Das Auto wurde vor 10 Jahren komplett restauriert und hat seit Jahren keinen Regen mehr gesehen. Ich habe die Teppichausstattung im Innenraum gegen eine beige Veloursausstattung mit gewebtem rücken getauscht. Die Sitze habe ich vor kurzem neu beziehen lassen mit schwarzem Echtleder direkt bei Spiderpoint (da ich bei denen um die Ecke wohne, habe ich die Teile und Reparaturen immer bei denen machen lassen/geholt).

Das verdeck ist bist auf die Verdeckscheibe (eingerissen) in einem Topzustand!! Bilder vom Fahrzeug sowie den Mängeln (teilweise Bilder noch von den alten Sitzen) unter:

<http://home.arcor.de/illminded/Spider/>
Da ich das Geld zeitnah für Neuanschaffungen verwenden möchte biete ich das Fahrzeug deutlich unter dem Wert an für Preis: 3950 EUR

Ich versichere das Fahrzeug ist technisch im beschriebenen Zustand und kann gerne besichtigt und Probe gefahren werden. Das Fahrzeug steht in 79189 Bad Krozingen bei Freiburg. Zu erreichen bin ich jederzeit unter 0162/8610122

SPIDER ZU VERKAUFEN

Hallo Spiderfreunde, habe einen Fiat Spider Baujahr 1981 zu verkaufen. Zustand ist gut. Verdeck fast neu. Farbe british racing green. ca. 95.000 km. TÜV Mai 2008. Kann auf Wunsch auch noch neu gemacht werden. Auto steht in München. VB 6.500,-. Näheres kann ich Euch gerne persönlich oder am Telefon sagen. Tel 0174/951 59 90

KÖRBLER HARDTOP, BS RÜCKLEUCHTEN, GUTE ROHKAROSSE

Ich habe gestern einen „Scheunenfund“ abgeholt, ein 79er CS2 ...+ massenhaft Ersatzteile vom CS1, Verkaufe deshalb:

Körbler Hardtop
BS Rückleuchten gut + komplett (im Kofferraum gefunden)

BS / CS1 Europa-Türen mit Türgriffen + Drehfenster (1 x Zustand 4, 1 x Zustand 3)
1 x BS / CS1 Sitz in dunkelbraun mit Konsole + passende Rückbank

2 x Vordersitze CS2 in hellbeige
1 x BS / CS1 Pedalerie mit Lenkgestänge/ Halter und Original 2-Speichen Lenkrad
4 x Stahlfelge BS/ CS1 mit Radkappen
1 x Windleitblech BS/CS1

1 x sehr gute, wirklich rostfreie Karosserie CS2 von 1979 mit Vorderachse, Lenkung, Bremsen vorne, Stabi vorne, Motorhaube vorne, ohne Türen, ohne Heckdeckel, dabei:

Armaturen, nagelneuer Teppich usw...
Das Fahrzeug wurde Anfang der 90er restauriert, Kotflügel, Radläufe, Schweller, A-Säule etc. wirklich ohne Rost. Es wurde aber nie zusammengebaut, eine wirklich gute Rohkarosserie... Papiere nicht vorhanden (wurde damals angeblich von US-Soldat hier gelassen)

Viele Kleinteile, einfach mal nachfragen... aber bitte nicht Feder vom Verteiler oder 1 x Kolbenbolzen oder so...

Bei Interesse bitte anrufen, Mails kann ich im Moment aus Zeitgründen nicht beantworten, ...0172/5623939

TACHO BIS 220 KM/H UND DREHZAHLMESSEER BEIDES TIEF GESCHÜSSELT BS1, SATZ BS1 SITZE ZUM AUFBAUEN

Hallo Umrüster und Ersetzer, habe die seltene tiefgeschüsselte Version des Europa-Tachos (220 km/h) vom BS1 mit passendem Drehzahlmesser in sehr gutem Zustand im Angebot. Preisidee 120.- für beide. Tachowellenschluß per Schraubgewinde, lässt sich meines Wissens mit Wechsel der Tachowelle auch in die jungen Amis einbauen. KM-Anzeige ca. 44000, komplett mit

allen Anbauteilen, Lämpchen und Welle des Tageskilometerzählers
Bilder per Mail
Habe vom BS 1 noch einen Sitz verschlissene Vordersitze liegen, Bezüge und Polster müssen ersetzt werden, Gestänge nicht verbogen wie so häufig, Kopfstützen OK. Preisidee 50.- für den Satz. Standort Hamburg. Tel.: 0179/4650034

G&B METALLKAT ZU VERKAUFEN

Ich habe einen fast neuwertigen G&B Metallkat zu verkaufen. Ist ca. 8000 km im Auto gelaufen - Zustand perfekt (ist ja aus Edelstahl ...). Wesentlich besserer Durchsatz als die Original Keramikatts. Auf Wunsch mit Euro 1 Gutachten von G&B. Kann auch für Vergaserautos benutzt werden, dazu muss nur die Lambda Regelung von G&B dazugekauft werden. Preis: 250 EUR VB Ich würde ggf. einen alten (auch defekten aber nicht leeren) Keramikkat in Zahlung nehmen. Ihr könnt mich erreichen unter marcus@irtrans.de

VERGASER/ANSAUGBRÜCKE/KRÜMMER/HOSENROHR FÜR CS2 US BJ. 79

Wg. Komplett Umbau Ansaug- und Abgasseite (auf 34ADF und 1800 Auspuff-

anlage) biete ich die oben genannten Teile von meinem CS2 US Bj. 79 an.
Der Vergaser 28/32 ADHA ist vor 3 Monaten beim Boschdienst komplett im Ultraschall gereinigt worden, alle Dichtungen, Membranen, Nadelventil sind erneuert worden. Teilebezug von VGS in Köln. Bei der Ansaugbrücke ist das ganze Abgasreinigungsgeschläuche dabei.
Krümmer mit Abgasreinigungsrohr erhältlich oder auch mit Verschlussstopfen.
Ich habe mir für alles etwa 450 EUR vorgestellt ist aber verhandelbar.
Wenn Ihr mir eine Email sendet schicke ich euch auch gerne Bilder.
Sachen können auch gerne (bevorzugt) persönlich in Augenschein genommen werden.
Standort ist Oy-Mittelberg / Allgäu nahe Kempten. (super Spider Ausfahrtsgegend)
Tel: 08361/922905 Email: bernd-stephan.altmann@web.de



Suche

HINTERACHSE DS

Suche Hinterachse für 124 DS oder anderes Modell, Übersetzung spielt keine Rolle.
Daniel. dpinks@web.de

TÜV- UNTERLAGEN BORBET 7X15 LM

Liebe Spiderfreunde, ich habe einen Satz ältere Borbet -Felgen (wie in der Felgenbilderserie auf der Homepage abgebildet) günstig kaufen können. Mir fehlen allerdings Unterlagen zur Tüv- Eintragung. Für Felgenpapiere (Kopie)/ Briefkopie der eingetragenen Felgen wäre ich wahnsinnig dankbar und erstatte natürlich eure Unkosten. bertholdrumpel@yahoo.de

DIFFERENTIAL FÜR 124 CS2 2,0L

Suche ein funktionierendes Differential für obiges Fahrzeug.
Angebote bitte unter 08361/922905

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

13./14.10.07: VETERAMA in Mannheim

20./21.10.07: HISTORICAR - OLDTIMER-MESSE im Landschaftspark Duisburg Nord

21.10.07: AUSFAHRT des Schweizer Fiat 124 Spider Club

26. - 28.10.07: OLDTIMER-MESSE „AUTO E MOTO D'EPOCA" in Padua (Italien)

03./04.11.07: AUTO-MOTO-ITALIA OLDTIMER-MESSE in Euretco Expocenter Houten (Niederlande)

30.11 bis 09.12.07: ESSEN MOTOR SHOW

14. bis 16.03.08: TECHNO CLASSICA in Essen

09. bis 12.05.08: HAUPTTREFFEN UNSERES CLUBS in Geesthacht

HERBSTTREFFEN UNSERES CLUBS in Bad Dürkheim

19./20.07.08: CLUBTREFFEN bei den Rheinbach Classics

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



REZEPT : LIPPISCHER PICKERT

Zutaten :

500 g Kartoffeln
500 g Mehl
5 Eier
25 g frische Hefe
oder
1 Päckchen Trockenhefe
1 Teelöffel Salz
Rosinen (Menge nach Wahl)

Versetzt man den Teig mit etwas Bier, erreicht man einen Geschmack der besonderen Art.

ZUBEREITUNG :

Die rohen geschälten Kartoffeln müssen mit einer Küchenreibe zu einem Brei gerieben werden. Geben Sie diesen zusammen mit den Eiern und den Rosinen in eine Schale und verrühren alles miteinander. Beim Rühren geben Sie langsam das Mehl hinzu. Lösen Sie dann die Hefe in 100-150 ml Wasser auf und geben Sie dies zusammen mit einem Teelöffel Salz in die angerührte Masse. Alles noch einmal schön verrühren und mit einem Handtuch bedeckt eine Stunde lang gehen lassen.

Nun können Sie den Teig in eine heiße Pfanne (mit Öl bedeckt) geben und goldbraun backen.

Guten Appetit !



... die letzte
Seite
mit



... dem letzten