

SPIDER

Magazin



Winterzeit?
auch
Spiderzeit!



Ausgabe 4/2007
23. Jahrgang €3,50

www.fiatspider.de



„Mostra Scambio“ in Belgien



in Belgien

Am 8. Dezember veranstaltete der Belgische Fiat Club bei Guy Moerenhout in Lier (Belgien) einen großen Messtag. Es haben viele Fiat-Clubs teilgenommen, die dort Teile an- und verkauften, Modellautos sowie viel Lesestoff anboten.

Wie das auf einer „richtigen“ Automesse so ist. Und natürlich sind auch Spider zu finden. Herr Moerenhout hat sich ein kleines „Abarth“-Museum eingerichtet, welches zu einem kleinen Tagestrip einlädt. (www.abarth-gmr.be). Oben im Bild seht Ihr seine Abarth-Spider-Sammlung.

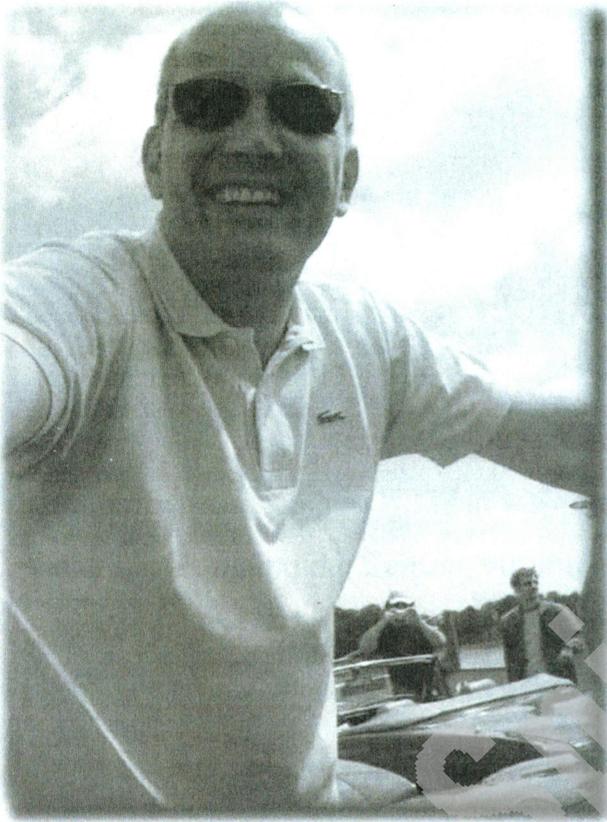
Diese Info bekamen wir leider zu spät und an diesem Tag ist unser Spider-Magazin bereits im Druck.

Eure
Petra



© www.abarth-gmr.be

Editorial



DAS WORT DES ERSTEN

Da reden alle von der Klimakatastrophe und der Erderwärmung – und dann setzt der Winter so früh und mächtig ein, wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Da lacht das Skifahrerherz. Mit dem Spiderfahren dagegen war es dann plötzlich nicht mehr so doll. Nach einem grandiosen Start in den Frühling schwächelte der Sommer dann leider sehr. Einziger Vorteil: Der Regen war wärmer als sonst. Leider komme ich persönlich kaum noch dazu, mit meinem guten Stück zu fahren. Durchgehend auf „der Bahn“ und im Hotel unterwegs, bin ich am Wochenende meist froh, wenn ich mal nicht im Auto sitzen muss. Wenn das Wetter mitspielen würde, könnte ich mich ja noch überreden lassen. Aber so ...

Redaktionsarbeit gemeldet. Rita wird langsam unruhig und uns fehlen – ehrlich gesagt – die Alternativen. Im schlimmsten Fall werden wir die Erscheinungshäufigkeit reduzieren müssen. Aber wie das immer so ist, Aufrufe in den offenen Raum hinein landen leider meist im Nirwana.

Und dann hatte ich doch ein besonderes Vorkommnis mit meinem roten Stück. Mehr als ein Jahr lang habe ich versucht, einen günstigen Blinkerhebel zu bekommen (der gewogene Leser erinnert sich: ich war im vergangenen Jahr mit meiner Shorts beim Einsteigen am Blinkerhebel hängengeblieben, so dass selbiger abbrach). Nun habe ich

denn angeblich den letzten verfügbaren (neuen!) Hebel für stolze 350,00 Euro erstanden. Jetzt traue ich mich kaum, ihn einzubauen. Wer weiß, was alles passieren kann?! Also bunkere ich ihn erst einmal. Aber manchmal ist es so: je seltener man fährt, desto mehr geht an der Karre kaputt.

Bis zum Frühjahr ringe ich mich vielleicht noch zum Einbau durch. Im Frühjahr freue ich mich jedenfalls nach langer Zeit mal wieder auf ein Treffen in meiner Heimatstadt (zumindest fast dort). Auch das Herbsttreffen ist in trockenen Tüchern. Mit diesen positiven Perspektiven auf das kommende Jahr bleibt mir noch, Euch und Euren Familien ein beschauliches Weihnachtsfest und einen erfolgreichen Start in das Neue Jahr 2008 zu wünschen.

Bis bald Euer

MICHAEL G. MÖLLER

Inhalt

REPORTAGE

Mille Vini: Klassiker-Tour im Pfälzer Wald

17

EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Regionalleiter 9

Stammtisch-Termine 10

Serverausfall 14

Mitgliederbewegungen 15

Termine aktuell 34

ARCHIV

„AMS“ 1984: Come prima 20

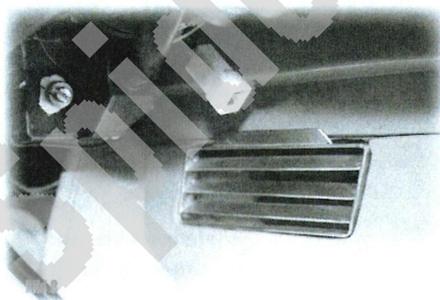
REPORTAGEN

„Mostra Scambio in Belgien“ 2

Aktuelles 4

Technorama Hildesheim 7

Mille Vini 2007 17



TECHNIK

Projekt Lüftungsgitter 16

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr Euro 3,50 pro Heft.

Die Auflage beträgt 350 Stück.

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

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

Redaktion, Anzeigenleitung:

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

Satz & Layout:

Rita Nikolai
Am Ziegelfeld 11
53501 Graftschaff

Druck:

Druckerei Pockrandt
Johannes-Gutenberg-Str. 2
22941 Bargteheide

Nach langer Leidenszeit
müssen wir den vorübergehenden

TOD DES SPIDER-MAGAZINS

vermelden.

Wir hatten es befürchtet und der Exitus kommt nicht
überraschend – schmerzen tut er uns doch sehr!

... und jetzt?

Aller Versuche zum Trotz ist es uns nicht gelungen, einen
Reanimateur zu finden.

Erbarmt sich jemand, den Vorstand bei der Er-
stellung der Zeitung zu unterstützen?

Andernfalls gilt:

DIESE AUSGABE WIRD VORLÄUFIG DAS LETZTE HEFT SEIN!



SPIDERMAGAZIN RECYCLED 24

TECHNIK

Recycled: Kriechströme 16

Projektbericht Lüftungsgitter 28

FORUM

Eure Fragen und Antworten 30

TEILEMARKT

Eure Anzeigenseiten 33

NEUES VON FIAT

Auto des Jahres 27

Keine Rabatte beim neuen Fiat 500

Hotlines:

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt
Anzeigenpreisliste 02/98

SPIDER CLUB-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32
Fax: 0 45 05 / 59 42 33

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32

23. Jahrgang, Heft 4/2007

REDAKTIONSSCHLUSS SM 1/08

--- gibt es die noch??? ---

FOTOS

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



Der Vorstand

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

Eure Technikbetreuung

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

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

Technorama Hildesheim

Es war das zweite Mal, dass die Technorama auf dem Flugplatzgelände in Hildesheim ihre Pforten öffnete. Bisher wurde diese Veranstaltung mit großem Erfolg nur in Ulm und Kassel durchgeführt. Umso schöner, dass diese Veranstaltung jetzt auch im Raum Braunschweig/Hannover in reizvoller Lage, inmitten idyllischer Landschaft, durchgeführt wurde und als absolutes Highlight die Old- und Youngtimer Szene bei uns bereicherte.

Obwohl das Wetter wechselhaft und zum Teil sehr regnerisch war, strömten auch in diesem Jahr am 08./09. September Tausende von Besuchern auf das Flugplatzgelände in Hildesheim. Sie ließen sich von dem tristen Individualverkehr der Neuzeit in die Vergangenheit der 20er – 80er Jahre zurückversetzen. Die Besucher konnten sich an unrestaurierten bis toprestaurierten Auto- und Motorrad-Klassikern vergangener Zeiten erfreuen.

Ob Schrauber, Bastler, Händler, Rennfahrer, Fan oder Zuschauer, jeder hat etwas für sich gefunden. Kein Wunder also, dass die Technorama in Hildesheim innerhalb kürzester Zeit zu einem Publikumsmagneten in unserer Region geworden ist.

Parallel zu dem Oldtimer- und Teilemarkt wurden auf dem 2,4 km langen Rundkurs des Flugplatzgeländes Motorrad- und Autorennen durchgeführt. Eingeteilt in verschiedene Klassen mußten die

historischen Fahrzeuge vier Gleichmächtigkeitsprüfungen am Rennwochenende absolvieren. Am Renngeschehen konnten alle Fahrzeuge bis zum Baujahr 1980 teilnehmen.

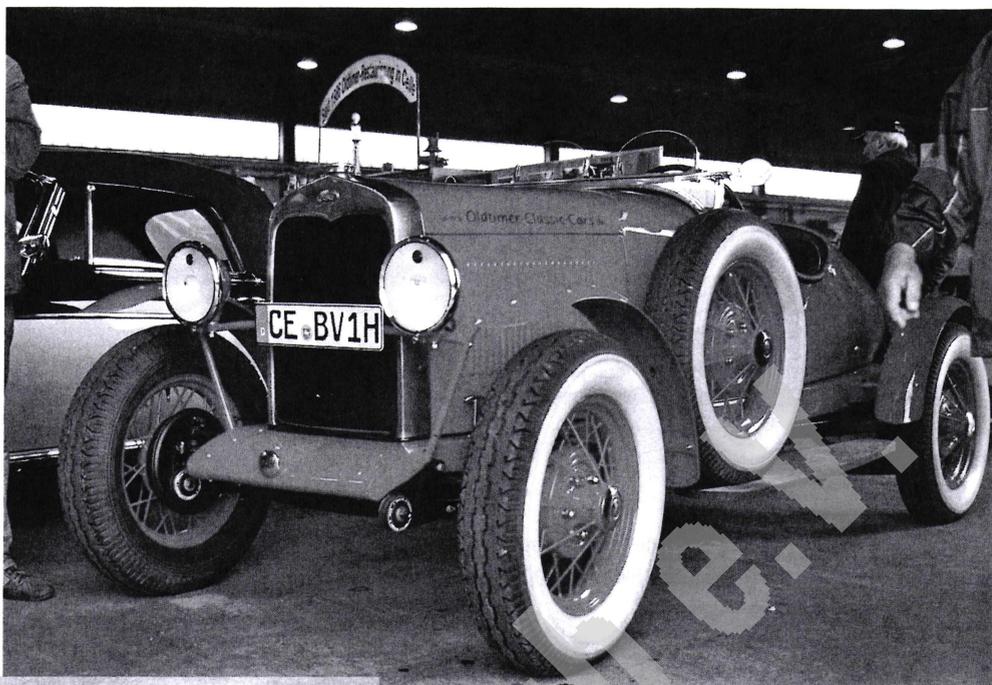
Am Samstag um 11:00 Uhr begann das Rennen. Zunächst mit den Motorrädern, anschließend folgten die historischen Rennwagen, z.B. Ford Escort RS, NSU



Prinz, VW Karmann Ghia, BMW E3 Alpina, VW Golf I GTI, Opel Ascona.

Im zweiten Lauf dann der Schock für alle Fans: der BMW Alpina drehte sich und schleuderte mit seinem Heck und mit mindestens 100 km/h Geschwindigkeit seitlich in den VW Golf I GTI. Beide Fahrzeuge hatten nur noch Schrottwert. Zum Glück wurde keiner der Fahrer verletzt.

In der Halle 1 war erstmals unser FIAT Spider Club mit einem Stand vertreten. Die Resonanz und das Interesse an dem FIAT Spider und dem Club war größer als erwartet. So hatte ich kaum Zeit selbst einmal in Ruhe über das Gelände zu gehen. Es ergaben sich interessante Gespräche und Erfahrungsaustausche über Restaurierungen und technische Probleme. Beim Betrachten



Ciao

Euer Christian Zöllner

meines FIAT Spiders erinnerte sich so manch älterer Besucher an seine Jugend (-sünden) und wünschte sich den Spider zurück.

Interessant fand ich auch einen Stand mit diversen Filzen, Dämmmatten, Stoffen, Leder und Bezügen. Hier habe ich einen Stoff gekauft, der sich nach Herstellerangaben in alle Formen, und das dauerhaft, durch Erhitzen mit einem Heißluftgerät formen läßt. Ich werde diesen Stoff für meinen Kofferraum ausprobieren und mal sehen ob der Stoff hält, was der Hersteller verspricht. Wenn es funktioniert, werde ich darüber berichten.

Insgesamt hat es sich gelohnt an dieser Veranstaltung teilzunehmen und deshalb freue mich schon auf die nächste Teilnahme in 2008. Nähere Informationen erhaltet ihr auch im Internet unter www.technorama.de



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
STUTTGART 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.



aktuell . . . schon gehört? . . . aktuell

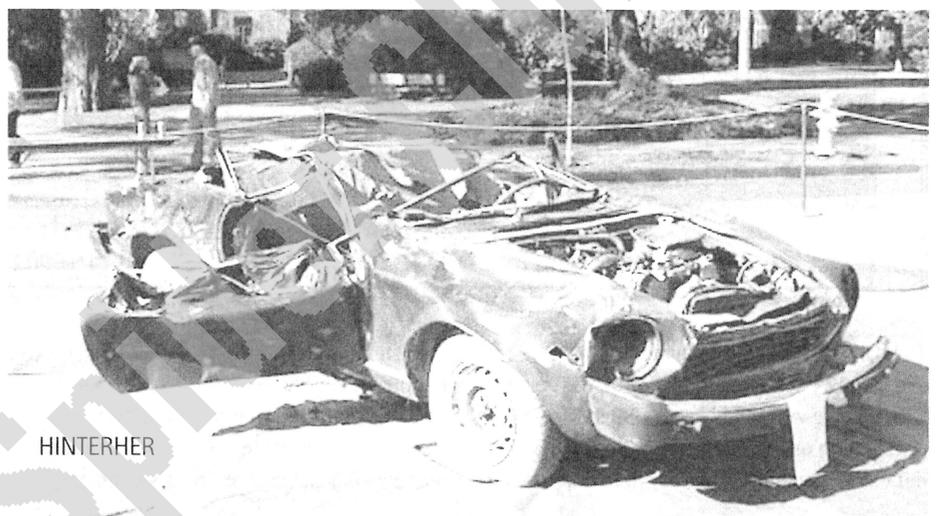
MITTEL ZUM ZWECK?

Um den Wiederaufbau der zerstörten Schulen in New Orleans durch 23 Bauingenieurstudenten zu unterstützen, wurde bei der „Bell Memorial Union Group“ ein Spendenmarathon gestartet, welches diese – aus meiner Sicht fragwürdige – Aktion beinhaltete:

Für einen Dollar durften sich die Studenten mit Hammer, Axt oder Beil bewaffnet an einem schon ausgeschlachteten 75er Fiat Spider austoben. Hochschulpolizei und das dortige Facility-Management beobachteten die Aktion argwöhnisch. Aber nach Ablass des Restbenzins durfte weiter auf den Spider eingeschlagen werden!

So kamen bei dieser Aktion mehr als 250 \$ zusammen und die Teilnehmer fühlten sich hinterher alle besser. Nur für den Spider hatte seine letzte Stunde geschlagen.

rdv



UMWELTZONEN: BERLIN, KÖLN UND HANNOVER MACHEN ERNST

NUR NOCH GUT DREI WOCHEN, dann ist es soweit: In Berlin, Köln und Hannover werden die ersten Umweltzonen eingerichtet. Das bedeutet, Autos ohne grüne Plakette (Bild) dürfen nicht mehr in die Stadt fahren. Die Plakettenpflicht gilt für alle Fahrzeuge (außer Motorräder), erhältlich sind die Plaketten bei den Prüfstellen und ausgabeberechtigten Werkstätten. Sie werden nach rein formalen Kriterien vergeben, der Preis beträgt rund fünf Euro. Wer „ohne“ in die Umweltzone fährt, riskiert ein Bußgeld von 40 Euro und einen Punkt in Flensburg. Entgegen den ursprünglichen Planungen erhalten nun auch Fahrzeuge mit einem geregelten Katalysator der ersten Generation den begehrten Aufkleber

(der an die Frontscheibe muss) und Oldtimer mit H-Kennzeichen dürfen doch in Umweltzonen einfahren. Nach einer Umfrage von „mobile.de“ haben sich bisher nur gut zehn Prozent der Kraftfahrer eine Plakette besorgt, 30 Prozent der Befragten wussten überhaupt nichts mit dem Begriff anzufangen. Aber in Berlin hat angeblich schon jeder zweite Autofahrer den grünen Aufkleber. Er braucht ihn im inneren S-Bahn-Ring. Darüber, in welchen deutschen Städten demnächst Umweltzonen eingerichtet werden, kann man sich im Internet beim Umweltbundesamt unter der Adresse <http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm> informieren.

Bleibt abzuwarten, ob sich die Plakettenpflicht in der Praxis durchsetzen lässt. Auch ausländische Fahrzeuge müssen eine haben. Stuttgart wird am 1. März das gesamte Stadtgebiet zur Umweltzone erklären, München im Oktober 2008 alles innerhalb des Mittleren Rings.

fbs
Aus der F.A.Z.
am 8. Dezember 2008



Spidertypen

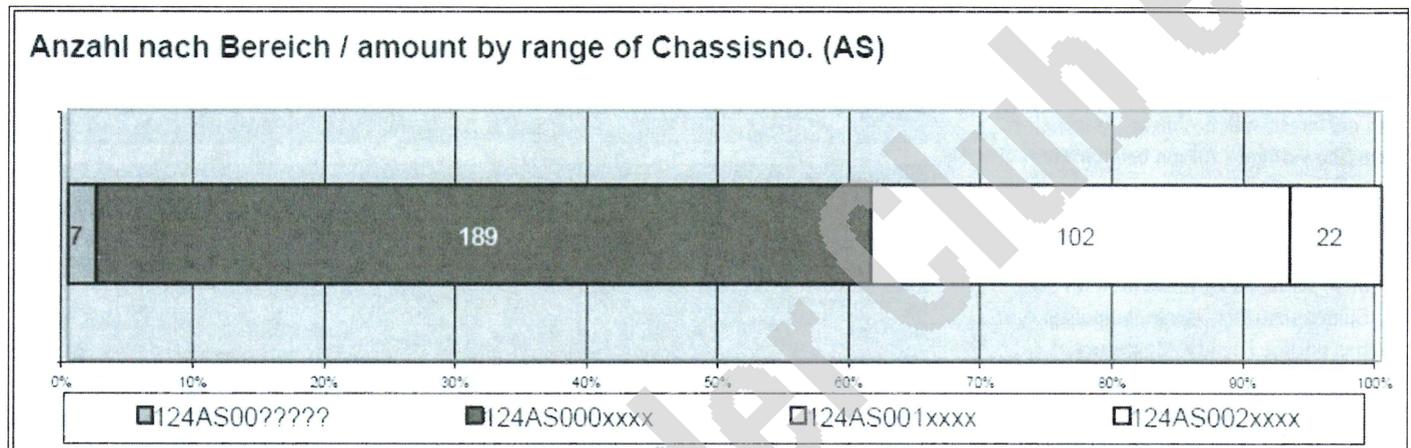


Nachdem das Spiderregister im Internet endlich wieder (bis auf die Bilder) funktionsfähig und auswertbar auf unserer Website veröffentlicht ist, machte ich mich an die typbezogenen und regionalen Auswertungen ran. Diese sind jetzt im Excelformat weitgehend automatisiert realisiert und als PDF im Downloadbereich bereitgestellt.

Dort könnt Ihr z. B. die prozentuale Aufteilung nach Typen oder Farben sehen. Wusstet Ihr etwa, dass knapp 1/3 aller Spider rot sind? Wie viele Spider fahren noch in Eurer Stadt oder Landkreis? Auch das ist in der speziellen Auswertung für Deutschland nach Bundesland ersichtlich.

Als AS-Fahrer fiel mir dann im Speziellen auf, dass viel mehr alte AS-Spider aus 1967/68 dokumentiert waren als aus dem Modelljahr 1969. Sind die frühen AS Spider also sammelnswerter als die späten AS?

Dies regte mich an, alle Varianten des Spiders zu sichten und dies grafisch aufzubereiten.



Zum Glück ist die Fahrzeugidentnummer des Fiat 124 Spider noch so lesbar, dass eine Chronologie vom AS bis zum CS0 sowie ab Herstellung unter dem Namen Pininfarina mit einem neuen Nummernsystem ersicht-

lich ist. Da die ab 1981 für den US-Markt parallel eingeführte 17-stellige VIN nur in den letzten Ziffern mit der europäischen Fahrzeugidentnummer identisch ist, wird hier die eingeschlagene Chassisnummer

der CS0 und DS zugrunde gelegt.

Die folgende Tabelle beschreibt die einzelnen Spidertypen mit den wichtigsten Kennzahlen:

Spidertyp	AS	BS	BS1	CS
1. Fahrgest.nr *	124AS <u>0000116</u>	124BS <u>0023455</u>	124BS1 <u>0023458</u>	124CS <u>0066010</u>
1. US-Fahrgest.nr **	124AS <u>0005619</u>	124BS <u>0021861</u>	124BS1 <u>0033950</u>	124CS <u>0059592</u>
1. bekannte Fahrgest.nr.***	124AS <u>0000077</u> (Vorserie)	124BS <u>0021915</u>	124BS1 <u>0023485</u>	124CS <u>0061341</u>
Letzte bekannte Fahrgest.nr.***	124AS <u>0021731</u>	124BS <u>0048926</u>	124BS1 <u>0068916</u>	124CS <u>0075466</u>
Bauzeit	08/66-07/69	09/69-07/70	07/70-09/72	09/72-07/73
Motor*	124AC.000	124AC.000	124BC.040	132AC.000 132AC.040.3
(US-)Motor**	124AC.040	124AC.040	125BC.040	125BC.040 132AC.040.3

* lt. Eberhard Kittler: „Das große Fiat Spider Buch“: Erste Nummer aus der in Deutschland erteilten ABE

** lt. Modelidentification www.mirafiori.com/id/table124.html

*** lt. Spiderregister www.fiatspider.de

Produktion und Erhalt

Spidertyp	CS1	CSA	CS2	CS0
1. Fahrgest.nr * (1. US-FgNr. **)	124CS1 <u>0054850</u> (124CS1 <u>0071650</u> **)	124CSA <u>0061625</u>	124CS2 <u>0142514</u> (124CS2 <u>0142649</u> **)	124CS00 <u>0164001</u> ? 124CS00 <u>8180001</u> ? 124CS00 <u>5000001</u>
1. bekannte Fahrgest.nr.***	124CS1 <u>0061398</u>	124CSA <u>0061809</u>	124CS2 <u>0142519</u>	124CS00 <u>0164028</u>
Letzte bekannte Fahrgest.nr.***	124CS1 <u>0142504</u>	124CSA <u>0079501</u>	124CS2 <u>0170585</u>	124CS00 <u>8189358</u> 124CS00 <u>5004034</u>
Bauzeit	08/73-07/78	09/72-09/74	09/78-10/79	05/79-08/82
Motor*	132AC.1.000	132.AC.4000		132C3.040 132C3.031
(US-)Motor**	132A1.040.4 132A1.040.5 132A1.031.5		132C2.040 132C2.031	132C3.040 132C3.031

* lt. Eberhard Kittler: „Das große Fiat Spider Buch“: Erste Nummer aus der in Deutschland erteilten ABE

** lt. Modelidentification www.mirafiori.com/id/table124.html

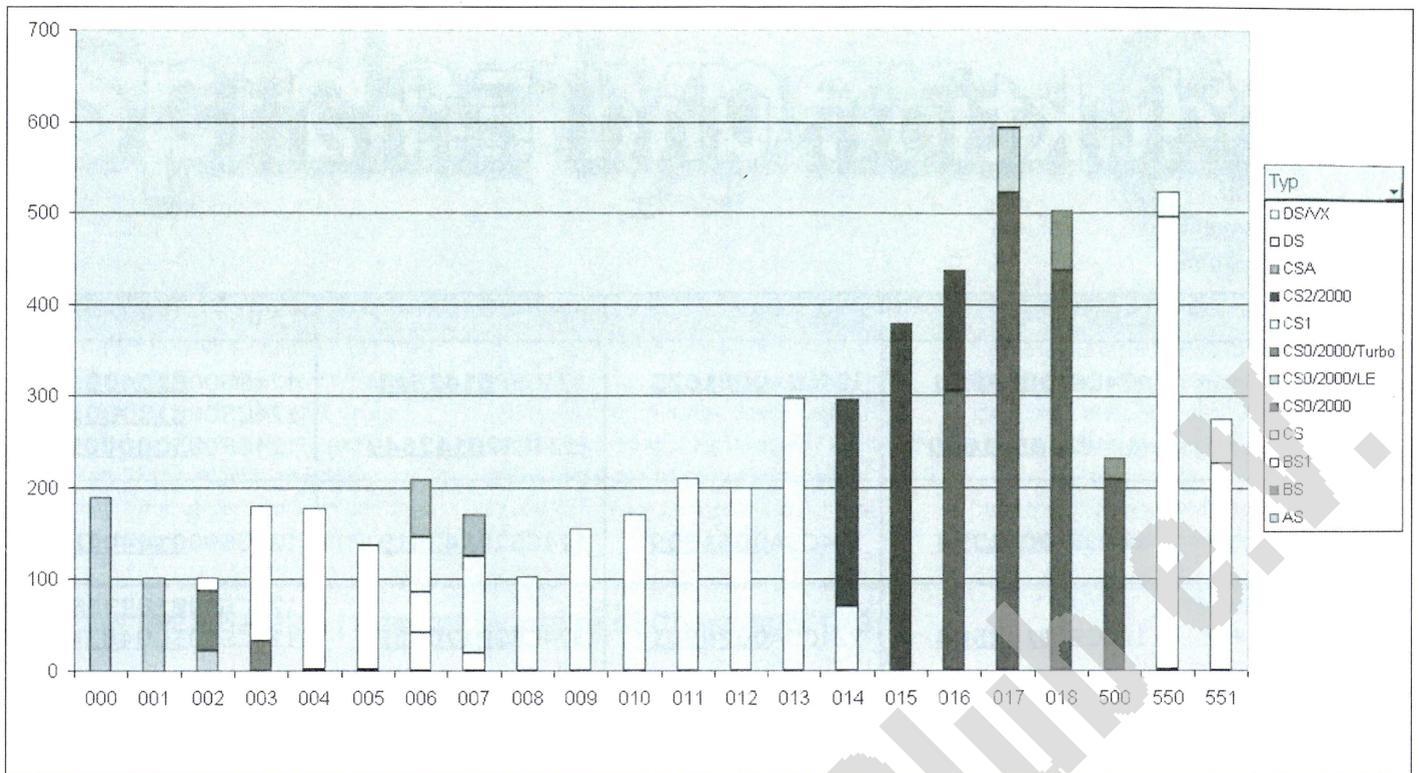
*** lt. Spiderregister www.fiatspider.de

Spidertyp	CS0 Lim.Edition	CS0 Turbo	DS	VX
1. Fahrgest.nr *	Wie CS0	Wie CS0	124DS00 <u>5500001</u>	Wie DS
1. bekannte Fahrgest.nr.***	124CS00 <u>0177515</u>	124CS00 <u>8180778</u>	124DS00 <u>5500004</u>	124DS00 <u>5502411</u>
Letzte bekannte Fahrgest.nr.***	124CS00 <u>8179994</u>	124CS00 <u>5003764</u>	124DS00 <u>5511939</u>	124DS00 <u>5511805</u>
Bauzeit	Modelljahr 81	04/81-83	03/82-11/85	07/83-11/85
Motor*			132C3.031	232.R.14
(US-)Motor**	132C3.031	132C3.031	132C3.031	

* lt. Eberhard Kittler: „Das große Fiat Spider Buch“: Erste Nummer aus der in Deutschland erteilten ABE

** lt. Modelidentification www.mirafiori.com/id/table124.html

*** lt. Spiderregister www.fiatspider.de



Die fett hervorgehobenen Ziffern der Fahrzeugnummern sind die chronologische Nummerierung, die ich in der folgenden Grafik zusammenfassend dargestellt habe. Die Grafik zeigt, welche Typen wie oft in unserem Register vertreten sind, wobei jeder Balken einen

10000er-Bereich darstellt. Die dreistellige Balkenbeschriftung steht dabei für die 7-stellige fortlaufende Nummer, Bsp: 003 = 124BS**003**xxxx + 124BS1**003**xxxx oder 017 = 124CS00**017**xxxx + 124CS00**8179**xxx

Viel Spaß damit!
rdv



+++ SERVERAUSFALL 25.11.2007 22:29H +++

UND, HAT ES IRGENDJEMAND BEMERKT?

Ich als Webmaster auch nicht. Aber unserem Clubmitglied Peter Bleßmann ist es aufgefallen. Er betreut und betreibt unsere Homepage. Oder besser gesagt, er lässt sie betreiben, wie das heute so üblich ist mit der Sub-sub-beauftragung etc..

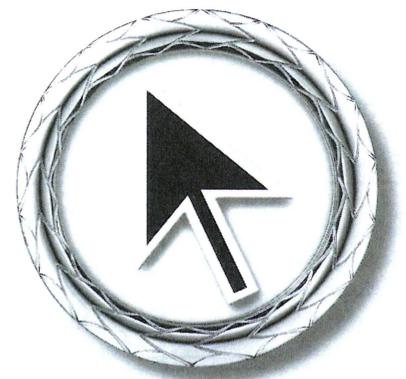
Am Sonntag, den 25.11.2007, um 22:29 Uhr hat Peter eine automatisierte SMS bekommen, dass am Webserver, der unsere Homepage im Internet bereitstellt, das Netzteil ausgefallen ist. TOTALAUSFALL!

Nach Rücksprache mit dem beauftragten Provider wurde ein Fallback-Server aktiviert, der mit der aktuellen Datensicherung gegen 1:00 Uhr betriebsbereit war und damit unsere

Homepage nach 2,5 Stunden Ausfallzeit wieder im Internet online verfügbar gemacht hat.

In der Zwischenzeit wurde fieberhaft nach einem Ersatznetzteil gesucht und dieses bis Montagmorgen in den defekten Server eingebaut. Damit war der aktuelle Datenbestand innerhalb von acht Stunden wieder verfügbar und der produktive Server wieder in Betrieb.

Als Kenner der Materie muss ich hiermit anerkennen, dass das schon allgemein eine Glanzleistung und für einen Wochenendausfall eine besondere Glanzleistung der Betreiber war. Hut ab! Dank an Peter und seine Hintermänner für die geleistete Arbeit und eine Verfügbarkeit von über 99,9%!



PS: Für nicht ITler: Der PC mit unserer Internetpräsenz ist am Sonntagabend kaputtgegangen und innerhalb von acht Stunden repariert worden, so dass das Problem im Grunde keiner mitbekommen hat und nichts verloren gegangen ist. Einfach Klasse!!! ;-)

rdv

Mitgliederbewegungen



NEUE MITGLIEDER:

Dr. Charlotte Jurenz
Reg. 1

Brackrade 15
23715 Bosau

04527 9830
jupli@gmx.de

ÄNDERUNGEN:

Giovanni Greco
Reg. 9

Lämlinstr. 18
74080 Heilbronn

07131 486947
info@autohofle.de

Thilo Mohns
Reg. 0

Welle 36
NL-5507 NX Veldhoven

???
t.mohns@chello.nl

UNBEKANNT VERZOGEN:

Carsten Salewski
Reg. 6

Oesterleystr. 12
30171 Hannover

???
???

Wir gratulieren

... ZUR HOCHZEIT unseres Mitglieds Sven Stark
aus Bad Vilbel.

Am 2. November 2007 war es soweit. Zuerst das
Ja-Wort im Standesamt, dann ein langer Hochzeits-
kuss vor dem Standesamt und anschließend lautstark
mit dem Spider durch die alte Kurstadt fahren.

Unseren herzlichsten Glückwunsch zur Hochzeit und
alles Gute für die Zukunft.

Euer Spider-Club-Vorstand





Technik –

recycled

WENN DIE LICHTER DUNKEL BLEIBEN 1 – AUS HEFT 1/1994

Jeder hat schon davon gehört, keiner will die Erfahrungen mit dem eigenen Wagen machen und nur wenige wissen sich zu helfen. Es geht um den Kriechstrom. Solche Fehler haben oft banale Ursachen, kosten nur Pfennigbeträge in der Beseitigung und können in der Fehlersuche fast beliebig teuer werden.

Mit diesem Beitrag soll Euch keine Patentlösung gezeigt werden. Die gibt es nämlich nicht, da jeder Fehler anders geartet ist. Ihr erfahrt nur ein paar technische Grundlagen, welche Ursachen in Frage kommen und wie Ihr systematisch bei der Fehlersuche vorgehen solltet, um den Fehler einzukreisen.

Die folgenden Betrachtungen sind unabhängig vom Modell. Sie gelten für jedes Auto gleichermaßen. Die Fehlerwahrscheinlichkeit steigt allerdings mit dem Alter des Wagens. Ganz allgemein kann ein Gleichstrom – und nur dieser Fall soll hier betrachtet werden – nur fließen, wenn eine elektrische Quelle (in unserem Fall die Batterie) und ein elektrisch leitender Pfad vorhanden sind. Verbindet dieser Pfad nun Orte mit einem unterschiedlichen elektrischen Potential, so fließt entlang dieses Pfades ein Strom. Dieser Strom (Formelzeichen I) ist um so größer, je größer die Potentialdifferenz gleichbedeutend mit der elektrischen Spannung (Formelzeichen U) – entlang dieses Pfades ist. Weiterhin führt auch ein kleinerer elektrischer Widerstand (Formelzeichen R) bei sonst gleichen Verhältnissen zu einem größerem Strom. Die eben beschriebenen Gesetzmäßigkeiten dürfte vielen von Euch als Ohm'sches Gesetz bekannt sein. Dieses lautet in seiner einfachsten Form:

$$R = \frac{U}{I}$$

Ist also die Spannung U und der Kriechstrom I bekannt, so kann der Widerstand des elektrischen Pfades bestimmt werden.

Um ein Gefühl für die Größenordnung der zu erwartenden Messergebnisse zu erhalten, soll einmal ein ganz einfaches Beispiel aus der

Praxis gerechnet werden. Unser „Testwagen“ soll im konkreten Fall nach einer Woche nicht mehr anspringen. Folgende Annahmen wurden zugrunde gelegt:

- es ist eine 45 Ah-Batterie eingebaut;
- der Kriechstrom ist so gering, das die Batteriespannung als konstant angenommen werden kann;
- aufgrund des Alters und des Ladezustands der Batterie ist diese nach der Entnahme von etwa 20 Ah zu schwach, um den Motor zu starten.

Unter diesen Voraussetzungen reicht ein Kriechstrom von etwa 120 mA aus, um die Batterie „leer zu nuckeln“. Würde der Wagen schon nach einer halben Woche nicht mehr anspringen, wäre der Kriechstrom doppelt und der Widerstand gegen Masse nur halb so groß wie in unserem Ausgangsbeispiel.

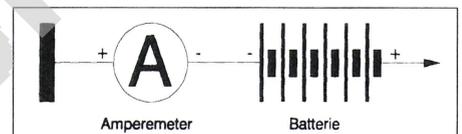
Wird der eben errechnete Wert von 120 mA in die obige Gleichung eingesetzt, so errechnet sich ein Widerstand von 100 (Ohm). Was heißt das? In unserem Beispiel wäre eine unerwünschte elektrische Verbindung zwischen den Batteriepolen in der Größenordnung von 100 vorhanden. Ein Gefühl für die Zahlenwerte gibt Euch folgender Vergleich: Eine kleine Armaturenbrettleuchte mit einer Leistungsaufnahme von nur 1,5 W „zieht“ den gleichen Strom.

Doch wie entsteht nun ein solcher Kriechstrom und wie kann der Fehlerort eingegrenzt werden? Das bisher Gesagte macht deutlich, dass eine ungewollte elektrische Verbindung zwischen dem Plus- und Minuspol der Batterie vorhanden ist. Welche Verbindungen sind im einzelnen denkbar?

Fangen wir an der Quelle an. Die erste Möglichkeit ist eine Verbindung im Inneren der Batterie. Dieser Effekt ist auch als Selbstentladung der Batterie bekannt und tritt in Abhängigkeit der Außentemperatur, des Alters und des Ladezustands der Batterie immer auf. Eine gesunde Batterie verliert etwa 1% ihrer Nennkapazität am Tag. Bei einer Kapazität

von 45 Ah entspricht das einem Selbstentladestrom (oder Kriechstrom im weiteren Sinne) von 20 mA. Die Ursache für den vermeintlichen Kriechstrom könnte also auch in einer altersschwachen Batterie liegen.

Um zu untersuchen, ob der Fehler innerhalb oder außerhalb der Batterie liegt, muss der Strom gemessen werden, der durch die Batterie fließt. Das geschieht wie folgt:



Doch bevor Ihr wirklich die Messung vornehmt, solltet Ihr sicherstellen, dass alle Verbraucher ausgeschaltet sind. In den älteren Spidermodellen kann z.B. der Motor des Heizungsgebläses auch bei abgezogenem Zündschlüssel eingeschaltet werden. Viele Fälle von Kriechströmen gehen auf solche Bedienungsfehler zurück... Sind alle Verbraucher ausgeschaltet, kommen im wesentlichen nur noch zwei berechnete Stromkunden in Frage: die Uhr und die Speicherelektronik des Radios. Ihr Stromverbrauch ist allerdings relativ gering und bewegt sich in der Größenordnung weniger mA.

Falls Euer Radio ohne Strom sein Gedächtnis verliert, erleichtert ein kleiner Zettel mit den Frequenzen der gespeicherten Sender die erneute Programmierung.

Fortsetzung folgt..

Euer
Thorsten Machner



Es gibt wichtigeres als Kriechströme...

Mille Vino 2007

Klassiker-Tour im Pfälzer Wald



erreichte der Corso bei traumhaftem Herbstwetter am Nachmittag die Totenkopfhütte. Nach einer Stärkung bei Kaffee und Kuchen wurde das abendliche Etappenziel Bad

Bergzabern unter die Räder genommen. Bei mehreren Ortsdurchfahrten erfreuten sich die Gäste der zahlreichen Weinfeste am Anblick der klassischen Automobile.

AM ERSTEN WOCHENENDE im Oktober trafen sich bei sonnigem Herbstwetter 10 Klassiker und einige neuzeitliche Cabrios in Kleinkarlbach zu einer gemeinsamen Wochenend-Tour entlang der Pfälzer Weinstraße.

Neben sechs Fiat Spidern – von AS bis Volumex – waren ein Peugeot 403, ein Porsche 911, ein Land Rover und unser Lancia Delta HF Integrale (der 124er stand leider defekt in der Garage) am Start.

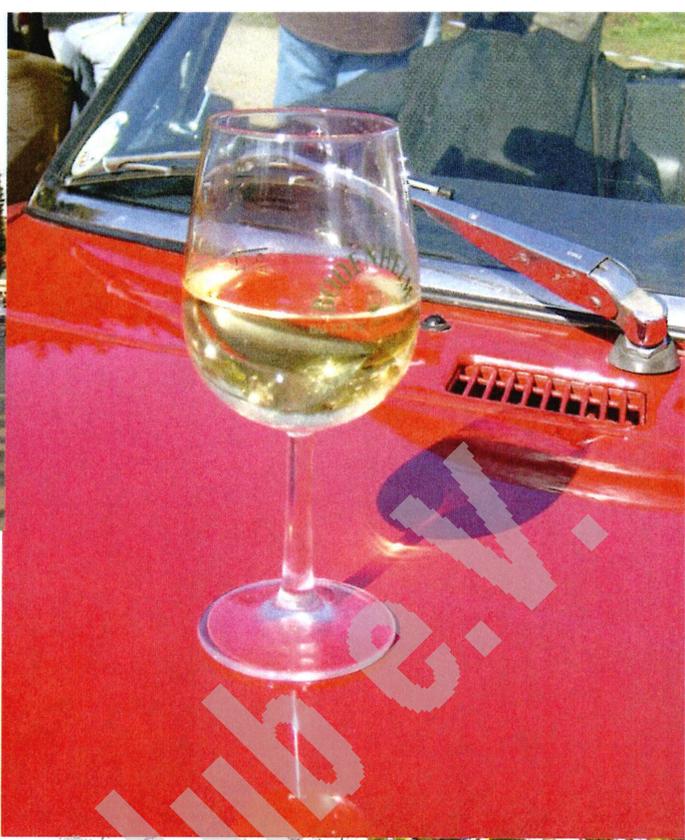
Nach einem Begrüßungs-Picknick für die Teilnehmer mit Pfälzer Spezialitäten und einem ersten Glas Perlwein ging es entlang der Weinstrasse durch die malerische Pfalz.

Über Bad Dürkheim, Neustadt an der Weinstrasse, Schwarzohl und Breitenstein



Fahren Sie, wir versichern:
OldTimer





Am Abend stand natürlich der Besuch eines Weinfestes auf dem Programm, der von allen Teilnehmern der Rallye erfolgreich absolviert wurde.

Der Sonntagmorgen führte die Mille Vino dann auf das Weingut Hitziger am Liebfrauenberg, wo der Winzer Stefan Hitziger nach einer ausführlichen Betriebsbesichtigung zu einer Weinprobe geladen hatte.

Mit ‚vollen‘ Klassikern ging es dann wieder über die Weinstrasse Richtung Norden, wo sich die Teilnehmer am Nachmittag voneinander verabschiedeten.

Organisiert wurde dieses schöne Treffen von den Spider-Club-Mitgliedern Andrea + Joachim Häring sowie Stefan Weber, denen wir hiermit, auch im Namen der anderen Teilnehmer, nochmals für das gelungene Wochenende in der Pfalz danken möchten.

Ulrike + Dirk Nüchel



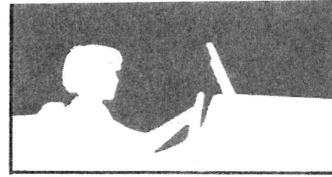


Fahren Sie, wir versichern:
YoungTimer



Reprint aus dem Club – Archiv





Come prima

Fahrbericht Pininfarina Spidereuropa Volumex
Neue Version des italienischen Klassikers mit
135 PS starkem Kompressormotor.

Zur Geburtsstunde des Fiat 124 Spider gab es einen feierlichen Anlaß. Im Jahre 1966 würdigte man den 100. Geburtstag von Giovanni Agnelli, der 1901 den Grundstein zur Fabbrica Italiana di Automobili Torino (Fiat) gelegt hatte. Heute, 18 Jahre nach seiner Präsentation, lebt dieses Auto immer noch, hört auf den Namen Pininfarina Spidereuropa und hat jetzt eine Stärkung erfahren. Sergio Pininfarina, seines Zeichens angesehener Karosserie-Designer, produziert den offenen Klassiker mittlerweile in Eigenregie, spendierte seinem Adoptiv-Auto einen Kompressor-Motor mit 135 PS (99 kW) und sorgt auf diese Art für typisch italienisches Temperament.

Unbedingt nötig hatte der zweisitzige Spider diese Kraftkur freilich nicht, zählt er doch schon aufgrund seiner klassi-

schen Kühlergrill. Einzige Zutaten aus jüngerer Zeit sind beim Volumex-Spider (Volumex leitet sich ab von volumetrischem Kompressor) die Rohrstoßstangen und die sieben Zoll breiten, dreiteiligen Leichtmetallräder mit flachen 50er-Reifen.

Das Interieur des Spiders wurde so belassen, wie sich das für ein offenes Auto aus den sechziger Jahren gehört. Da gibt es noch ein richtiges Armaturenbrett, das diesen Namen auch verdient – denn es ist wirklich ein Brett, mit Holzfurnier, eben und gerade, von der Tankuhr ganz links außen bis hin zum Handschuhkasten-Deckel vor dem Beifahrer. Die moderne Digitaluhr stört allerdings ein wenig, aber man muß sie ja nicht unbedingt ansehen, zumal sie sich bei geöffnetem Verdeck sowieso nur schlecht ablesen läßt.

Die jüngste Version des Pininfarina Spidereuropa präsentiert sich mit einem Kompressormotor von Lancia

schen Form zu den besonders reizvollen Autos. Die Karosserielinie mit dem charakteristisch zur Mitte hin abfallenden Heck und der nicht minder eigenständigen Front erweckt auch heute noch bei sensiblen Autofahrern Liebe auf den ersten Blick. Dabei ist der Pininfarina Spidereuropa auf höchst erfreuliche Weise ganz und gar der alte geblieben. Kein neumodischer Spoiler verunziert die Carrozzeria mit dem Pininfarina-Wappen an den Wangen, und der Motor bekommt seine Kühlluft noch durch einen schönen, charakteristi-

Das gilt für die großen Rundinstrumente Tachometer und Drehzahlmesser in keiner Weise, sie liegen genau im Blickfeld des Fahrers. Wenn es jedoch ans Sitzen geht, muß sich der Körper den Eigenheiten dieses Spiders unterordnen. Füße und Beine finden zwar noch eine einigermaßen arbeitsgerechte Position, aber der Umgang mit dem flachgestellten, lederbezogenen Dreispeichen-Lenkrad ist zumindest auf den ersten Kilometern sehr gewöhnungsbedürftig. Da, wo er hingehört, ist dagegen der kurze, aus einem stilvollen Ledersack ragende Schalthebel placiert, mit dem sich die fünf Vorwärtsgänge exakt, aber nicht sehr leichtgängig schalten lassen. Ansonsten zeigt das Interieur des ehemaligen Fiat, daß man auch schon vor 18 Jahren wußte, wo

Fotos: Wilhelm

die wichtigsten Bedienungshebel unterzubringen sind.

Das Öffnen des Verdecks ist beim Pininfarina Spider ein erfreulich einfacher Vorgang: Nach dem Lösen von zwei Schnappverschlüssen am verchromten Rahmen der Verbundglas-Frontscheibe wird das flexible Dach im Handumdrehen hinter den beiden Sitzen verstaut, wo es unter einer Staubplane Schutz findet.

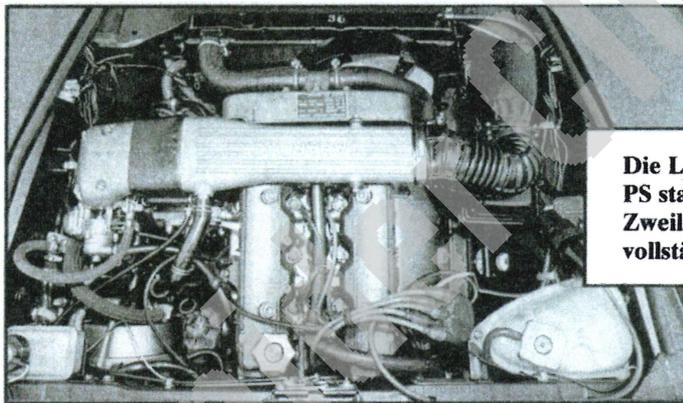
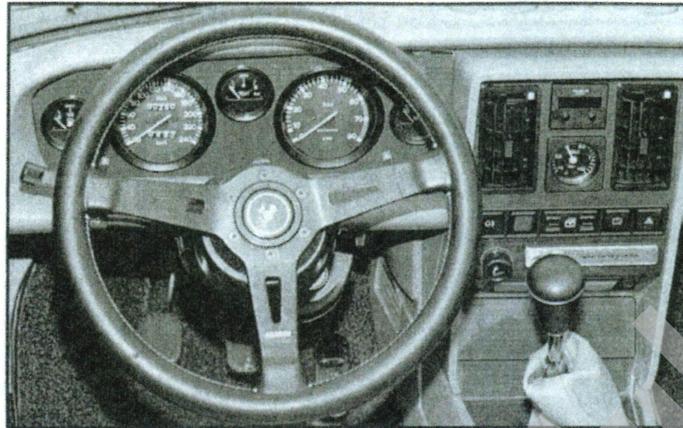
Im offenen Zustand entfaltet der Klassiker dann seinen ganzen Charme. Die niedrige Gürtellinie, die kleine Frontscheibe und das voll versenkte Verdeck vermitteln das Gefühl, völlig im Freien zu sitzen. Der im Vergleich zu vielen modernen Cabrios zügig durchs Cockpit wirbelnde Fahrtwind macht das Fahren mit diesem Spider zu einem überaus reizvollen Erlebnis.

Für gesteigerte Fahrfreude sorgt beim Pininfarina Spider-europa Volumex aber auch das von Lancia stammende, jedoch mit Abarth-Schriftzügen verzierte, 135 PS (99 kW) starke Kompressortriebwerk. Das mechanisch, via Zahnriemen angetriebene Roots-Gebläse

verhilft dem Zweiliter-Triebwerk mit zwei obenliegenden Nockenwellen zu einer Drehmoment-Charakteristik, die in ihrer Art an hubraumstarke, spezifisch niedrig belastete Saugmotoren erinnert. Schon



bei rund 1500 Touren steht gutes Duchzugsvermögen bereit, so daß der Motor mit dem rund



Die Ladedruckanzeige für den 135 PS starken, durchzugskräftigen Zweiliter-Kompressormotor vervollständigt die Armaturen

1050 Kilogramm schweren Piemontesen relativ leichtes Spiel hat. Unterstützt wird diese bullige Charakteristik noch durch die insgesamt kurz gewählte Gesamtübersetzung, so daß man sich vornehmlich auf Landstraßen häufig im Bereich des maximalen Drehmoments (206 Nm bei 3000/min) bewegt.

Kurvenreiche Straßen sind denn auch die Domäne des Kompressor-Spiders. Man rollt im großen Gang dahin, manchmal auch im vierten, läßt die Landschaft auf sich einwirken und genießt das sanfte Auspuffbrabbeln. Eventuelle Überholvorgänge sind dank der schon frühzeitig bereitstehenden Leistung mit wenig Schaltarbeit verbunden.

Das Vermögen des Motors, in den großen Gängen gut von unten heraus zu ziehen, nützt der

Spider Volumex-Fahrer demzufolge in der Praxis gerne aus, zumal ein solcher Fahrstil gut mit dem Charakter eines offenen Autos harmoniert. Aber auch mit Sprinterqualitäten kann der Spider Volumex bei Bedarf aufwarten. Nach Werksangaben beschleunigt der niedrige Zweisitzer in weniger als neun Sekunden von null bis 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt nach Werksangaben bei rund 190 km/h – geschlossen natürlich. In diesem Fall verlangt der reife Piemonteser allerdings von seiner Besatzung einige Nehmerqualitäten, denn bei hohen Geschwindigkeiten verursacht das Verdeck lautstarke Windgeräusche.

Damit der Open-Air-Klassiker die von Abarth bereitgestellte Kompressor-Potenz gut verkräftet, hat man bei Pininfarina im Turiner Vorort Grugliasco das Fahrwerk entsprechend überarbeitet. Straffer abgestimmte Schraubenfedern mit

Technische Daten und Fahrleistungen*

Pininfarina Spidereuropa Volumex

MOTOR
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit mechanischer Aufladung (Roots-Gebläse), vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, Fallstrom-Doppelvergaser Weber.

Leistung 99 kW (135 PS) bei 5600/min, Hubraum 1995 cm³, Bohrung × Hub 84,0 × 90,0 mm, Verdichtungsverhältnis 7,5:1, max. Drehmoment 206 Nm bei 3000/min, max. Ladedruck 0,4 bar.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung.

Übersetzungen: I. 3,67, II. 2,10, III. 1,36, IV. 1,0, V. 0,88, R. 3,526, Achsantrieb 3,727:1.

KAROSSERIE UND FAHRWERK
Zweisitziges Cabriolet mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie.

Vorn Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Längs-, Schub- und Reaktionsstreben, Panhardstab, vorn und hinten Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer, Schnecken-Rollenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse mit Servounterstützung, vorn und hinten Scheibenbremsen, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreiße 7 J × 15.
Reifengröße 195/50 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Radstand 2280 mm, Spur vorn/hinten 1385/1374 mm, Außen-

maße 4245 × 1630 × 1290 mm, Tankinhalt 45 L, Leergewicht 1060 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1260 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h 8,7 s
1 km mit steh. Start 29,9 s

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)

Bei 90 km/h im V. Gang 8,2
Bei 120 km/h im V. Gang 10,0

Stadtverkehr 14,0
Kraftstoffart Super

PREIS
Pininfarina Spidereuropa Volumex DM 29 950,-

*Werksangaben

Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfern und größer dimensionierte Stabilisatoren legen zwar die Karosserie etwas tiefer, sorgen aber auch für einen kargen Federungskomfort. Kurze und starke Fahrbahnunebenheiten schütteln die Spider-Karosserie kräftig durch, die straffe Federung hingegen ist für die Insassen noch akzeptabel – schließlich sitzen sie ja in einem klassischen Sportwagen, dessen Konzeption noch aus den harten Sechzigern stammt.

Daß ihm andererseits neuzeitliche Accessoires wie breite Leichtmetallräder mit flachen Serien 50-Reifen durchaus gut anstehen, stellt der Pininfarina Spider Volumex eindeutig unter Beweis. Die sieben Zoll breiten, dreiteiligen Speedlineräder mit Pirelli P7-Pneus des

Formats 195/50 VR 15 füllen die Radhäuser prall aus und wirken keineswegs übertrieben, zumal die Italiener auf den Anbau von voluminösen Kotflügelverbreiterungen verzichten.



Im Fahrverhalten befindet sich der Spider dank der Fahrwerks-Modifikationen noch durchaus



auf der Höhe der Zeit. Kurven durchheilt der mit doppelten Querlenkern vorne und einer von vier Längslenkern und einem Panhardstab geführten Starrachse hinten versehene Turiner Edelmann wie auf Schienen. Bei forciertem Tempo neigt er zwar etwas dazu, über die breiten Vorderräder zu schieben, doch dank der nun schon frühzeitig zur Verfügung stehenden Kompressor-Kraft läßt sich vornehmlich in engeren Biegungen mit dem Gasfuß ein leichtes, jederzeit unproblematisches Übersteuern provozieren.

Andererseits läuft er trotz der üppigen, 195 Millimeter breiten Bereifung ordentlich geradeaus, sofern ihn nicht ganz grobe Unebenheiten und daraus resultierende Karosserieverwindungen daran hindern. In solchen Fällen animiert er zum regen Gebrauch der nicht eben leichtgängigen, aber doch sehr präzisen Lenkung.



Die 18 Jahre alte Linie des klassischen Spider gefällt auch heute noch aus jedem Blickwinkel

Daß dieses Automobil seit nunmehr rund 18 Jahren in der Via Lesna von den Bändern rollt, merkt man auch an der Verarbeitungsqualität. Säuberlich eingebaute Bodenteppiche mit eingewebtem Firmensignet, ein gut sitzendes Verdeck sowie satt schließende Türen verdeutlichen die Bemühungen um sorgfältigere Fertigungsqualität.

Doch auch diese Tatsache kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich dieser Spider beim Fahren schon ein bißchen altmodisch anfühlt. Aber gerade hierin liegt ein großer Reiz dieses Autos, das in einer limitierten Auflage von 200 Exemplaren entsteht und für 29 950 Mark bei allen Fiat-Händlern bestellt werden kann. Es hat im Laufe der Zeit nichts von seinem Reiz eingebüßt – im Gegenteil.

Paul Schinhofen





Spider Magazin recycled



HEFT 4/1987

Der erste Teil der vorliegenden Weihnachtsausgabe 1988 des Spider Magazins ist der Ersatzteilbeschaffung gewidmet. Auf drei Seiten stellt das Magazin den Clubmitgliedern Adressen, Rufnummern und Infos von Teillieferanten und Servicebetrieben zur Verfügung, die sich mit dem Fiat Spider befassen.

In einem bebilderten Bericht wird geschildert, welche Hürden TÜV und StVZO auch schon vor zwanzig Jahren den tapferen Spiderbesitzern in den Weg stellten, die ihre Autos modifizieren wollten. Im konkreten Fall wird geschildert, wie ein Hamburger Clubkamerad seine CD30 mit 205er Reifen (ich würd's nicht machen) erst beim Pinneberger TÜV eingetragen bekam (ich empfehle heute auch Norderstedt).

Neben den üblichen Rubriken, wie z.B. „kurz notiert“ wurde das Ableben eines Clubkameraden betrauert, wie es ja leider auch heutzutage immer wieder vorkommt.

Außerdem wurde zur Jahreshauptversammlung 1988 auf dem Pfingsttreffen in Mainz eingeladen und ein Zeitungsartikel als Nachlese zum Herbsttreffen 1987 in Bielefeld veröffentlicht.



AUSGABE 4/87

3. JAHRGANG

DM 2,50

Clubmitglied Hubertus Labes steuerte einen weiteren Beitrag über seine USA-Reise bei: Diesmal besuchte er Las Vegas und ebenda ein Automobilmuseum mit ganz besonderen Exponaten, wie z.B. die Limousinen von Dunkelgestalten wie Al Capone, Benito Mussolini oder Adolf Hitler.

Ein weiterer Reisebericht, diesmal über Großbritannien informierte die Leser über Gebräuche und Sehenswürdigkeiten auf der Insel. Der Verfasser beschreibt eine Rundreise durch die südenglische Provinz von Harwich bis zum Südwestzipfel Lands End.

Gute Nachricht aus Pinneberg

„Fahrspaß auf 205er-Walzen“ hieß der Artikel von Jürgen mit verlockenden Hinweisen auf die noch bessere Straßenlage, gute Fahreigenschaften im Grenzbereich und guter Geradeauslauf.

Schon dieser Artikel hatte Überzeugungsarbeit geleistet, als mich Jürgen jedoch in Hamburg besuchte und ich seine Räder auf mein Auto montiert hatte, war ich sicher: Ich muß sie besitzen!

Nachdem allerdings schon die Eintragung der 185/70 HR13 auf CD 30 zu einer eher mühevollen Angelegenheit geriet, war ich zumindest skeptisch. Ich war seinerzeit extra deswegen zum TÜV nach Marl im Ruhrgebiet gefahren (ca. 300 km), denn ich war - und bin heute noch - der festen Überzeugung, daß die CD 30-Felge konkurrenzlos schön ist und ideal zum Spider paßt, dagegen meine Originalfelge (Bezeichnung: CD 135) wie die berühmte Faust aufs Auge.



Eine Eintragung der CD 30 mit 185er Bereifung ist für den Europreis wegen der unterschiedlichen Felgenreife und entsprechend wegen des unterschiedlichen Reifendurchmessers erforderlich. Während für den Euro original 185/60 HR14 auf 5 1/2 7x14 Felgen eingetragen sind, hat die CD 30 185/70 HR 13 auf 5 1/2 7x13.

Nur mit einem Gutachten und einem Tachotest, der, da die Werte sich minimal verändern, problemlos verlief, ist eine solche Eintragung möglich. In diesem Zusammenhang nochmals ein Dankeschön an den Fiat 124 Spider Club Deutschland, der im Besitz eines solchen Einzelgutachtens der Fiat AG ist und mir dieses damals zur Verfügung stellte.

Aber wie gesagt, Jürgen und seine 205er hatten ganze Arbeit geleistet

und der Kampf begann von Neuem. Bei Jürgen hatte alles phantastisch geklappt, mit dem Gutachten der Fa. Wochner hatte er beim TÜV Wolfhagen keine Probleme, Felge und Reifen wurden anstandslos eingetragen und wie in seinem Artikel beschrieben, die im Gutachten geforderten Schmutzfänger "wurden nicht in die Papiere eingetragen und konnten nach dem TÜV wieder entfernt werden." Gratuliere! - Doch dazu später mehr.



Bei mir war diese Aktion ein Drama in drei Akten.

„Warum in die Ferne schweifen, das Gute liegt so nah“, dachte ich zuerst und orderte das Wochner-Gutachten nach Hamburg, wo es allerdings nie ankam und damit war auch schon Vorhang nach dem ersten Akt.

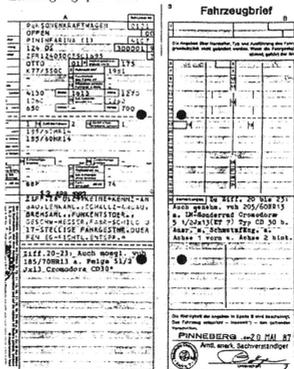
Also doch in die Ferne - nach Osnabrück. Der gute Jürgen knies stand rapier zur Seite, denn dort gab es einen Bekannten vom Freund des Bruders der Nichte eines Spiderfahrers, der ganz wichtig beim dortigen TÜV war. Terminlich war alles klar, Wochner war wiederum verständigt, drei Spider standen in Reih und Glied bereit, nur der Bekannte vom Freund des... war nicht da und mit ihm das Gutachten.

S/M 7

Fahr'n, Fahr'n, Fahr'n auf der Autobahn - umsonst. Ende des zweiten Aktes. Vorhang.

Beim dritten Anlauf das ersehnte Happy-End. Der TÜV in Pinneberg hat unter Hamburgs Autofahrern einen guten Ruf - die Leute dort seien nett und gründlich, aber fair.

Also Wochner angerufen (die kannten mich schon) und Gutachten nach Pinneberg. Und siehe da, Gutachten da, Spider da, Prüfer völlig begeistert, Eintragung perfekt.



Fast perfekt, und da sind wir bei den berühmten Schmutzfängern, denn die wurden leider doch mit eingetragen und das gleich vorne und hinten. Bei mir muß der Satz also lauten: "Sie werden in die Papiere eingetragen und können nach dem TÜV wieder entfernt werden..."

Diese Schmutzfänger, die also zumindest

zur Vorführung montiert werden müssen, leihen wir gerne aus (leihen bedeutet zurückgeben, denn es wollen vielleicht auch noch andere). Sie werden mit jeweils vier Schrauben an den Radläufen angebracht, bei neueren Modellen an den Kunststoffeinbauten.



Jetzt die Nachricht! Der TÜV Pinneberg kennt das Wochner Gutachten nun. Das bedeutet, daß 205/60 HR 13 auf CD 30 dort auch ohne das teure Einzelgutachten bei allen Spider-typen außer AS eingetragen werden können. Einfach aufmontieren, Schmutzfänger dran und an Herrn Böge wenden. Zwei Mitglieder haben das bereits erfolgreich praktiziert. Hier noch die Telefonnummer des TÜV Pinneberg: 0 41 01 - 7 38 81.



Viel Erfolg! HWL

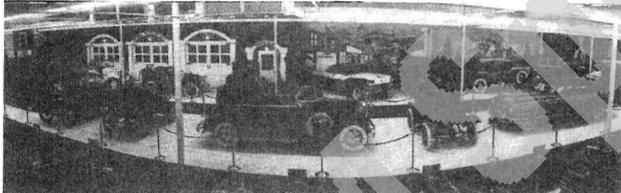
Alt gereift, nicht gereut

Auto Neoklassiker als Geldanlage, Kaufberatung aus Dwi 5/86

Auto-Neoklassiker: Fahrspaß und sichere Geldanlage						
Typ	gebaut	noch zugelassen (Stück)	letzter Neupreis (Mark)	Tiefstpreis (Loch in Mark)	Marktwert '86 (Loch in Mark)	Kaufempfehlung
Citroën DS Cabrio	61-75	11	24000	5	25000	sofort kaufen
Citroën SM	70-75	11	44558	4500	18000	warten
Fiat 124 Spider	65-74	743	14950	1100	9000	sofort kaufen
Ford Capri RS 2500	72-73	930	16310	6800	9000	warten
Lancia Gamma Coupé	78-84	350	4052	5	8000	warten
Mazda RX3	73-76	11	12975	8300	5500*	warten
Mercedes 220 SEC	60-66	11	22500	14000	11000	warten
*Mercedes 600			16500			

S/M 8

Imperial Palace Auto Collection



Las Vegas hat seine eigenen Gesetze! Damit ist nicht nur die außerordentlich lockere Gesetzgebung des Staates Nevada gemeint, die der Wüstenose mit Casinos und Weddingchaps gleich neben dem Divorce-Centre zur heutigen Geltung als Spiel- und Showmetropole verhalf, sondern auch die Masche, mit der professionellen Spieler oder solche, die es werden sollen, an die slot-machines gelockt werden.

Sogenannte Coupon-books, an Informationsstellen, Hotel-Empfangstheken oder Busstationen erhältlich, offerieren "two for one-breakfast", extrem günstige Unterkünfte, free gifts wie Mützen, T-Shirts oder anderen nutzlose Souvenirs, kalte und warme Buffets zu Spottpreisen und vieles andere mehr.

Ein Nicht-Spider verbringt hier den billigsten Urlaub seines Lebens, denn um die Touristen in die Stadt und damit an die Slot-machines zu locken, ist nichts gut und preiswert genug. Amerikas Show-Größen geben sich die Kliniken in die Hand, Super Luxushotels bieten Suiten zu Motelpreisen an und wer in Las Vegas sein Frühstück bezahlt, ist selber Schuld.

Durch ein solches Coupon-book wurden wir auf die Auto-Collection des Imperial Palace Hotel & Casino aufmerksam. Wenn wir nämlich fünf Dollar in 25cent-Münzen tauschen würden (die dann hervorragend in den einarmigen Banditen passen, ansonsten nur schwer in der Tasche liegen), bekämen wir freien Eintritt in das oberste Stockwerk des Hotels, welches ein phantastisches Automuseum beherbergt.

Mit über 200 antiken, klassischen aber

auch sogenannten "special-interest" Autos ist die Imperial Palace Auto Collection eine der größten Privatsammlungen der Welt und wurde vom Magazin "Car and Driver" unter die zehn Besten der Welt gesetzt. Die Wagen, galerieartig vor entsprechenden Kulissen oder Gemälden aus der jeweiligen Zeit placiert, sind allesamt in hervorragendem Originalzustand und ausnahmslos fahrbereit.

Die besondere Attraktion bilden die schon angesprochenen Autos mit "special-interest". Das Museum hat sich nämlich auf solche Autos spezialisiert, die eine besondere Rolle in der Geschichte gespielt haben oder die für eine Persönlichkeit der damaligen Zeit besonders umgebaut oder ausgestattet wurden.

So findet man eine Delage Limousine von 1928, die für den persönlichen Gebrauch seiner Majestät, König Prajadhipok, Lord Rama VII, König von Siam mit einer Aluminium Karosserie ausgerüstet, mit feinstem Leder, Gold und Silber ausgeschlagen und von diesem bis 1958 gefahren wurde.

Weiterhin ist der 1939 Alfa Romeo zu sehen, den der Diktator Italiens, Benito Mussolini seiner Mätresse, Claretta Petacci schenkte und der 1945 Teil der Kolonne war, mit der "Il Duce" von Milano aus in die Schweiz zu flüchten versuchte, vergeblich, wie man heute weiß. Bei Dongo wurde er, als deutscher Soldat verkleidet, von Partisanen aufgegriffen und am nächsten Tag zusammen mit Claretta exekutiert.

Aber auch einige amerikanische Präsidentenautos von 1907 bis 1952 fanden

S/M 13

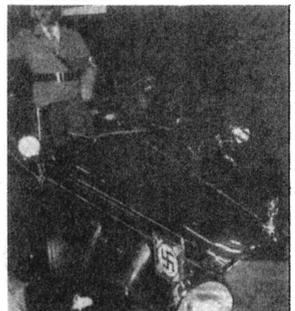
ihren Weg nach Las Vegas, ebenso wie der Wagen, den Zar Nikolaus II bis zu seiner Ermordung durch Bolschewiken 1917 fuhr.

Die Höhepunkte der Sammlung jedoch stellen Al Capone's Cadillac und des Führers Paradedagen dar.

Al Capone war ein schwerreicher Mann, war aber ebenso reich an Feinden. Auf seinem skrupellosen Aufstieg zur Spitze des "business" machte er jeden nieder, der ihm im Weg stand, allein am blutigen St.-Valentine-Tag-Massaker sollen es um die 500 Gangster gewesen sein.

Straßenschlachten aus dem Auto waren durchaus üblich und so wurde der V-16 Cadillac von 1930 nach Al Capone's ganz spezielle Wünschen, was Sicherheit, aber auch Bewaffnung angeht, ausgestattet. Der Wagen hat schußfestes Glas mit Schießscharten in den Seitenfenstern, Bleiplatten rings um das Auto sowie unten und im Dach, Löcher im Fußboden, um Nägel oder Öl auf die Straße zu bringen und - man glaubt es kaum - einen Ölbrenner im Heck, um Nebel zu erzeugen. Bei dieser Schilderung verblaßt der Aston Martin von Doppel-Null Agent James Bond zur billigen Kopie.

Trotz des enormen Gewichtes von mehr als drei Tonnen beschleunigte der 5 Liter, V16-Motor den Cadillac auf über 200 km/h.



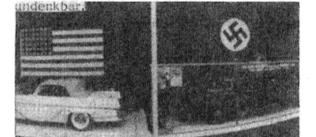
Ebenfalls schußsicher ist der am 30. September 1938 bestellte und am 27. Juli 1939 ausgelieferte Mercedes Benz

für den Führer und Reichskanzler Adolf Hitler. Auch dieses Auto hatte überall schußfestes Glas; die Türen, die Front und das Heck enthielten armdicke Panzerplatten, sogar die Reifen waren schußsicher. Der Wagen wog über sechs Tonnen, hatte einen Reihen-Achtzylinder Motor mit 230 PS und brauchte bei Paradedtempo, denn er wurde von Erich Kempka, dem persönlichen Chauffeur Hitlers nur zu solchen Anlässen bewegt, mehr als 30 Liter pro 100 km. Alle 56 Arbeiter bei Mercedes Benz, die an diesem Meisterwerk Hand anlegten, bezugeten dies mit ihrer Unterschrift auf der Rückseite des Armaturenbretts.

Hitler benutzte genau dieses Fahrzeug mit dem Kennzeichen IA - 148461 auf seinen größten Paraden am 18. Juni 1940 zusammen mit Mussolini in München und auf der Siegesparade am 6. Juli 1940 in Berlin.

Um jegliche Zweifel auszusräumen, zeigt das Museum Bestätigungsschreiben der Firma Daimler Benz aus der Nachkriegszeit, die bezeugen, daß dieser 1939er Mercedes Benz von der Reichskanzlei für den Führer persönlich bestellt wurde und auch der Fahrzeugbrief, auf Adolf Hitler ausgestellt, beweist dies.

Natürlich ist auch dieser Wagen zeitgerecht präsentiert, mit überdimensionaler Naziflagge im Hintergrund und Adolf Hitler, Fahrer sowie zwei Generäle als Wachsfiguren im Inneren, unterteilt mit Originalaufnahmen einer Rede Hitlers. Nicht nur als Deutscher überkommt einem bei diesem Anblick zwiespältige Gefühle; in unserem Land wäre eine solche Präsentation sicherlich undenkbar.



Zum Museum gehört auch ein umfangreicher Book-Shop mit Autobüchern in allen Sprachen. Ein solches Angebot habe ich noch nie gesehen, selbst Reparaturanleitungen und "Wie helfe ich mir selbst" - Hefte waren dabei - ebenso wie das komplette Sortiment Burago-Modelle, Poster en masse, Anstecknadeln und und und.

HWL

S/M 14

Eigentlich unnötig zu betonen: Verständigungsidiom kann nur Englisch sein. Für Bundesbürger auch eine Gelegenheit, das Schulwissen aufzupolieren.

Interessant von Penzance ohne Spider: Die Isles of Scilly, kleine Paradiese, wie auch die entfernten Kanalinseln. Die Rückfahrt - erneut via Harwich - entlang der gesamten Südküste ist zeitraubend aber schön. Zwischendurch unbedingt Station machen! Vielleicht in Dartmoor, immer jedoch abseits der Küste!



The Cornish Riviera im Nebel

Gott sei Dank - nur ein Möchte - Gern

Er lenkt einen X 1/9 und nennt sich Fahrer eines Cabriolets. Wenn immer ich Artikel oder Kaufofferten über dieses Vehikel (X 1/9) lese, wird es als Cabriolet oder sogar als Spider angepriesen. All diese kann ich ja nur belächeln, die solch Frevel begehen oder ihre Unwissenheit zum Besten geben.

Wissen die Redakteure und Verfasser dieser Berichte (auch Ammenmärchen genannt) überhaupt den Unterschied zwischen einem Cabriolet und dem Targa?

Anscheinend nicht, sonst würden sie den X 1/9 noch nicht einmal als Targa einstufen.

Die Bezeichnungen Cabriolet, Targa und Spider, wie man sie immer wieder in der Fachliteratur finden kann, sollten an dieser Stelle einmal deutlich unterschieden werden.

Dort, etwa in Hastings oder Brighton, wird es nämlich schlimm! Britische Spießersippen, Bingohalls, Dröhnmusik und das ganze Kaleidoskop des niveaulosen Billigtourismus.

Ein schöner stop over ist Canterbury. Besonders im "County Hotel", einer wahren Beherbergungsschatzkammer mit einem Restaurant, das in Hamburg wohl vergeblich seinesgleichen suchen dürfte, wenn Preis und Leistung noch in einem normalen Verhältnis stehen sollen, lohnt es sich zu übernachten. London, mancher hält es ja für England, fällt übrigens auch gastronomisch aus dem Rahmen: schlechte Hotels und sehr schlechtes Essen sind hier teuer, Gutes, auch für Potente, kaum zu bezahlen.

Von Canterbury kann man übrigens in kurzer Zeit mit der "Vorortbahn" nach London fahren. Billig, kein Parkplatzgerg und ein tolles Hotel, wo das Geld in der Metropole zum "Loch" reichen würde...

Näheres gern vom Verfasser!

Günter Danner
Fotos Th. D.

Nachdem sich
da von Fiat
übernommen
immer schlimmer
der Verkauf
plant bestene
Auto
Zeitung
4/86

Cabriolet:

Cabriolets sind zwei- oder viertürige Autos mit dicht schließendem gepolstertem Verdeck, das in geöffnetem Zustand hinter den Rücksitzen sofaähnartig auf der Karosserie aufliegt.

Targa:

Ein Targa soll ein Kompromiß sein. Das Dach ist eine reine Plastikplatte, die sich im Kofferraum verstauen läßt.

Spider:

Ein Spider ist ein sehr kultivierter Roadster. Sein ungefüttertes Verdeck verschwindet vollständig unter einer flachen Abdeckplane (Pesenning); die seitlichen Kurbelfenster sind voll versenkbar.

Nun hoffe ich, so manchen Ghostwriter namhafter Auto-Illustrierten wie Auto-Zeitung und "Auto-Bild" mit diesen Definitionen Aufklärung gebracht zu haben.

Thomas Beichler

S/M 17

Zum Ende des Hefts finden wir noch zwei kritische Beiträge: Hier wird in einem Beitrag u. a. über die Unterschiede zwischen Cabriolets, Targas und Spider referiert.

Zu guter Letzt ist ein Briefwechsel zwischen dem 1. Vorsitzenden des Clubs und FIAT abgedruckt. Die Bitte, bei zwei Schadensfällen, die an Mitgliederfahrzeugen kurz nach Ablauf der Gewährleistung auftraten, Kulanz zu gewähren, wurde mit einem wort- und floskelreichen Antwortschreiben abgelehnt. Der damalige Vorsitzende Michael Bischoff würdigte diese Verfahrensweise in einem resignierten Kommentar.

Euer

Christian Cordts



Neuigkeiten von FIAT 500



DAS «AUTO DES JAHRES»

Für Fiat war dies bereits die insgesamt neunte Auszeichnung; die gesamte Fiat-Gruppe konnte den seit 1963 vergebenen Titel bereits zwölf Mal für sich verbuchen.

Bei der jüngsten Wahl standen besonders die Kleinwagen im Mittelpunkt. Hinter dem Fiat 500 (385 Punkte) belegte der neue Mazda 2 (325) Rang zwei. Auf den dritten Platz landete mit dem Ford Mondeo (202) dann ein Mittelklassewagen.

Der italienische Autobauer FIAT hat mit dem 500er die Auszeichnung «Auto des Jahres» einheimen können. Überhaupt waren die Kleinwagen bei dieser Wahl schwer angesagt.

Der Fiat 500 ist das «Auto des Jahres 2008». Für Redakteure von sieben europäischen Zeitschriften war der italienische Kleinwagen die wichtigste Neuheit auf dem europäischen Automarkt.

KEINE RABATTE BEIM FIAT 500 – BESSER ALS DER GESAMTMARKT

Der neue Fiat 500 entwickelt sich zum Verkaufsschlager. „Europaweit liegen bereits 90.000 feste Kundenbestellungen vor. In den ersten Tagen wurden in Deutschland bereits über 3.000 Orders aufgenommen“, bilanzierte der neue Fiat-Deutschland-Chef Manfred Kantner gegenüber »kfz-betrieb ONLINE«.

Seine Einschätzung der Liefersituation angesichts der hohen Nachfrage bleibt vage: „Kurzentschlossene können von den Händlern schnell beliefert werden“, sagte Kantner. Die hohe Nachfrage sorgt zudem für stabile Preise. „Die ersten Einheiten haben die Händler

ohne Rabatte verkauft. Kurz- und mittelfristig ist in dieser Politik keine Änderung zu erwarten“, kündigte der Importeurs-Chef an.

Auch als Re-Import ist der Lifestyle-Zwerg offenbar ein Renner. Freie Händler bieten das Fahrzeug bereits seit einiger Zeit an – zu stolzen Preisen. Kantner sieht darin keine signifikanten Auswirkungen auf das Geschäft der Fiat-Händler. „Wir sind überzeugt, dass unsere Verkaufsprozesse und die hohe Kundenorientierung unserer Handelspartner dem Käufer sicher das bessere Serviceangebot gewährleisten können“, sagte er. Beim Fahrzeugabsatz

liegt Fiat nach dem dritten Quartal mit minus 5,5 Prozent etwas besser als der Gesamtmarkt (- 8,0 %). „In einem schwierigen Marktumfeld hat sich Fiat gut geschlagen“, kommentierte Kantner diese Entwicklung. Der Importeur will seine deutschen Handelspartner Anfang Dezember über die geplanten Verkaufszahlen für 2008 informieren. Kantner erwartet im nächsten Jahr eine leichte Markterholung. „Voraussetzung ist allerdings eine Verbesserung des Konsumentenvertrauens. Dazu müssen die umweltpolitischen und steuerlichen Rahmenbedingungen geklärt sein.“



Tipps und Tricks

Ein großes Loch? Was tun?

LÜFTUNGSGITTER – EIN PROJEKTBERICHT

Ein häufiges Problem des Fiat Spider sind die gebrochenen oder fehlenden Lüftungsgitter an der Mittelkonsole. Ursache ist meistens die altersbedingte Materialermüdung des Kunststoffes, manchmal aber auch die Unachtsamkeit oder Unkenntnis des Vorbesitzers.

So auch bei meinem Spider, bei welchem an Stelle des Gitters ein großes dunkles Loch klaffte, während das andere zerbrochen war und traurig vor sich hinbröselte.

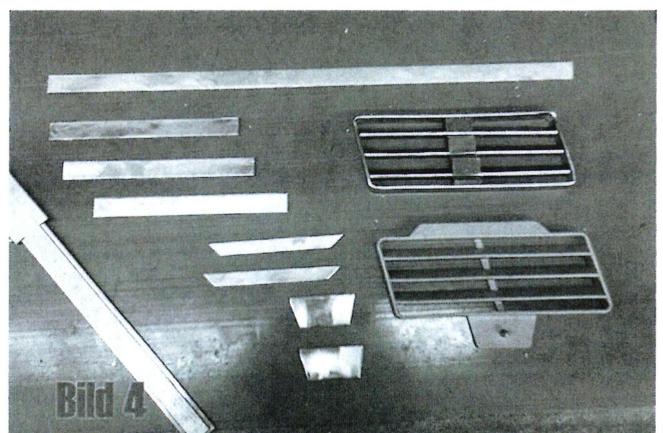
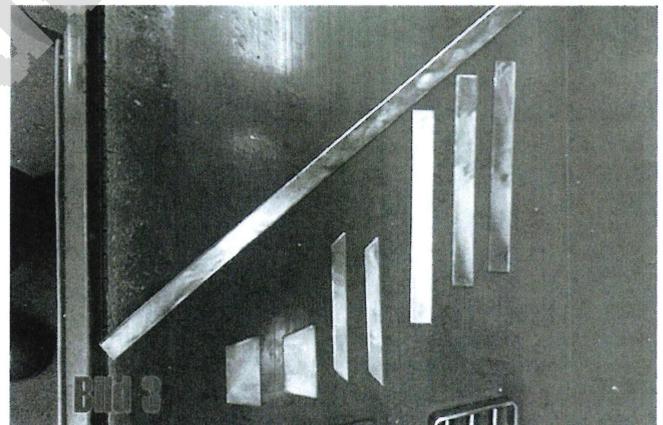
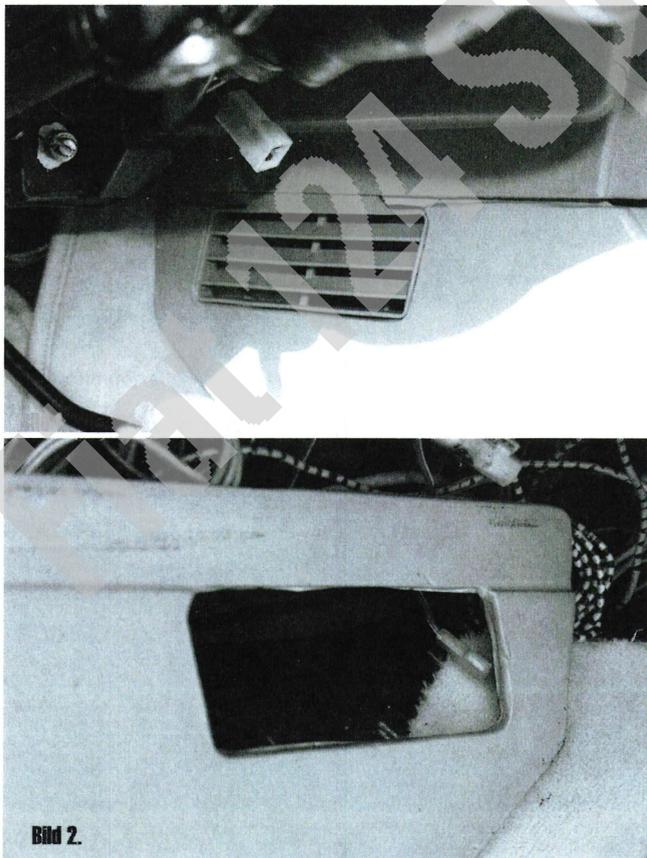
Nach langer vergeblicher Suche im Internet und bei diversen gängigen Ersatzteillieferern hörte ich den kleinen Perfektionisten in mir schon wieder im Hintergrund steppen und nach einer neuen Aufgabe Ausschau halten.

Ich selbst bin ja auch nicht auf den Kopf gefallen und machte mir Gedanken zur Anfertigung von Lüftungsgittern.

Im Raum stand zunächst die Frage nach der Wahl von geeignetem Material.

Ich entschied mich für V2a-Blech, denn dies kann nach der Fertigung auf Hochglanz poliert werden, ... so dachte ich... aber weit gefehlt... doch dazu komme ich später.

Ich habe die Aussparung für das Lüftungsgitter in der Mittelkonsole vermessen, mir das Material besorgt und weiter ging es mit der Fertigung. Das noch vorhandene Gitter diente mir dabei als Schablone für die Maße und Lage der Lamellen.



Ich habe den Rahmen zurechtgebogen, hartverlötet und die Lamellen einzeln angefertigt und danach alles zur Probe zusammengesetzt.

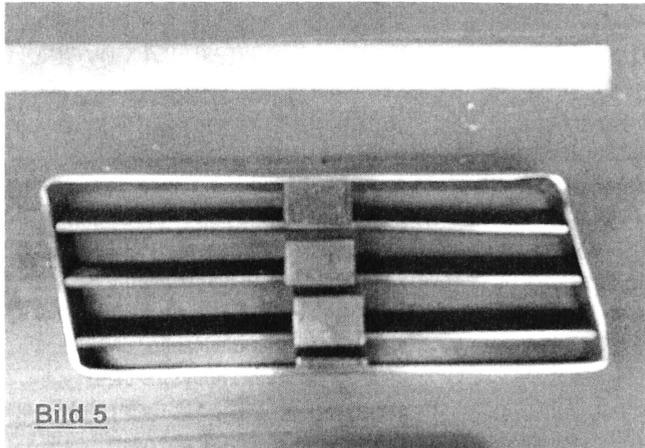
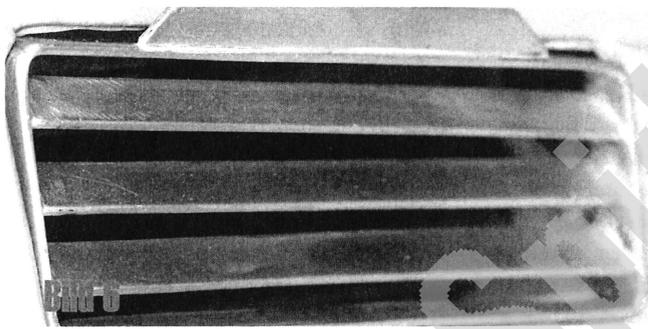


Bild 5

Bei der Arbeit musste ich feststellen, dass es schwieriger war, die Lamellen einzulöten und den Winkel von ca. 30 Grad beizubehalten, als ich dachte. Nach einem fehlgeschlagenen Versuch und Brandblasen an den Fingern fertigte ich mir Distanzklötzer mit Maß und Winkel an, da ging die Arbeit leichter von der Hand und die Verbrennungsgefahr war gebannt.



In die verlöteten Gitter bohrte ich Löcher für die Befestigungsschrauben, danach entfernte ich das Fließmaterial und polierte die guten Stücke. Jetzt kam es drauf an, konnten die Gitter dem Gutachten meines Perfektionisten standhalten?

Naja, die Passform hat das Gutachten bestanden, aber der Rest... nein... die Optik war erschreckend denn die Gitter glänzten zwar, aber nicht silberfarben wie erwartet, sondern schimmerten eher golden. Mein Fehler. So etwas passiert, wenn das falsche Lötmaterial verwendet wird. Aber Fehler dürfen wir ja bekanntlich als Chance zum Lernen nutzen ;-))

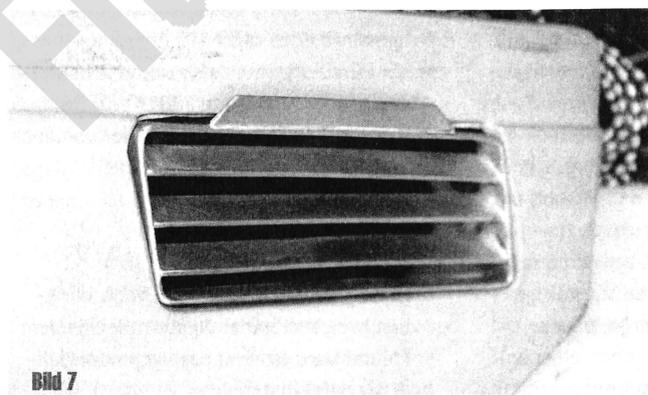
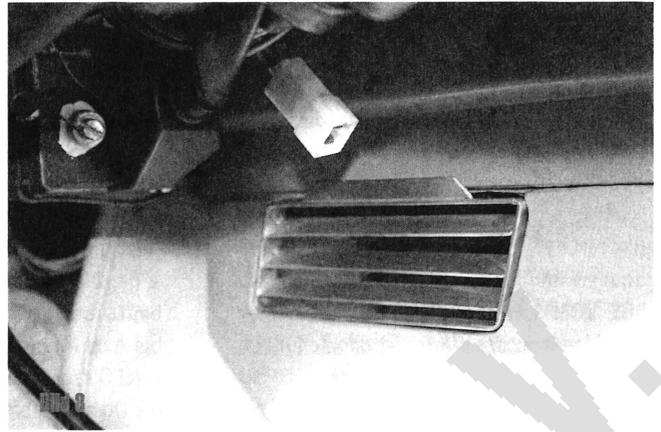


Bild 7



Nach dieser Erkenntnis fasste ich den Entschluss, die Gitter aus Metall herzustellen und das hierfür geeignete Lötmaterial zu verwenden.

Vorteil: Die Materialkosten sind geringer, als die vom V2a Blech.

Die Herstellung der Lüftungsgitter ist sehr zeitaufwendig da die Lötarbeiten schwierig sind. Die Lamellen verziehen sich durch die Hitzeentwicklung schnell und werden dadurch schief angelötet. Dieses Problem beseitigte ich, indem ich zum Löten ein Gestell mit magnetischen Distanzklötzen benutzte.

Ich habe anderen Spiderfahrern und mir selbst schon ein Lüftungsgitter hergestellt.

Bisher waren alle zufrieden und meinem kleinen Perfektionisten geht es mit dem Ergebnis ebenso.

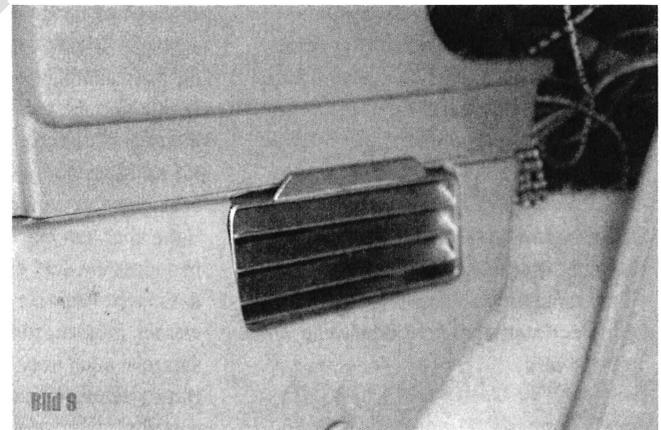


Bild 8

Kleiner Tipp: Mit Chrom oder Lack können die Lüftungsgitter optisch aufgepeppt werden. Denn: die Geschmäcker sind hier unterschiedlich.

Frank Merkel





Euer Forum

FRAGE VON CHMUEHL:

Hallo Mitstreiter...der Winter ist da...Zeit zum basteln...Da bei meinem DS 1 der Öldruck bei laufendem Motor gen Null ist, möcht ich mal die Ölpumpe überprüfen. Wie geht ich am besten vor

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Wenn Du Dich hier im Forum umhörst, wirst Du feststellen, das der Öldruck bei warmem Öl im Leerlauf laut Anzeige bei fast allen Autos sehr niedrig bzw. fast bei Null ist.

Ist bei meinem Auto auch so, obwohl Motor und Ölpumpe definitiv OK sind. Ich vermute es liegt an der Genauigkeit der Geber und des Instruments. Solange die Kontrollleuchte nicht angeht und der Öldruck bei höheren Drehzahlen da ist, ist alles in Ordnung. Wenn Du prüfen willst, solltest Du ein geeichtes Manometer an Stelle des Öldruckgebers anschließen. Dann hast Du auf jeden Fall eine vernünftige Aussage über den wirklichen Druck. Alle anderen Prüfungen der Ölpumpe sind nur an der ausgebauten Pumpe möglich und das ist ein Riesenaufwand, da man beim Spider die Ölwanne nur sehr mühsam abbekommt. Hinzu kommt, das ein zu niedriger Öldruck sehr oft nicht von der Pumpe sondern von einem großen Lager-spiel der Hauptlager der Kurbelwelle verursacht wird...

ANTWORT VON DER NEN BS-1 FÄHRT

Um zu überprüfen ob Dein Motor über genügend Öldruck verfügt, würde ich in die Werkstatt fahren oder mir das folgende Gerät zulegen: <http://cgi.ebay.de/Oldruckmesser-Old...QQcmdZViewItem> Der Adapter des Manometers sollte anstelle des Öldruckschalters oder Gebers (wie Marcus Müller schon erwähnte) eingeschraubt werden.

Ich weiß leider auch nicht was eine Werkstatt für die Prüfung nimmt? Muss man abwägen. Wichtig ist ja erst einmal festzustellen, ob der richtige Öldruck aufge-

baut wird. Wenn Du langjähriger Kunde bei Axel Augustin bist, dann wird er Dir zwei Öldruckgeber zuschicken können, die Du ausprobieren kannst, so hab ich es gemacht. Der Öldruckgeber, der nicht mit Deinem Anzeigeinstrument harmoniert, den schickst Du dann zurück. Die Nachfertigungen die Axel bekommt, sind optisch gleich, nur die Hersteller und Messwerte (Widerstände) sind unterschiedlich und dort liegt auch der Hund begraben. Frag ihn (Axel) doch einmal ob er Dir so entgegenkommen kann. Es ist eher selten dass die Anzeigen kaputt gehen.

FRAGE VON CS1 _ ROSSO:

Habe gestern meinen Spider beim Schrauber abgeholt und nun läuft er wieder. Der hat aber gemeint, dass in Zukunft sicher mal ein neuer Vergaser fällig wird, weil dieser hier ausgeschlagen sei. Die aktuellen Probleme hat auch die Beschleunigerpumpe gemacht.

Wollte nun einfach mal fragen, ob schon jemand Erfahrungen, bzw. Bezugsquellen dafür hat. Da sind natürlich erst einmal die einschlägigen Versender wie H&N, DelPriore... Habe aber nun bei G+B Motorentechnik gesehen, dass die dort ein Umrüst-Kit anbieten, so dass nicht mehr die alten Webers eingebaut werden müssen, sondern modernere, deren Ersatzteile auch noch länger lieferbar sind. Hat da schon jemand Erfahrungen gemacht?

ANTWORT VON KARL-LUDWIG:

Jau, ich habe vor 3 Jahren beim Meister Baumgartner so ein Set bestellt. Der Vergaser ist ein DMTR 32/34 mit Handchoke. Je nach Motor ist die Bedüsung von Hauptdüse, Leerlaufdüse und Luftkorrekturdüse verschieden angegeben. Meine Erfahrung: Einbauen und wohl fühlen funktioniert, die Grundabstimmung passt also in etwa, aber durch Ausprobieren der Bedüsung und sorgfältige Einstellung durch einen Vergaserefachmann lassen sich Übergangsverhalten und Verbrauch (!) deutlich optimieren.

Aus meiner Sicht hat sich der Aufwand gelohnt. Als Lufi habe ich einen Originalfilterkasten der ADF-Reihe adaptiert, musste dann aber die Isolierplatte am Flansch weglassen, weil der Lufi sonst an die Haube kommt (der Vergaser baut höher als die originalen Spider-Webers!). G+B empfiehlt seinen Sportlufi, aber den mochte ich nicht wegen der Originaloptik...

FRAGE VON BB:

Jetzt fahr ich schon 7 Jahre Spider und es gibt doch noch immer Überraschungen:

- Fahrt von rund 200 km und dann eine Woche in der Garage.
 - Starten und dann sofort ein lauter Schlag (wie ein Chinaböller) im Motorraum.
 - Nichts im Motorraum zu sehen, kein Schlauch abgerissen oder sonstiges. LMM auch OK.
 - Erneutes starten und Motor läuft wie normal.
- Frage:
- Was kann das gewesen sein, das oft erwähnte „Back Fire“?
 - Was ist die Ursache?
 - Was sollte ich prüfen?
 - Hattet ihr da auch schon mal?

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Das war wohl eine Fehlzündung. Oft rutscht dabei auch der große Einlassschlauch ab. Das passiert normalerweise nur, wenn der Zündzeitpunkt nicht stimmt und die Zündung erfolgt, solange das Einlassventil noch offen ist. Allerdings muss der Zündzeitpunkt dafür schon sehr stark verschoben sein (rund 180° KW = 90° Verteiler). Prüf mal den Verteiler und auch den Hallgeber

ANTWORT VON R. BUSSE VX:

Hallo BB. Leider hast du nicht geschrieben, welchen Spider du hast! Bei meinem Freund Uwe passiert das, wenn der Hallgeber defekt ist.

Unbedingt erneuern, da sonst, wenn du den Einspritzer hast der Luftmengenmesser beschädigt wird und dann wird es richtig teuer!

FRAGE VON MROBSTER:

bin vor ein paar Wochen wieder mitm Spider gefahren und hab beim ersten mal Bremsen fast einen weißen Plastikpfosten abrasiert ... Der CS2 zieht stark nach rechts und ich muss beim stärkeren bremsen fast 90° gegenlenken ... blockiert auch sofort vorne rechts, Scheibe links wird auch warm ...

Infos über die Teile :

Beläge : 90% Stärke von 2002

Scheiben : 90% Stärke von 2002

Flüssigkeit : von 2002

Schläuche : von 1995

HBZ : von 1979

So wie ich mich noch erinnern kann hat der Spider eine schwarz/weiß Aufteilung, d.h. die Bremskreise sind vorne und hinten getrennt Wo soll ich denn anfangen zu suchen ?

ANTWORT VON HOLGER:

Na da wird ja mal eine Totalüberholung fällig.

Also Beläge würde ich neu machen (ausgehärtet). Schläuche auf jeden Fall (gequollen). Kolben prüfen und gängig machen, eventuell neue Bremszangen, dann das ganze schön sauber machen und glatt schleifen und mit Kupferpaste einstreichen.

Vor allen Dingen die Gleitsteine müssen glatt sein, damit der Sattel schön hin und her gleiten kann. Und Bremsflüssigkeit würde ich in dem Zusammenhang direkt wechseln. Hört sich viel an, ist aber halb so schlimm.

FRAGE VON WEBER124:

Hallo Spiderfreunde, hab bei meiner Errungenschaft Spider 124 CS 0 1981 die komplette Bremsanlage erneuert, nun hab ich ein kleines Problem. Die Bremsen quietschen, aber nur, wenn ich langsam anbrems. An was kann das liegen? Vielleicht hat von euch jemand eine Lösung.

ANTWORT VON HOLGER:

Vielleicht solltest du die Beläge etwas einschleifen: Fahren und ein bisschen bremsen, so das sie schleifen. Oder es liegt an

den Belägen: billige Qualität. Aber meistens ist es danach weg)

ZUSATZ VON WEBER124:

Bremsscheiben und Beläge sind von Linea Rossa, gehe davon aus, das das kein Billigzeug ist. Ein Kumpel hat mir gesagt, das die Beläge an den Gleitschienen mit einer bestimmten Paste oder Fett eingeschmiert werden müssten. Stimmt das? Wenn ja, weiß einer was für ein Zeug das ist?

ANTWORT VON HOLGER:

Kupferpaste oder Bremsenpaste je nach Bezeichnung.

ANTWORT VON OLE:

Es kann auch an den Bremsbelägen liegen. Meine quietschen auch, obwohl ich alles mit Kupferpaste eingeschmiert habe. Mein Händler sagt das es sehr gute sind, aber sie sind asbestfrei, daher kann es kommen. Original Fiat-Beläge waren keine Lösung diese waren bei mir die schlimmsten.

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Was auch immer wieder empfohlen wird, ist die Kanten zu brechen. Grundsätzlich neigen die recht harten Asbestfreien Beläge leider viel mehr zum Quietschen als die alten mit Asbest. Auch viele Premiumhersteller (vor allem Porsche) haben damit große Probleme. Mein DS quietscht beim leichten Bremsen bei geringer Geschwindigkeit auch etwas, ich habe mich daran gewöhnt.

FRAGE VON PITTER:

Aus zeitlichen Gründen kam ich dies Jahr kaum zum Fahren :- (Hab gestern nach 5 Monaten aber endlich mal wieder die Batterie angeklemt und gestern und heute ne Runde gedreht :-) Lief super, alles 1a soweit. Nun aber mein Problem:

Ich hatte Anfang des Jahres an der Stelle wo das Massekabel der Batterie im Kofferraum an die Karosserie kommt so weißes „Zeug“. Ich konnte die Schraube erst auch gar nicht voll einschrauben, weil es auch im Gewinde so-gar war, musste da mit Wasser das „weißliche Pulver“ wegmachen.

Warum das über Winter gekommen ist wo das Massekabel doch ab war ... ?

Und nun wo ich gestern die Batterie wieder dran gemacht hab nach 5 MONATEN war da

wieder so dick weißes Zeug auf dem Kontakt wo das Kabel dran kommt!!! Das ist halt da blank !! Und dann ist mir aufgefallen, da wo die Batterie rumrutscht und der Lack ab ist, da ist es ja auch blank, und da war auch so dick weißes pulveriges Zeug drauf !! So knapp vor dem Halteblech ist das.

Was soll das sein?? Wie kommt das??? So was hatte ich all die Jahre nie und ich hab den Spider (124 DS) schon seit 1992!! Fließt da irgendwie nen Kriechstrom und erzeugt so weißes Zeug an Stellen wo der Lack ab ist weil da nicht isoliert ist ? Aber wenn das Massekabel ab ist kann doch nichts fließen? Massekabel lege ich auch extra abgeklemt auf nen Holzklotz auf, dass es ja nicht irgendwie an die Karosserie kommt. Wer weiß Rat?

ANTWORT VON MARCO!:

Deine Batterie verliert Batteriesäure. Die kristallisiert zu weißem Pulver. Gar nicht gut, greift den Lack an und dann rostets...

NACHFRAGE VON PITTER:

Batterie-Säure ist der Grund? Wie kann dass denn passieren? Der Regler ist in Ordnung, soweit ich weiß, d.h. überladen und überkochen dürfte die Batterie eigentlich nicht. Mich wunderte nur von jeher, dass an den schmalen Seiten der Batterie (ist ne Arktis von ATU, hab ich bisher immer gute Erfahrungen mit gemacht) oben je links und rechts so eine, ich würde mal sagen „Entlüftungsöffnung“ ist. Die Öffnung ist aber natürlich ÜBER der Füllstand-Höhe der Batterie. Kann es da raus kommen? So forsch fahre ich mit dem Spider doch gar nicht die Ecken rum das da was rausschwappt... Oder ist die Batterie einfach im Sack, warum auch immer?

ANTWORT VON MARVIN:

An die Entlüftungsöffnung gehört normalerweise ein Schlauch, der dann nach außen zu führen ist- so kenn ich das zumindest von meinen Motorradbatterien :-)

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Der Schlauch wird benutzt, um das beim Laden entstehende Knallgas abzuleiten. Flüssigkeit sollte da eigentlich nicht rauskommen.

Ich vermute fast, das die Batterie irgendwo gerissen ist und daher leicht leckt. Ist eine üble Angelegenheit, da die Säure im Laufe der Zeit alles zerfrisst. Beim Ausbau unbedingt alte Hose anziehen, Kleidung

wird nämlich auch zerfressen. Danach den ganzen Bereich mit viel Wasser abspülen, sonst frisst das über Jahre noch weiter. Ich hatte das vor Jahren mal bei einem Golf, da hatte nach ein paar Wochen sogar die Konsole, die das Getriebe hält ein fettes Loch (!!!).

FRAGE VON MARTIN:

Da ich heute meinen Schlüssel verloren habe und erst nach mehrstündigem Suchen wieder gefunden habe, drängt sich bei mir der Gedanke auf, einen Satz mit Ersatzschlüsseln (2xTüre 1x Kofferraum) anfertigen zu lassen. Mein Problem ist nur: Woher bekomme ich die entsprechenden Rohlinge??? Mein Schlüsseldienst konnte mir keine besorgen und aus den USA will ich auch keine bestellen, da das mit Versand + Zoll + Wartezeit einfach etwas zu aufwändig erscheint. Weiß jemand, wo es diese Rohlinge gibt?

ANTWORT VON ALTMANNB:

Ich habe meinen kompletten Schlüsselsatz einschließlich Zündschlüssel problemlos bei Mister Minit nachmachen lassen..

ANTWORT VON MARTIN:

Manchmal sind Lösungen so einfach, dass man sie gar nicht bedenkt.... Mister Minit habe ich noch nicht versucht.. DANKE.

FRAGE VON LORENTINO5:

Hallo an alle erfahrenen Schrauber, bei mir sollte mal der Zahnriemen gewechselt werden (76.000km, aber 26 Jahre alt). Mein Schrauber meinte, da müsse der Kühler am besten raus, weil man da sonst so schlecht dran kommt. Geht's auch ohne bzw. wie lange dauert sowas und was muss ich so anlegen?

ANTWORT VON HOLGER:

Das kommt darauf an. Wenn Du noch ein bestimmtes Schutzblech hast, muss die Kurbelwellenriemenscheibe ab und das geht wegen der 38er Mutter am besten, wenn der Kühler raus ist, wegen Größe des Schlüssels oder Knarre. Ohne dieses

Blech geht's auch ohne diese Maßnahmen. Preis ?

Kommt auf Stundensatz und die Erfahrung mit Spidern Deines Schraubers an.

ANTWORT VON MARTIN:

...man sollte auch nicht ausser Acht lassen, dass die Schraube der Riemenscheibe nach so langer Zeit (26 Jahre), sich nicht so einfach und auf Anhieb öffnen lässt...Ich spreche da aus eigener Erfahrung.

Wenn man die Schraube (gehärteter Stahl) aufbohren muss (Kühler muss dann sowieso heraus) kann die eine oder andere Arbeitsstunde dazukommen.

ANTWORT VON RESTAURATOR:

...man sollte auch nicht ausser Acht lassen: Als Fiat- und Ferrari-Besonderheit kommt erschwerend hinzu, das selbst bei Fahrzeugen des selben Baujahres die Mutter wahlweise per Links- oder Rechtsgewinde befestigt ist. Das bedeutet also, dass Du mit ein wenig Pech die Schraube noch fester anziehst. Da kann selbst ein versierter Schrauber verzweifeln. Ich rate Dir aber trotzdem dringendst davon ab, die Schraube (mit Schweißbrenner etc.) zu erhitzen (Folgeschäden, Simmeringe etc ... !!!). Die Beste Variante ist ein Motorhauben- und Kühlerausbau. Das dauert zwar ein wenig länger, dafür erleichtert es die weiteren Arbeiten ungemein.

Bitte Achte als oberste Prämisse darauf, dass Du die Nockenwellenräder nicht verstellst.

Ich möchte dir keine Empfehlung geben, ob Du das selbst machen sollst oder nicht. Der Zahnriementausch ist eine Angelegenheit, die für den Hobbyschrauber entweder in ein paar Stunden erledigt ist oder auf dem Anhänger in die Werkstatt endet.

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Mindestens genauso wichtig ist die Nebenwelle. Mit ein wenig Pech haut es Dir sonst die Nebenwelle einfach seitlich aus dem Block raus. - Das kann wirklich passieren, ich habe mal so einen Motor gesehen. Am sichersten ist, wenn alles fertig ist, den Motor mindestens 2 Umdrehungen mit der Hand durchzudrehen.

ANTWORT VON ANDY007:

Am allersichersten ist es, den Zahnriemen von einem Fiat 124 Spider Schrauber wechseln zu lassen und nicht von irgendeinem Kfz-ler, der meint, alle Autos und Motoren zu kennen...

Vielleicht macht ja irgendjemand aus dem Forum aus Deiner Umgebung so etwas... wäre in meinen Augen am sichersten...

ANTWORT VON WOLLINGERWOLLE:

Unabhängig von Eurer Legierungs- sowie Links- und Rechts-Thematik; was ich ziemlich wichtig finde, bitte beim Zahnriemenwechsel nicht vergessen, auch die Spannrolle gleich mitzuwechseln. Die ist zumeist auch morsch! Ist ein geringer Aufwand mit möglicherweise großen Folgen!

ANTWORT VON MATTHIAS:

Dazu noch kurz zwei Fragen (weil - so glaube ich - meine Spannrolle mahelnde Geräusche macht):

Spricht etwas deutlich gegen die dauerhafte Entfernung dieses Bleches, was die schwierige Demontage der Riemenscheibe erfordert?

Kann man nur die Spannrolle (mein Riemen ist noch jung und frisch) auch ohne den ganzen Riemenzirkus wechseln - oder hat man dann ein Problem mit der fetten Spannfeder?

ANTWORT VON MARCO!:

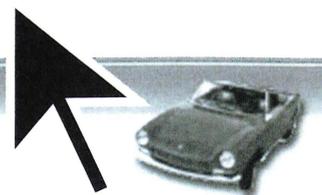
Also Blech kannst weglassen und Spannrolle kann man wechseln, ohne den Riemen zu tauschen. Da gibt es zwar das Gerede von, auch neuen Riemen immer tauschen wegen Ausdehnung' halte ich aber eher für eine Mär...nur Mut

ANTWORT VON KNASTERBASTER:

Die Spannrolle hält erfahrungsgemäß nicht viel länger als der Zahnriemen. Wenn das Blech wieder rauf soll, dann würde ich auch die Wasserpumpe wechseln, die hält auch nicht ewig, denn zum Wechseln muss das Blech wieder runter und die Keilriemenscheibe und die möglicherweise linksdrehende Mutter....



Fiat Spider Club e.V.



Teilemarkt



Biete

VERKAUFE 85ER 124 DS

Verkaufe 85er 124 DS, Farbe Dunkelrot-metallic ähnlich Volumex dunkelrot, Verdeck schwarz, Original Echtleadersitze in beige (Fahrersitz mit Riss).

Das Fahrzeug stand über 6 Jahre ungefahren in einer Garage und braucht etwas Arbeit, also eine schöne Winterbeschäftigung zum Frühling 2008...

Zustand ehrliche 3- unter Clubkameraden. Der Wagen fährt, brems, eigentlich funktioniert alles, leichte Kratzgeräusche beim Schalten vom 3. in den 4. Gang, Türunterkanten und Radläufe hinten mit Lackblasen, gute Endspitzen gebe ich beim Kauf dazu, Unterboden gut & rostfrei, kann so gefahren werden als „Daily Driver“.

Preise für Zustand 3 lt Oldtimer Markt & Spider Clubzeitung 9100,--€ und Zustand 4 ist 4700,--€. Jetzt und hier und sofort zum „IchbrauchePlatzundGeldWinterSpiderClubKumpelPreis „ für 4000,--€ fest. Wenn er nicht verkauft wird, fahr ich im Frühling zum TÜV, mache eine Vollabnahme, warte, bis die Sonne hochsteht und verkaufe den Wagen dann für 4950,--€.

Fotos gerne, bitte anrufen unter 0172/5623939, Standort ist in 37133 Friedland.

Also warten lohnt nicht, denn er wird nicht billiger...

INTERESSE AN 7 X 15 FELGEN, FABR. ATIWE?

Hat jemand Interesse an den Felgen, waren bis vor kurzem auf 'nem 124er DS. Die Beurteilung des Zustandes, denke mal 'ne ehrliche 2-3, überlasse ich dem Einzelnen. Fotos auf Anfrage unter elsa7@lycos.de.

Hersteller ATIWE - Radtyp 71526 LX ; 7J X 15H2, ET 26 mm; zulässige Bereifung: 195/50 R 15, 205/50 R 15, 205/55 R 15. Das Ganze mit TÜV Gutachten.



HINTERACHSE / DIFFERENTIAL VON CS1

Biete hier eine HA von einem CS1 an - über den Zustand kann ich wenig sagen, da nicht selbst gefahren sondern nur ausgeschlachtet. Spiel ist kaum vorhanden. Schicke auch gerne Bilder bei Zusendung eurer Email Adresse.

VHB 450 € zur Abholung oder regionaler Übergabe.

Email : bernd-stephan.altmann@web.de

ARGENTA MOTOR ZU VERKAUFEN

Hallo Leistungsgeier! Hab noch einen Argenta Motor als Ersatzmotor für meinen Spider eingelagert. Trenn mich jetzt aus Platzmangel von ihm.

Hat jemand Interesse??

Email an info@cabriole.de

VERECKSPRIEGEL VON 124 SPIDER CS2 US BJ.79

Original Verdeckspiegel von einem Fiat 124 Spider CS2 Bj.79

-der Spriegel ist sandgestrahlt

- hat diverse Rostschäden

Grundsubstanz OK, müsste dementsprechend aufgearbeitet werden.

Für Bilder sendet mir bitte eure Email Adresse - ich hatte mir ca. 80 € für das Teil vorgestellt. Kann auch gerne vor Ort besichtigt werden.

Tel.: 08361/922905

Suche

2.0 LITER MOTOR GESUCHT

Ich möchte mir über den Winter einen heißen Motor aufbauen. Deshalb suche ich einen 2.0 Liter Motor, mit oder ohne Nebenaggregate. Bitte alles anbieten, mit Preisvorstellung. Tel. 0171/3155499 oder Email: spider-mike@street-toys.de

LANGER 5. GANG GESUCHT

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

NARDI NABE

Habe mir ein Nardi Lenkrad ersteigert. Nun benötige ich eine Nabe, Hupknopf und Metallring. Hat jemand von Euch so was noch rumliegen?

Antwort gerne unter kai.mueller@arbeit-sagentur.de

Angebote bitte unter 08361/922905

VERTEILER GESUCHT

Suche einen Verteiler für oben rechts (Nockenwellenantrieb) mit Unterbrecherkontakt, ist glaube ich 74 bis 79 verbaut worden. Zustand sollte so sein, dass er wieder aufbereitet werden kann.

Nachricht an: studio@chello.at

BREMSSÄTTEL

Hat noch jemand brauchbare Brems-
sättel für vorne auch zum Überholen, suche
sie für meinen kleinen 600er, mit Zangen
wäre noch besser aber muss nicht. Meine
Tel.: 09548/980054

FRAGE VON MICKNA:

Ich könnte langsam heulen! Ich hätte gerne
einen Spider und bekomme langsam die Kri-
se. Da ich weniger der Basteltyp bin und au-
ßerdem kaum Zeit habe, hätte ich gerne ein-
en Spider der recht gut in Schuss ist und den
man schlicht pflegen kann/muss. Aber halt
nicht komplett neu aufbauen. Bin mit zwei
Spider zum ADAC / Dekra.

1) VB 7000 Euro: Eine totale Mogelpackung.
Rundherum bis über 4mm gespachtelt, der
„Rest“ von angerostet bis durchgerostet. Mo-
tor und Getriebe armselig.

2) VB 8500 Euro: Mogelpackung Nummer 2.
„One Day Painting“ - Der Lack fällt in Bälde ab
(laut Gutachter), Nockenwelle höchstwah-
rscheinlich im Eimer. Verliert Öl, wo er es nur
verlieren kann, etc.

3) VB 7500 Euro: Nur selber angesehen. Total
„vergewaltigt“ => Rücksitzbank musste einem
Subwoofer weichen, Bumper irgendwie an-
gedübelt, Außenspiegel selber angeschraubt

„muss man halt mal ordentlich machen“, etc.
Nun hätte ich einen für (festhalten) 13000
Euro. 04/81 Erstzulassung original 26500 mls,
HU und AU neu. Laut Verkäufer voll restau-
riert (nicht gespachtelt), rostfrei, und Gutach-
ter 1a Zustand (*grübel*)

Muss ich tatsächlich soviel Geld dafür hin-
legen und ist der Preis im Rahmen, wenn er
wirklich 1a wäre? Es muss ja kein Superbillig-
schnäpchen für 4000 Euro sein und ich lege
schon auch gerne etwas mehr hin. Nur will ich
nicht eine Woche fahren und 2 Wochen Werk-
statt haben.

Kleines Randproblem: Ich sitze in München
und kann mir schlecht einen Wagen in Braun-
schweig ansehen mit Gutachtertermin. Das
ginge vielleicht einmal, aber wenn es dann
solche Mogelpackungen wie bei 1) und 2) sind
(„sind im tadellosen Zustand“)... Sollte ja auch
noch mein Geld verdienen

Leider bin ich auf Gutachter angewiesen bei
meinem Auto-Know-How....

ANTWORT VON CLAUDIORAIMONDO:

Du hast Recht, von 3-5000 Euro kriegst
du nur Schrott angeboten! 13000 ist aber
auch zu teuer, aber wenn er wirklich Note
1 hat, was ich nicht glaube, höchstens 2
,weil ja schon mal geschweiß! Dann muss

er aber aussehen wie neu! Kannst mich ja
mal kontaktieren, ich könnte was haben
für dich, wenn er noch da ist für weniger
Geld! 09548/980054..

ANTWORT VON RENE:

ich hätte einen DS mit EZ 85 anzubieten.
Automatikgetriebe, ca. 97tm gelaufen, au-
ßen und innen schwarz, natürlich nur im
Sommer gefahren, so gut wie kein Rost,
Sportfahrwerk, Alufelgen, Klima, Leder-
sitze, Verdeck schwarz wie neu, 4 neue
Lautsprecher, neuer Zahnriemen, Hardys-
scheibe, Mittellager, Kreuzgelenke, hintere
Radlager werden jetzt ersetzt. Sofort
fahrbereit. Es könnte natürlich wie bei al-
len 124ern noch mehr gemacht werden.

Preis: 6000,- €

Tel. 02405/71165

ANTWORT VON THB115:

Bin in M und habe einen 79er CS 2 in
dunkelgrün mit diversen Neuteilen Leder/
Motor usw. anzubieten. Timo.Holzborn@
noerr.de.



Termine · · · Termine · · · Termine · · · Termine

01. - 03.02.08: BREMEN CLASSIC MOTORSHOW

09. - 10.02.08 TECHNORAMA in Kassel

29.02. - 02.03.08 ANTWERPENER CLASSIC SALON (Belgien)

14. - 16.03.08 RETRO CLASSICS Stuttgart

26. - 30.03.08 TECHNO CLASSICA in Essen

26. - 27.04.08 „NIEDERRHEIN-CLASSICS“ in Rheinberg

01. - 04.05.08 „Das 43. DEUTSCHLANDTREFFEN DER FIAT-CLUBS“ in Speyer

01. - 04.05.08 Treffen des SPIDERMANIA-PININFARINA-CLUBS am Gardasee
Infos unter www.spidermania.de oder Telefon: 069/986469-21

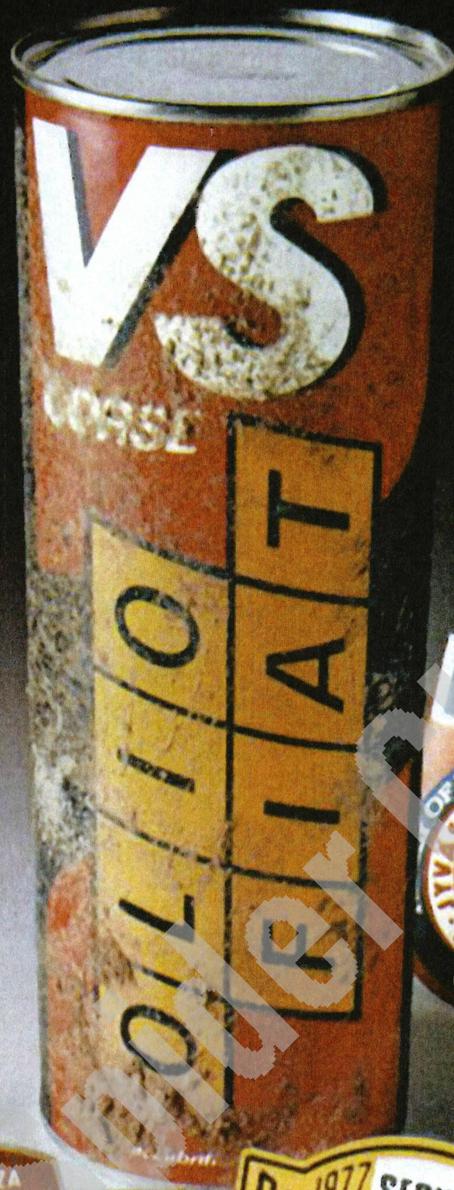
09. - 12.05.08 HAUPTTREFFEN UNSERES CLUBS in Geesthacht

14. - 17.05.08 MILLE MIGLIA in Brescia (Italien)

13. - 15.06.08 „VIVA ITALIA“ in Eggenberg (Niederösterreich)

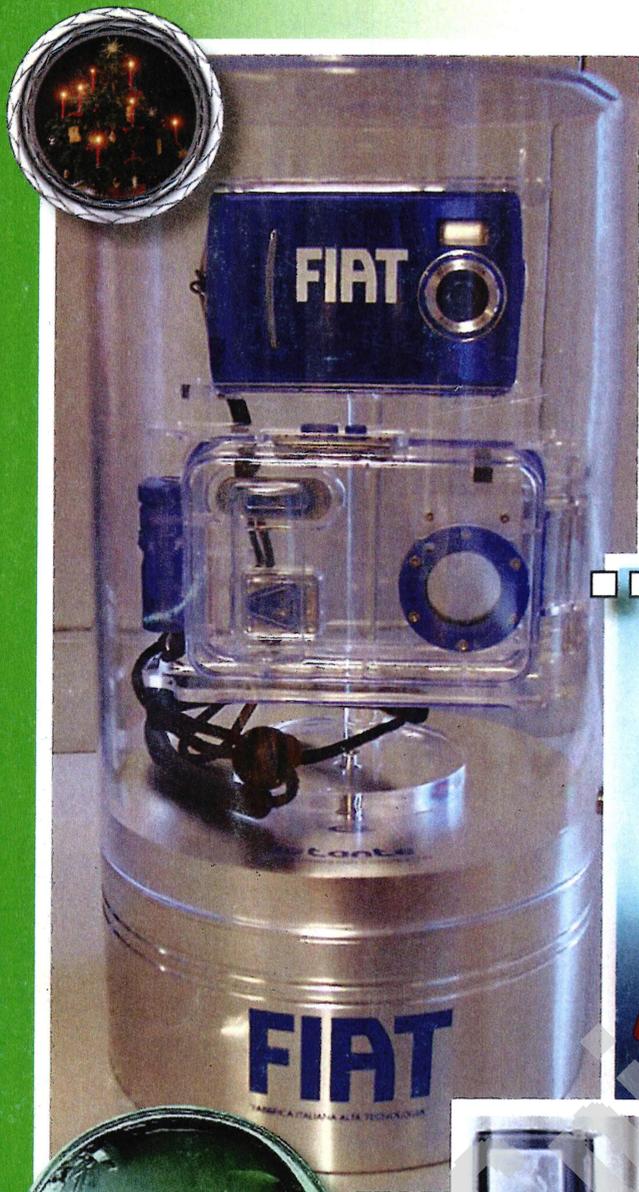
Herbst 2008 HERBSTTREFFEN UNSERES CLUBS in Bad Dürkheim

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

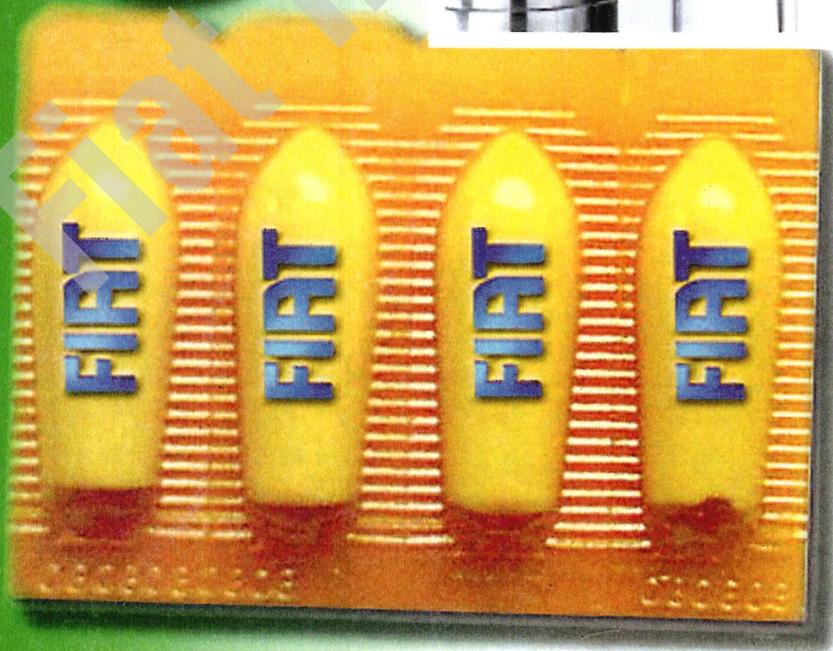
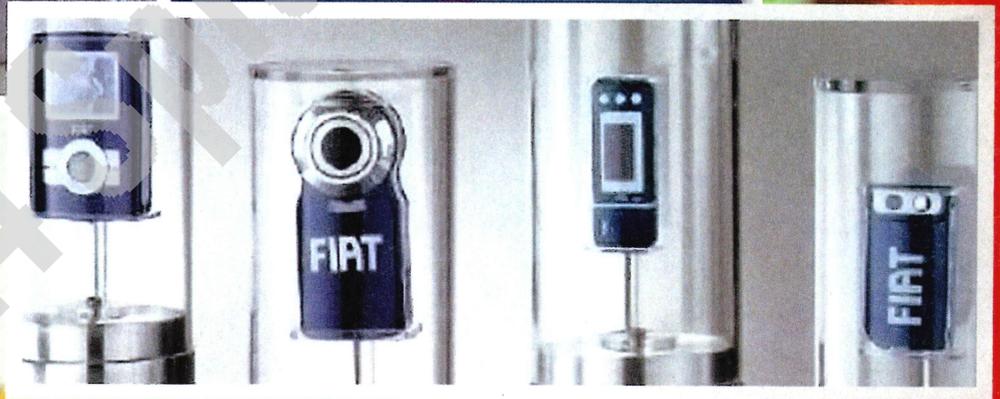
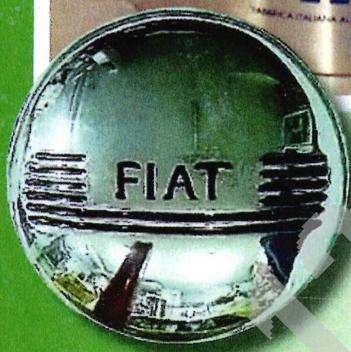
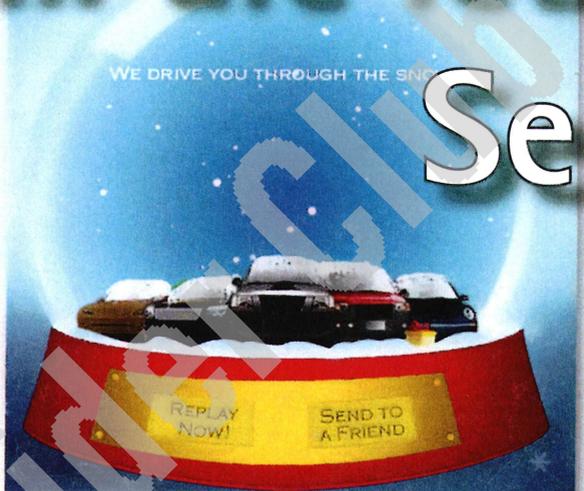


**L'olio che ha vinto
tutti i grandi rallies è l'Olio Fiat.
Pensaci un po'.**





... die letzte Seite



Tuning
by

