

SPIDER

Magazin

Das Treffen

Pfingsten
im hohen Norden



Ausgabe 1+2/2008
24. Jahrgang € 3,50



HERBSTTREFFEN 2008

Vino Miglia

durch die „Toskana Deutschlands“



Der Saisonabschluß 2008 findet diesmal in der wunderschönen Pfalz statt. Wir (Natascha, Carmelo, Sophie, Luca und unser Marahund) laden Euch zur „Vino Miglia“ ein, um die berühmte Pfälzer Gastlichkeit und die „Edlen Tropfen“ dieser Gegend zu erleben und zu genießen. Die geplanten Ausfahrten führen uns entlang der Deutschen Weinstrasse durch malerische Winzerdörfer und den Pfälzer Wald, vorbei an Burgen und Schlösser. Auch einen kurzen Abstecher nach Frankreich, wo wir Wissembourg und die nördlichen Ausläufer der Vogesen erkunden werden, liegen auf unserer Route. Für den zweiten Tag haben wir eine Abstecher nach

Rheinhessen geplant (übrigens das größte Weinanbaugebiet in Deutschland), welches sich landschaftlich von einer ganz anderen Seite zeigt wie die hügelige und bewaldete Pfalz. Lasst Euch überraschen!

Die Anmeldeunterlagen sowie ein Hotelprospekt sind dieser Zeitung beigelegt.

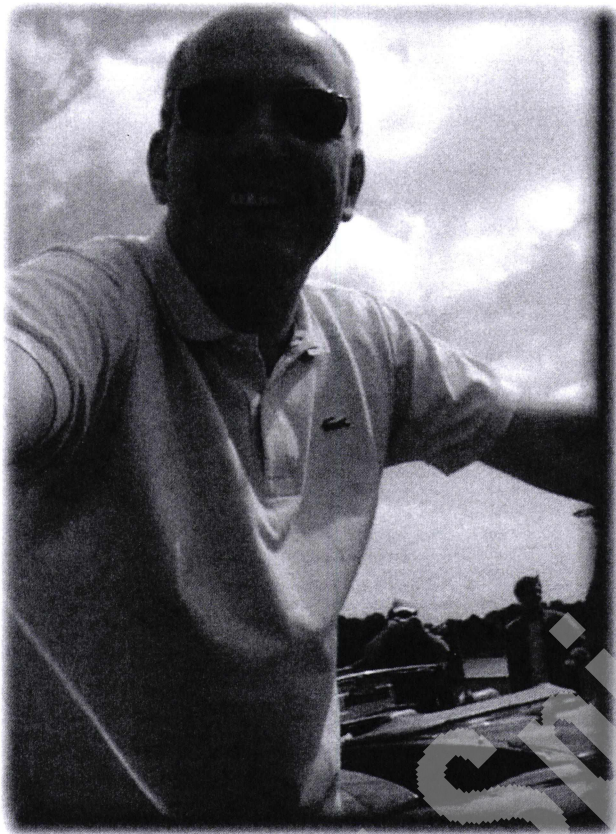
Wir freuen uns auf Euch!
Eure Pfälzer

Bei Fragen wendet euch bitte an:

Carmelo Siragusano,
Burgunderstrasse 5,
67159 Friedelsheim,
Tel: 06322-982449,
Mail:
carmelo.siragusano@gmx.de



Editorial



DAS WORT DES ERSTEN

Elbquerungen mit der Fähre und genügend Zeit für Sonnenbad und Cappuccino. Es wurden keine Kosten und Mühen gescheut, uns die Zeit nicht lang werden zu lassen. Die Gesangseinlage von Gunter Gabriel an einer Fähre kam überraschend, war aber doch arg grenzwertig. Ein dickes Lob an die Familie Dusch für die nahezu perfekte Organisation!

übernehmen. Diese umfassen insbesondere auch das Archiv. Außerdem hat Manfred Seekamp nach sehr erfolgreicher Sanierung der Kasse, der Erzielung der notwendigen Transparenz und der deutlichen Reduzierung säumiger Zahler die Funktion des Kassenvorgängers niedergelegt. Ihm folgt Michael Dusch nach. In den nächsten Wochen wird sich die neue Rollenverteilung, auch in bezug auf die räumliche Verteilung des Vorstands erst noch etablieren müssen. Wir danken Christian und Manfred in jedem Fall sehr für ihre tatkräftige Mitarbeit in den letzten Jahren!

Wie Ihr wisst, sind der Vorstand, die Technikbetreuer und Regionalverantwortlichen seit langer Zeit über eigene E-Mail-Adressen erreichbar. In den letzten Monaten hat der Spam-Befall allerdings wirklich überhand genommen. Deshalb haben wir zusammen mit unserem Web-Betreuer Peter Bleßmann die Adressen durchgehend angepasst. Auf unserer Webseite sind die Adressen nun *NICHT* mehr durch entsprechende Programme automatisiert auszulesen. Wir bitten Euch um entsprechende Beachtung der Rubriken im vorliegenden Heft.

Wenn Ihr diese Zeitschrift in Händen haltet, haben wir es geschafft: Mit Hilfe unseres neuen Redakteurs Frank Merkel konnten wir mit einiger Verspätung das erste Spider Magazin im neuen Jahr produzieren. Rita hat sich bereit erklärt, für diese und die nächste Ausgabe noch mit Rat und Tat zu Seite zu stehen, so dass Frank auch eine vernünftige Einarbeitung erfährt. Die Erstellung der Zeitschrift ist keine so ganz einfache Sache. Bis alles geschrieben, zusammengestellt, redigiert und gesetzt ist, vergeht einige Zeit. Von daher waren wir sehr froh, diese Verstärkung nun in unserem Team begrüßen zu können!

Das Pfingsttreffen in Schwarzenbek liegt hinter uns und allen, die nicht dabei waren, kann ich sagen, dass Ihr wirklich etwas verpasst habt. Bei perfekten Wetterbedingungen fanden sich 35 Fahrzeuge ein. Besser ging es nicht! Sehr schöne Rundfahrten, diverse

Darüber hinaus freuen wir uns einmal mehr, dass die nächsten vier!!! Treffen schon geritzt sind. Den Anfang macht Carmelo Siragusano im Herbst in Hassloch/Bad Dürkheim. Das Jahreshaupttreffen 2009 anlässlich unseres 25-jährigen Bestehens findet Himmelfahrt in Göttingen statt und wird organisiert von Andreas („Andy“) Wieser. Nach dem Herbsttreffen 2009 in der Eifel („Petra wird es richten...“) freuen wir uns auf das Haupttreffen in Kiel von Peter Klinck. Über die Zukunft unseres Clubs müssen wir bei einem solchen Engagement keine Angst haben, meine ich.

Mit der diesjährigen Jahreshauptversammlung hat es einige Änderungen im Vorstand gegeben. Christian Cordts hatte bereits im letzten Jahr angekündigt, dass er aus beruflichen Gründen seiner Beisitzerrolle nicht mehr gerecht werden kann. Holger Griebach wird seine Aufgaben ab sofort

Bis bald Euer

MICHAEL G. MÖLLER

Inhalt



REPORTAGE

Das Haupttreffen unseres Clubs
in Schwarzenbek 17
mit kleiner Bildnachlese 36

EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Einladung zum Herbsttreffen 2

Vorstand 6

Neuer Vorstand gesucht 6

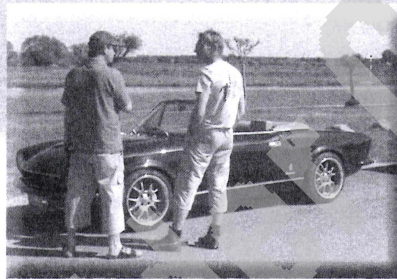
Regionalleiter 9

Stammtisch-Termine 10

Mitgliederbewegungen 15

Rheinbach Classics Clubstand 16

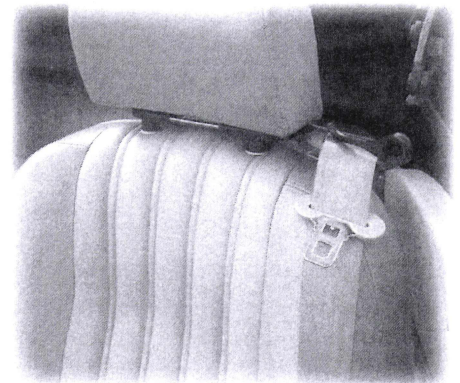
Termine aktuell 34



TIPPS UND TRICKS:

NEU: Holger wird Euch immer
mal wieder praktische Tipps rund
um den Spider geben

8



REPORTAGEN

Begrenzung der besonderen Art 7

Aktuelles 11

Haupttreffen 2008 17

Neue Spidermodelle 20

Chevrolet Corvette Rondine 21

SPIDERMAGAZIN RECYCLED 26

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 Grafschaft

Druck:

Druckerei Pockrandt
Johannes-Gutenberg-Str. 2
22941 Bargteheide

22. EAST AFRICAN SAFARI RALLYE

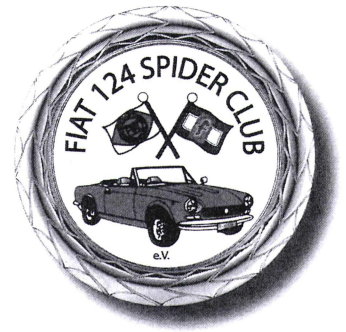
Bilder und Texte aus der Fiat Pressemappe von 1974



Fiat Abarth 124 Rally EAST AFRICAN SAFARI 1974



12



ARCHIV

Pressemappe Rallye 1974 12

Oldtimer 8/92 „Alfa-Schreck“ 22

TECHNIK

Holgers Tipps und Tricks 8

Projekt Windschotthalter 28

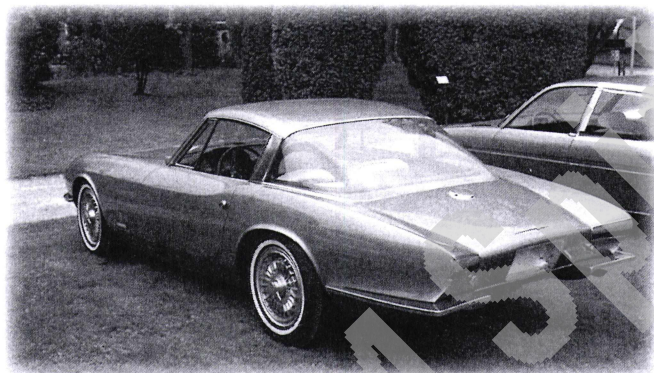
FORUM

Eure Fragen und Antworten 30

TEILEMARKT

Eure Anzeigen „Suche“ 25

Eure Anzeigen „Biete“ 33



REPORTAGE:

zur Versteigerung des
1963er Corvette
„Rondine“ Konzept-
autos, der Design-
vorlage unseres
Fiat 124 Spider

21

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 01/2007

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

24. Jahrgang, Heft 1+2/2008

REDAKTIONSSCHLUSS SM 3/08

1. September 2008

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 (mgm) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung	0172 8124124 mgm@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	04532 261319 rdv@fiatspider.de
Kassenwart	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse, Merchandising	04152 79866 md@fiatspider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (pb) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	02151 313517 pb@fiatspider.de
Beisitzer	Holger Griebbach (hgb) Blücherstraße 15 47799 Krefeld	Webadmin, Archiv	02151 8207171 oder 0172 2157257 hgb@fiatspider.de
Technikbetreuung	Rolf Bodewig (rb) Sülzgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik und Technik allgemein	0221 436472 Technik@fiatspider.de

Neuer Vorstand gesucht

In Schwarzenbek haben Ralf und ich verkündet, dass wir unsere Aufgaben als erster bzw. zweiter Vorsitzender des Fiat 124 Spider Club e.V. spätestens auf der nächsten Jahreshauptversammlung abgeben werden und uns nicht mehr zur Wahl stellen werden. Seit Bestehen des Clubs haben wir beide phasenweise sehr viel Zeit in die Vorstandsarbeit investiert. So kommt Ralf u.a. das Verdienst zu, die prämierte Webseite zu einer der attraktivsten in der Old- bzw. Youngtimerszene ausgebaut zu haben.

Im Laufe der letzten zwei Jahre hat sich unsere berufliche Situation deutlich verän-

dert. Ich habe mich letztes Jahr selbständig gemacht und werde von daher noch weniger Zeit als bisher zu Verfügung haben. Auch Ralf ist zunehmend im Job gefordert. Darüber hinaus wollen wir aber auch nicht verhehlen, dass bei uns persönlich etwas „die Luft raus“ ist. Im nächsten Jahr ist Ralf 20 Jahre dabei, bei mir sind es dann 25 Jahre. Höchste Zeit für einen Wechsel!

Wir halten es für eine faire Lösung, unsere Absichten mit diesem großen Vorlauf bekannt zu geben, damit ein neues Team hinreichend Zeit für eine Formierung hat. Eine lokale Anordnung in einer bestimmten Region ist dafür

nicht notwendig. Vieles lässt sich virtuell, per E-Mail oder Telefon organisieren und die wesentlichen Prozesse sind eingeführt. Wollt Ihr mehr wissen? Dann fragt uns gern.

Wir hoffen, dass sich aus dem großen Kreis der aktiven Mitglieder ein neues Vorstandsteam finden lässt. Für weitergehende Fragen, Informationen in Bezug auf die Clubarbeit etc. stehen wir Euch jederzeit gern zur Verfügung.

Michael G. Möller

Ralf de Vree

DER APOTHEKER und die Begegnung der besonderen Art

UNSER CLUBMITGLIED ANDREAS FOHS hat die Schauspielerin Katja Riemann in der Spandauer Zitadelle 2006 bei einem Konzert von Jeff Beck getroffen und ein Kurzinterview gemacht:

A.F: Durften Sie als Hauptdarstellerin in dem Film „Die Apothekerin“ mit Jürgen Vogel den Fiat Spider auch richtig fahren?

K.R: *Na klar, sieht man das denn nicht? Oder glauben Sie, dass Blondinen nicht Auto fahren können?*

A.F: Aber sicher! Hat-ten Sie denn auch Spaß dabei, ich meine so ohne Servolenkung?

K.R: *Jede Menge Spaß sogar, fährt sich prima der Spider, und wenn er*

mal rollt brauche ich auch keine Servolenkung, oder sehe ich so schwach aus?

A.F: Nein, nein, im Gegenteil! Vielen Dank fürs Interview und viel Spaß beim Konzert.





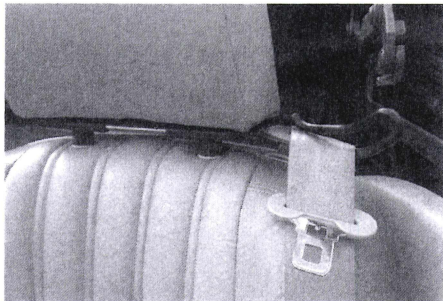
Tipps und Tricks

GURTFÜHRUNG BZW. GURTHALTER

Wer kennt das nicht: als großer Mensch im Spider – hat man einige Probleme. Eines davon ist die zu niedrige originale Gurtführung am Sitz.

Ein Forum-Mitglied hat eine tolle Lösung für das Problem gefunden, ist zwar ein Produkt eines Fremdfabrikats aber es passt hervorragend zu unserem Spider.

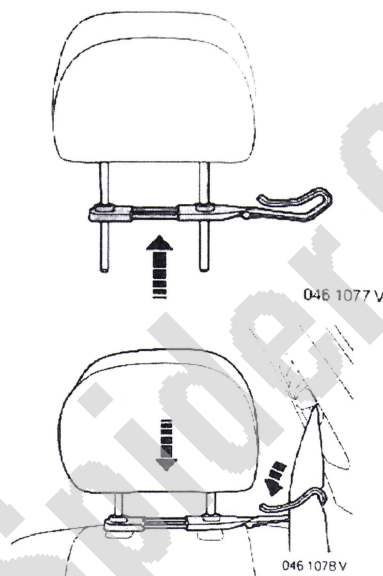
Es ist ein Zubehörteil für
BMW-Gurthalter M3 M5 E38 E39 E46 X5 E60
E63 E65 E66 X3



welches man bei Ebay unter dem Link:
[http://cgi.ebay.de/BMW-Gurthalter-M3...
QQcmdZViewItem](http://cgi.ebay.de/BMW-Gurthalter-M3...QQcmdZViewItem)
käuflich erwerben kann.

Der Einbau ist eigentlich ganz einfach:
Kopfstütze aus dem Sitz rausziehen
Gurthalter auf die beiden Stangen schieben
Individuelle Distanzstücke aufschieben
Kopfstütze wieder in den Sitz einschieben.

Durch verschieden hohe Distanzröhrchen, die man sich noch selber beschaffen muss, kann man dann seine individuelle Höhe selber bestimmen. Sie müssen mit dem Innendurchmesser über die Kopfstützenstangen passen.



Aus welchem Material diese Distanzstücke bestehen ist „jedem sein“ Geschmack überlassen: ob Plastik oder Metall, Chrom oder farbig – passend zur Inneneinrichtung.

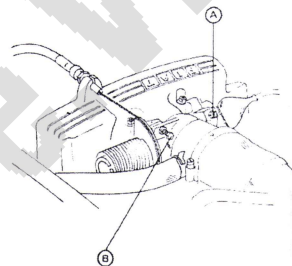
So, nun viel Spaß beim Schrauben

Euer Holger

LEERLAUFEINSTELLUNG beim Einspritzer

Hier eine Anleitung für diejenigen, die sich das selber zutrauen .

A = Leerlauf-Einstellschraube (By-pass)
B = Gaszugschraube



NORMALE EINSTELLUNG:

Schraube A verdrehen
Reindrehen = weniger Drehzahl
Rausdrehen = mehr Drehzahl
Wenn eine Einstellung an der Schraube A nicht möglich ist oder kein befriedigendes Ergebnis bringt, ist eine Grundeinstellung von Nöten.

GRUNDEINSTELLUNG:

Schraube A ganz reindrehen
Leerlauf über Schraube B einstellen
Schaltgetriebe 700 – 800 U/min
Automatik 600 – 700 U/min
und dann über Schraube A einregulieren (Feinschliff)
Schaltgetriebe 800 – 900 U/min
Automatik / Fahrstufe D 700 – 800 U/min

Optimal wäre natürlich gleichzeitig eine CO-Wert-Einstellung, dies bedarf aber eines Abgastesters den wahrscheinlich nicht jeder zu Hause hat.

Wünsche Euch Gutes gelingen beim Schrauben

Euer Holger

KOFFERRAUM ZU, SCHLÜSSEL LIEGT DRIN, WAS NUN?

Das kann jedem Spider-Fahrer mal passieren. Kein Zweitschlüssel, kein anderer Spiderfahrer mit Schlüssel in der Nähe. Aus meiner Erfahrung ist ein Öffnen der Kofferraumklappe ohne Zerstörung oder verbiegen nicht möglich .

Da es wie bei der Motorhaube keine Notentriegelung für den Kofferraum gibt, ist die einfachste Lösung, ein ca. drei mm großes Bohrloch mittig des Wagens hinter dem Nummernschild, so ca. fünf cm unter der Kante. Durch dieses Loch steckt man dann einen

Schraubenzieher mit dem entsprechenden Durchmesser und drückt dann nach rechts.

Ein bisschen stochern und fummeln ist natürlich mit inbegriffen, wie bei so vielen Dingen beim Spider, aber wenn man es einmal raus hat, ist es eine Sache von einem Augenblick .

Nach erfolgreicher Öffnung, das Bohrloch mit der Wagenfarbe vor Rost schützen und einen Kunststoffstopfen, den man dann auch noch farbig bearbeiten kann, verschließen .

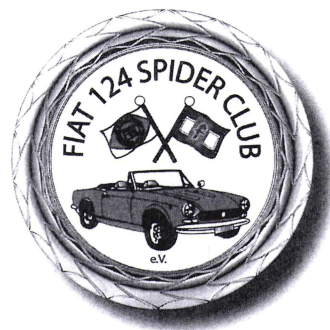
SO HAT MAN IMMER WIEDER EINE NOTENTRIEGLUNG.

Natürlich kann man es erst machen wenn es passiert ist, aber dann ist man meistens unterwegs und hat nicht das entsprechende Werkzeug dabei bzw. es liegt im Kofferraum, so ein Schraubenzieher passt aber immer noch ins Handschuhfach .

Viel Spaß beim Bohren

Euer Holger

Regionalleiter



GEBIET / REGION	ANSPRECHPARTNER	ADRESSE	TELEFON / E-MAIL
SCHLESWIG-HOLSTEIN Region 1	Sven Willen	Seeblick 13 24106 Kiel	0431 3054014 Region-1@fiatspider.de
HAMBURG Region 2	Manfred Seekamp	Grandweg 60b 22529 Hamburg	040 6070913 Region-2@fiatspider.de
BERLIN Region 3	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32a 14055 Berlin	030 30099229 Region-3@fiatspider.de
FRIESLAND Region 4	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	0421 3648514 Region-4@fiatspider.de
BIELEFELD Region 5	Thomas Eimer	Oesterwiekerstr. 236 33415 Verl	05246 929675 Region-5@fiatspider.de
HANNOVER / KASSEL Region 6	Christian Zöllner	Jüdelstraße 42 38126 Braunschweig	0531 62164 Region-6@fiatspider.de
KÖLN Region 7	Petra Boljahn	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	02151 313517 Region-7@fiatspider.de
FRANKFURT Region 8	Joachim Häring	Groß-Gerauer-Str. 72 a 55130 Mainz	06131 881886 Region-8@fiatspider.de
STUTTGART Region 9	Jochen Haase	Weinbergstr. 21 74226 Nordhausen	07135 937575 Region-9@fiatspider.de
MÜNCHEN Region 10	Christoph Spanner	Enthammerstr. 6 85567 Grafing b. München	08092 33231 Region-10@fiatspider.de
WÜRZBURG Region 11	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	09321 921629 Region-11@fiatspider.de
AUSLAND UND ALLGEMEINER CLUBKONTAKT		Hotline Fax	04505 594232 04505 594233 Mail@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

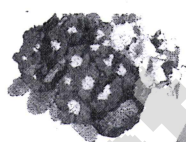
Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 33231

Jeden letzten Donnerstag im Monat
in wechselnden „Locations“

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

Seite 20

BLICKPUNKT



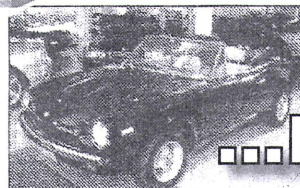
250 rühj hrsang b ALL ARS-I



Alfa Romeo Spider 1750 Veloce
Bj. 1971, liebevoll restauriert,
Note 2 lt. Classic Data
9.980,- €



Audi A4 2.5 TDI Cabrio
Bj. 2003, 120 kW, 96.000 km,
der, Klimaanlage, Xenon, PDC, Klima
21.980,- € mtl. 389,-*



Fiat Spider 214CS Cabrio
perfekt restauriert, Bj. 1978, Bil-
der der Restauration vorhanden
9.980,- €



Mercedes CLK Cabrio
Bj. 2000, 170 kW, 42.000 km,
Leder, Sitzheiz., Tempomat, Alu
Verd. 15.980,- € mtl. 279,-*



Audi TT Quattro Cabrio
19 Zoll Alu, Bj. 2005, 132 kW, 33.000 km, All-
rad, Leder exklusiv, Tempomat, PDC, Klima
22.480,- € mtl. 389,-*



BMW 318i Cabrio
85 kW, 83.000 km, Leder, Klima-
automatik
9.980,- € mtl. 174,-*



BMW 330 Ci Cabrio
Bj. 2001, 170 kW, 89.000 km, Xe-
non, Leder, Sitzheiz., PDC, Klima
16.980,- € mtl. 296,-*



BMW Z3 1.9 Cabrio
elektr. Verdeck, 103 kW, 94.000 km, Le-
der, Sitzheiz., Tempo, Alu, Sportfahrwerk
10.780,- € mtl. 188,-*



BMW Z3 2.8i Automatik Cabrio
Bj. 1999, 142 kW, 39.000 km, Leder,
sitzheiz., Alu 17 Zoll
13.980,- € mtl. 244,-*



BMW Z3 3.0i Automatik Cabrio
Bj. 2000, 170 kW, 42.000 km,
Leder, Sitzheiz., Tempomat, Alu
Verd. 15.980,- € mtl. 279,-*



Fiat Spider 214CS Cabrio
perfekt restauriert, Bj. 1978, Bil-
der der Restauration vorhanden
9.980,- €



Mercedes CLK 200 K Automatik Cabrio
Bj. 2000, 120 kW, 89.000 km, elektr.
Verdeck, Leder, Sitzheizung, Klima
16.980,- € mtl. 296,-*

...neues Modell?



Der frühzeitige Einzug des Frühlings verheißt einen langen Sommer. Für viele gibt es kaum etwas schöneres, als oben ohne durchs Land zu brausen. Doch gerade das offene Dach sorgt beim Cabrio oft für Kummer: Wie sieht es mit dem Versicherungsschutz bei offenem Verdeck aus? Wir haben für Sie nachgeforscht.

Eine Teilkaskoversicherung hilft grundsätzlich bei Diebstahl oder Einbruch, wenn das Cabrio mit offenem Dach abgestellt wird. Allerdings nur, wenn sämtliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen wurden: Die Fenster müssen hochgeklüppelt sein, die Lenk Sperre eingerastet und selbstverständlich muss der Wagen abgesperrt sein.

FAHRLÄSSIGKEIT: Schwierig wird es, wenn man sein offenes Cabrio für lange Zeit unbeobachtet, zum Beispiel auf einem einsamen Waldweg, stehen lässt. Die Versicherung kann einem im Fall eines Diebstahls grob fahrlässiges Verhalten vorwerfen. Versichert sind auch alle Gegenstände, die mit dem Auto verbunden sind, also Warndreieck, Radio oder Kindersitz. Bei Diebstahl kommt die Teilkasko für den Verlust auf. In der Versicherungspolice finden Sie zudem eine Liste des versicherten Zubehörs. Auch hier gilt aber: Wer sein Auto zu lange unbeaufsichtigt lässt (Richtwerte: auf öffentlichen Plätzen eineinhalb Stunden, im Parkhaus acht Stunden) handelt fahrlässig. Die Teilkasko zahlt auch dann, wenn das geschlossene Verdeck aufgeschlitzt wurde und etwas aus dem Fahrzeug gestohlen wurde. Für entwendete Gegenstände, die nicht zum Fahrzeug gehören (wie Kleidung, CDs oder Einkaufstüten), kommt dann die Hausratversicherung auf.

VORSICHT VOR VANDALISMUS: Anders sieht es aus, wenn nur das Verdeck beschädigt wurde, aber nichts abhanden gekommen ist. Dann handelt es sich um Vandalismus, der nur durch eine Vollkaskoversicherung abgedeckt ist. Also auch im geschlossenen Auto möglichst keine Wertgegenstände liegen lassen, um Einbrechern erst gar keinen Anreiz zu bieten. (red/mg)

Der Traum vom Elektroauto

Zugegeben: Wir hätten gern ein Elektroauto. Vom freudvollen Drehmoment seiner Maschine beschleunigt, leise sirrend durch das Gewirr der Stadt zu wuseln, emissionsfrei und auch noch kostengünstig – der Gedanke gefällt. Am liebsten wäre uns einer jener 100 Smart Fortwo, die derzeit im Rahmen eines Pilotprojekts in London eingesetzt werden. Denn im Stadtverkehr ist der Zweisitzer ideal, zudem ist der Elektro-Smart die konsequent weitergedachte Variante des „City Coupé“, wie das kleine Auto früher so treffend hieß. Dann wird nicht mehr literweise teurer Treibstoff in den Tank gekippt, sondern dezent ein Ladekabel angeschlossen, das Ökostrom ins Auto leitet, der zwar umgerechnet auf den Kilometer nicht richtig billig, aber doch günstiger ist als irgendein Erdölprodukt: Zwei Cent kosten

ein Kilometer mit dem Elektro-Smart, rechnet das Unternehmen vor, macht zwei Euro für 100 Kilometer. Verglichen mit rund 11,50 Euro für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor, der auf gleicher Strecke sieben Liter Treibstoff zu je 1,50 Euro wünscht, ist das ein geradezu unverschämtes Sonderangebot. Jetzt flattert auch noch die Meldung auf den Schreibtisch, BMW plane ein Elektroauto. Andere Hersteller kündigten das schon früher an: Opel beispielsweise will in vier Jahren mit solch einem Fahrzeug auf dem Markt sein, Audi in zehn Jahren. Kompetenz ist auch bei Toyota zu finden, das Hybridmodell Prius lässt sich über kurze Strecken rein elektrisch bewegen. Oder bei Mercedes-Benz, freilich mit noch weiter entfernten Zukunftshorizont: Das Brennstoffzellenauto ist im Grunde seines Wesens ein Elektrofahrzeug, das sein eigenes Kraftwerk an Bord hat. Etwas pauschalisiert darf man wohl sagen, dass jeder Autoherstel-

ler von Rang und Namen den Elektroantrieb zumindest im Schoß seiner Gedanken wiegt. Der Grund ist simpel: Die Unternehmen wollen auch übermorgen Autos verkaufen, wenn das Benzin unermesslich teuer ist und Umweltzonen sowie Abgasbestimmungen Verbrennungsmotortypen aus den Städten verbannt haben werden – was durchaus so kommen könnte. Bei allem Wunschdenken: Stimmt die Gesamtbilanz? Leider nicht. Denn wenn mehr Strom benötigt wird, wird er auch teurer. Und der Strom kommt zwar aus der Steckdose, doch erzeugt wird er woanders – unabhängig vom Verfahren sollte dort die Umwelt keinesfalls leiden. Hinzu kommen die nach wie vor nicht wahrhaft gelösten Probleme. Die Reichweite eines Elektroautos muss zumindest annähernd in die von Benzinautos kommen, und das Laden muss schneller gehen. Vielleicht tauscht man ja in Zukunft einfach den Akku an der „Tankstelle“.

Frankfurter Allgemeine Zeitung / 17.05.2008

Ohne-Dach-Schaden

Auch bei offenem Cabriodach zahlen die Versicherungen

Auf das Dach, rein ins Cabrio vergraben: Das Sommerwetter zeigt auch auf der Straße Wirkung. Wer kann, lässt sich jetzt wieder den Fahrtwind durch die Haare pusten. Und wer das nicht kann, überlegt sich vielleicht, ob ein Cabriolet nicht eine lohnende Anschaffung wäre. In beiden Fällen gilt: Neben dem Spaß sollte man sich auch Gedanken darüber machen, wie man den luftigen Wagen am besten schützt. Denn sein fehlendes oder zumindest weiches Dach macht ihn besonders anfällig für Diebstahl.

Dennoch parken viele ihr Cabrio, ohne das Dach zu schließen. Das ist riskant. Denn die Teilkaskoversicherung kommt im Falle eines Diebstahls nur dann voll für den Schaden auf, wenn der Fahrer nicht grob fahrlässig gehandelt hat. Wann grobe Fahrlässigkeit vorliegt, darüber ist sich die Rechtsprechung nicht einig. Parkt das offene Cabrio beispielsweise tagsüber eine Stunde lang an einem belebten Platz in der Innenstadt und wird gestohlen, liegt keine grobe Fahrlässigkeit vor. Wird es dagegen an der gleichen Stelle nachts

stehengelassen, hat der Fahrer grob fahrlässig gehandelt, auch wenn es dort noch belebt ist.

Grundsätzlich gilt: Je länger die Parkdauer und je größer die Gefahr des Diebstahls, desto fahrlässiger ist es, das Dach offen zu lassen. Aber selbst dann gibt es noch Hoffnung für die Autofahrer. Seit diesem Jahr gilt nicht länger das „Alles-oder-nichts-Prinzip“. Das neue Versicherungsvertragsgesetz regelt, dass sich die Versicherungen bei grober Fahrlässigkeit nicht völlig aus der Verantwortung ziehen können. Das gilt in diesem Jahr zumindest für Neuverträge, ab 2009 auch für alle bestehenden Verträge. Je nach Fall teilen sich Versicherung und Fahrer dann die Kosten für den Schaden.

„Wer auf Nummer Sicher gehen und Ärger mit der Versicherung vermeiden will, sollte grundsätzlich aber lieber immer das Dach schließen“, rät ein Sprecher des ADAC. In jedem Fall gilt aber: unbedingt Lenksperre und die elektronische Wegfahrsperre betätigen, sonst ist die Gefahr sehr groß, dass man auf dem Schaden sitzenbleibt.

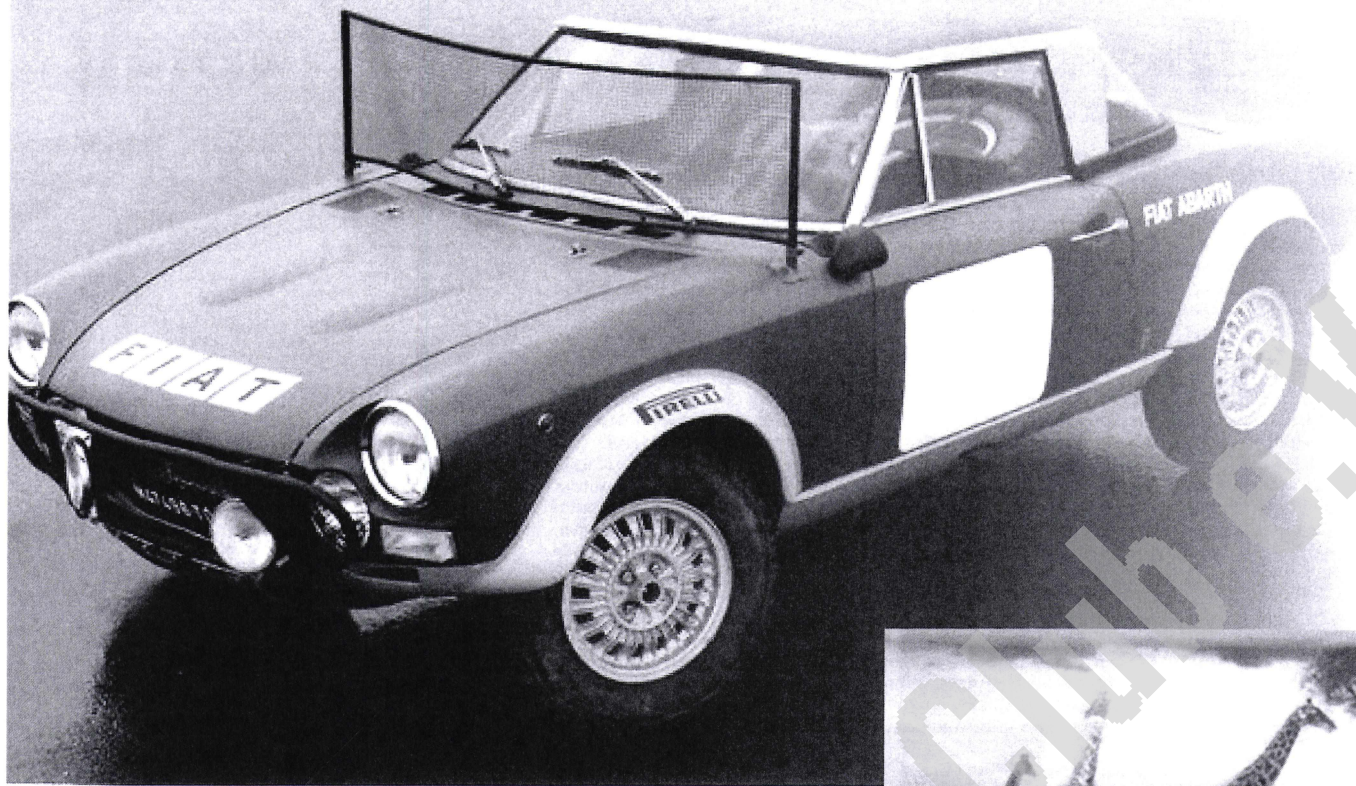
Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung / 18.05.2008

ein Archiv mit mehr als einer Milliarde Daten aufgebaut werden. 95 Prozent aller Automodelle seien inzwischen erfasst und identifiziert, schätzt man beim TÜV Süd.

Verwaltet, erweitert und sortiert wird die Sammlung von der Datenblattstelle Augsburg. Mit einer Recherche in der Datenblattsammlung bestimme beispielsweise die Möglichkeit, schon vor dem Oldtimer-Kauf also Nachbauten mit falschem Erstzulassungsdatum oder Fälschungen herauszufiltern. Die Erstellung eines Datenblattes kostet 88 Euro und kann beim TÜV in Augsburg unter der Telefonnummer 08 21/5 90 41 61 angefordert werden. fbs.

Der TÜV hilft bei der Spurensuche

Der TÜV Süd bietet seinen Kunden einen neuen Service – die Recherche spezifischer Oldtimer-Informationen. Mit Hilfe einer Spezialdatenbank lassen sich, so die Münchner Autoexperten, „nahezu alle Automodelle vom Anbeginn der Mobilität im Jahre 1886“ an verfolgen. Ursprünglich ausgelöst durch die Automobilleidenschaft eines TÜV-Mitarbeiters, konnte in 40 Jahren



Fiat Abarth 124 Rally

EAST AFRICAN SAFARI 1974



FIAT



ABARTH

Fiat Abarth 124 Rally

EAST AFRICAN SAFARI 1974

FIAT



Fiat Abarth 124 Rally

EAST AFRICAN SAFARI 1974

22.

EAST AFRICAN SAFARI RALLYE 1974

EINE ZUSAMMENFASSUNG DER FIAT-PRESSEMAPPE

Nach den brillanten Erfolgen der Fiat Rallye in Portugal, wo die Fiat Abarth 124 Rallye die ersten drei Plätze des Gesamtklassements belegen konnte, ist die Rallye-Organisation der Fiat auch bei der schwierigen East African Safari wieder dabei. Es ist die zweite Prüfung für die Marken-Weltmeisterschaft.

Drei Fiat Abarth 124 Rallye nehmen an der Safari teil. Zwei davon werden von Italienern

gesteuert, einer von zwei Kenianern, die bereits seit 1967 an der Rallye teilnehmen.

Die East African Safari entstand 1953. 20 Jahre später - 1973 - wurde sie zur Marken-Weltmeisterschaft. Diese Rallye ist etwas ganz besonderes: es gibt keine Geschwindigkeitssonderprüfungen. Das ganze Rennen ist somit eine einzige Geschwindigkeitsprüfung, da die Fahrer ständig eine Durchschnittsge-

schwindigkeit von 70 Meilen bzw. 113 km pro Stunde einhalten müssen. Und das bei den Bodenverhältnissen! Die Straßen sind Pisten auf roter Erde mit welligem Untergrund.

Das heißt: scheint die Sonne, fahren die Fahrer durch ihre eigenen Staubwolken. Regnet es, fahren sie durch Schlamm und tiefe Wasserfurten. Weitere Hindernisse sind wilde Tiere, Gegenstände verschiedener

Größe, die die Eingeborenen einfach auf den Wegen liegenlassen und tiefe Schlaglöcher.

Das offizielle Programm umfasst 3 Etappen:
 vom 11. - 12. April 1.757 km
 vom 13. - 14. April 1.753 km und
 vom 14. - 15. April 1.812 km.

Die Konkurrenten müssen in der ersten Etappe ausscheiden, wenn ihr Abstand bei einer Zeitkontrolle mehr als zehn Stunden beträgt,

in der zweiten Etappe mehr als sieben Stunden und in der dritten Etappe mehr als fünf Stunden. Um die vorgeschriebenen Höchstzeit nicht zu überschreiten, muss auf jeden Fall ein Schnitt von 74 km/h gefahren werden. Während bei den europäischen Rallies ein Zeitverlust von wenigen Sekunden ausschlaggebend sein kann, bedeutet bei der Safari ein halbstündiger Enthalt wegen einer Reparatur nicht unbedingt, auf den Sieg verzichten zu müssen.

Die Fiat Abarth 124 Rally für die Safari

Ein so harter Test wie die Safari verlangt auch eine besondere Vorbereitung für die Wagen. Fiat-Rally hat daher eine Reihe von Sonder-Vorrichtungen vorgesehen, um die Leistungen des Spiders zu steigern.

- **Motor** : Vergaser und Luftfilter wurden gegen das Eindringen von Staub geschützt.
- **Aufhängungen**: besondere Stossdämpfer und Schraubenfedern mit längeren Federwegen wurden eingebaut.
- **Schutzvorrichtungen**: Schutzschild aus Titan für die Ölwanne und das Getriebe; Schutzgitter vor der Frontpartie und der Windschutzscheibe. Die Radkästen sind mit Kitonal überzogen; Sonderbehandlung gegen Staub.
- **Zubehörs** : Vorne, hinten und an den Seiten des Wagens wurden besondere Anschlagstellen angebracht, um eventuell mit einem Wagenheber den im Sumpf festgefahrenen Wagen zu befreien; Benzintank aus Schaumgummi mit einer Vorrichtung zum schnellen Einfüllen (Inhalt: 85 Liter); zwei hintere Trittbretter; Scheinwerfer-Wischer; Sprechfunkanlage.



EAST AFRICAN SAFARI

11-15/4 1974

SOMALI

NUR WENIGE KOMMEN ANS ZIEL		
Jahr	am Start	am Ziel
1953	57	27
1954	50	26
1955	62	27
1956	90	12
1957	64	19
1958	95	54
1959	63	30
1960	84	25
1961	77	8
1962	104	46
1963	84	7
1964	94	21
1965	85	16
1966	88	9
1967	91	49
1968	91	7
1969	91	31
1970	98	19
1971	118	32
1972	85	18
1973	99	18

Mitgliederbewegungen



NEUE MITGLIEDER:

Frank Bartels Reg. 7	Büttger Str. 63 41460 Neuss	0177 4482057 frank.bartels@cortado.de
Stefan Brunken Reg. 2	Eichtalstr. 29 22041 Hamburg	040 2503654 sbrunken@web.de
Raymond Curnow Reg. 2	Stapelfelder Str. 70a 22143 Hamburg	040 67580390 r.u.curnow@arcor.de
Olaf Fröhlich Reg. 4	Gartenstr. 37 26655 Westerstede	04488 839940 Spiderman8@gmx.net
Armin Hefner Reg. 1	Alte Dorfstr. 32 24790 Rade / Rendsburg	04331 669527 armin.hefner@t-online.de
Peter Höhn Reg. 8	Amselweg 7 69168 Wiesloch	06222 387593 peter-hoehn@gmx.de
Stefan Kohl Reg. 1	Schillerstr. 25 25746 Heide	0174 3749397 spider124@online.de
Matthias Leib Reg. 9	Gerhard-Storz-Weg 7 74523 Schwäbisch Hall	0791 48923 matthias.leib@freenet.de
Sören Pagel Reg. 3	Cranachstr. 20 12157 Berlin	0172 3014476 SOERENPAGEL@hotmail.com

ÄNDERUNGEN:

Markus Hernadi Reg. 9	Toblacherstraße 17 73773 Aichwald-Aichsschieß	0711 67227831 m.hernadi@schwabentechnik.de
Markus Höckelmann Reg. 3	Ribbeckweg 11 14476 Groß Glienicke	033201 430450 post@m-hoeckelmann.de
Dr. Thorsten Machner Reg. 2	Borchardsheide 4 22117 Hamburg	040 81996793 drm@arcor.de
Martin Pernak Reg. 7	Luiter Str. 30 47506 Neukirchen-Vluyn	02845 9840890 martinpernak@gmx.de
Sören Reese Reg. 6	Rottannenstrasse 12 29556 Suderburg	05144 494671 Soeren.Reese@web.de
Holger Schaufuss Reg. 7	Hübinger Weg 73 56323 Waldesch	02628 759003 Holger.Schaufluss@web.de
Marc Teipel c/o Marc Teipel & Partner Reg. 10	Hofmannstraße 7 - Haus E 81379 München	0172 7221517 marc@teipel-partner.de

Einladung zu den Rheinbach Classics

19. und 20. Juli 2008



AUCH IN
DIESEM JAHR WOLLEN WIR
WIEDER AN DEN RHEINBACH CLASSICS
TEILNEHMEN. WWW.RHEINBACH-CLASSICS.DE.
ES IST – ÄHNLICH WIE DIE „GOLDEN OLDIES“ IN
WETTENBERG – AUFGEZOGEN: DIE GANZE STADT VOLL
OLDTIMER UND MUSIKBÜHNEN UND BIERBUDEN.

Unsere „Männer vor Ort“, Sören und Gerd, werden wieder alles für uns organisieren. Für kühlende Getränke ist gesorgt!

Da der Korso im letzten Jahr mit allen Teilnehmern durch die Stadt ein reines „Stop-and-Go“-Vergnügen war (bei 35 Grad kochte der ein oder andere Spider vor sich hin) haben wir dieses Mal eine Tour durch die Eifel geplant.

Wer will, kann bereits am Freitag oder Samstag anreisen. Hotels findet Ihr hier: www.rheinbach.de/gastronomie.html

Treffpunkt ist die Grabenstraße 31 vor Gerds Glaserei.

Im letzten Jahr waren wir mit 14 Autos vertreten. Also die größte „Fraktion unter

den italienischen Oldtimern“. Stefan kam mit seinem AS sogar aus Mainz angereist. Also: versucht, zu kommen, es lohnt sich.

Anmelden könnt Ihr Euch bei Sören: sam@trost.li (Telefon: 0163/8 51 51 51) oder bei mir: pb@fiatspider.de (Telefon: 0 21 51 31 35 17)

Eure Petra



Haupttreffen 2008



vom 9. bis 12. Mai in Schwarzenbek

Gerne folgten wir der vielversprechenden Einladung zum diesjährigen Haupttreffen des Fiat 124 Spider Club. Was das Clubleben angeht, kann man meine Frau Marina und mich ohne weiteres als die sogenannten Freshmen bezeichnen. Wir fahren unseren 124 DS, Baujahr 1984, zwar bereits seit dem ersten Tag der Zulassung, sind jedoch erst seit ca. einem Jahr offiziell im Spider Club. Nach unserer Anreise aus Potsdam, welche nicht wie bei vielen Teilnehmern aus der Kölner Region durch diverse Staus und dichten Verkehr erschwert wurde, wurden wir superfreundlich mit einem kleinen Sektempfang in der „Alten Meierei“ in Schwarzenbek begrüßt. Meine Blicke fielen natürlich sofort auf die anderen Fahrzeuge, denn wir sehen normalerweise, beim Stamm-tisch oder regionalen Ausfahrten, nicht solch eine Ansammlung an schönen Fahrzeugen. Es waren wirklich alle Fahrzeugtypen (vom AS bis zum DS) und auch Farben vertreten. Nach dem besagten Sektempfang und den

ersten Fachsimeleien folgte der gemütliche und ungezwungene Teil mit einem schönen Abendessen im Restaurant unseres Hotels.

Ralf de Vrée nutzte die einmalige Chance, mich nach diesem leckeren Abendessen in der „Alten Meierei“ zu überreden, diesen Bericht über das Jahrestreffen zu schreiben. Dies sei wohl für alle Neumitglieder der obligatorische Einstieg in die Gemeinschaft der Spideristi.

Am nächsten Morgen starteten wir um 10.30 Uhr leider mit etwas geschwächter Teilnehmerzahl – die „grüne Schlampe“ hatte Kühlerprobleme – zu unserer ersten Tagesetappe, welche uns als Erstes nach Geesthacht führte. Um nicht aus der Übung zu geraten, gab es hier erneut einen kleinen Sektumtrunk mit anschließendem Briefing. Ich könnte mich wirklich dauerhaft an ein solches Tourmanagement gewöhnen!

Wir setzten dann mit einer Elbfähre über und der weitere Verlauf unserer Tour führte uns nach Lüneburg. Leider gab es auf dieser Tour bereits erneute Verluste, denn ein Fahrzeug fiel mit Motorproblemen (evtl. Benzinversorgung) aus und musste abgeschleppt werden. Nachdem dieses Clubmitglied versorgt war, wurde die Fahrt fortgesetzt. Wir erreichten unseren Mittagsstopp in Lüneburg, wo für das leibliche Wohl der Gruppe gesorgt wurde. Hier stießen noch weitere Fahrzeuge aus der Berliner Region zu unserer 140 km langen Tagestour. Olaf und Uwe aus Berlin hatten sich kurzfristig entschlossen, nach einem Familienbesuch in Hamburg, einen Abstecher nach Lüneburg zu machen und diesen Teil der Strecke gemeinsam mit uns zu fahren. Gestärkt an Leib und Seele und um zwei weitere Fahrzeuge, setzte sich unser Konvoi von 37 Fahrzeugen in Richtung Elbfähre Bleckede in Bewegung. Diese Tour führte uns vorbei an schönen Rapsfeldern



über Landstraßen, die anlässlich des Kaiserwetters an diesem Pfingstweekende zum Cabriofahren einluden. Wir erreichten die Fähre Bleckede und dort erwarteten uns zwei Begegnungen der besonderen Art.

Zum einen saß ein dicklicher, mit Hawaii-Outfit bekleideter Gunter Gabriel barfuß vor der Fährkneipe und sang – sicherlich etwas alkoholisiert – Songs für die Touristen. Die zweite Begegnung war fast ebenso skurril wie Gunter. Unser 1. Vorsitzender feudelte seinen Spider mit einem Staubwedel sauber, bevor er mit dem Fahrzeug auf die Fähre fuhr.

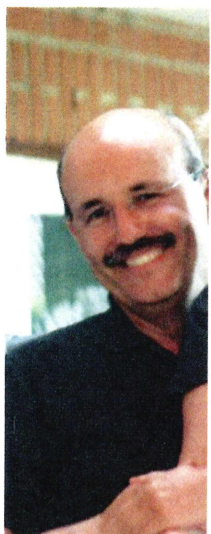
Nach diesen amüsanten Erlebnissen setzten wir unsere Tour in Richtung Schloss Schwartow fort. Dort angekommen stellte ich fest, dass auch mein bestes Stück leichte Ausfallerscheinungen zeigte. Mein Endschalldämpfer hing nur noch am seidenen Faden. Zurück bis in unser Quartier „Alte Meierei“ sollte er aber sicherlich noch halten. Wir genossen zunächst das Ambiente dieses kleinen Jagdschlösschen bei leckerem Kaffee und Kuchen und verließen diese Tourstation anschließend in Richtung Schwarzenbek.

Gegen 17.30 Uhr erreichten wir alle wohlbehalten das Hotel. Die Damen hatten genügend Zeit, sich für die Abendveranstaltung „aufzuhübschen“ und ich kümmerte mich um eine Notreparatur meines Endschalldämpfers. Holger hatte glücklicherweise etwas Draht im Gepäck und eine Auspuffbandage von der nahegelegenen Tanke richtete

den Rest. Mit diesem Provisorium müsste es wohl für die nächsten Tage gehen.

Um 19.00 Uhr fuhren wir dann, mit meinem Drahtmodell, zur Abendveranstaltung, welche ca. 15 km entfernt im „Forsthaus zum Jäger“ stattfand. Ein Teil der Spideristi wollte den Abend wohl mit Wein, Weib und Gesang ausklingen lassen und nahm das Angebot eines Fahrerservices in Anspruch. An dieser Stelle möchte ich mich einmal wirklich von Herzen bei Michael Dusch nebst Familie bedanken, denn dieses Haupttreffen war generalstabsmäßig geplant und durchorganisiert. Hotel, Restaurants, Sehenswürdigkeiten und natürlich die Touren waren wohl überlegt zusammengestellt und der gesamte Ablauf des Treffens verlief ohne Pannen oder Probleme. Dies ist bei dieser Teilnehmerzahl und der Anzahl der Fahrzeuge sicherlich keine Selbstverständlichkeit.

Im „Forsthaus zum Jäger“ erwartete uns zunächst ein feines Barbecue und anschließend wurden wir



bestens von einem britischen Komiker unterhalten. Der Abend klang mit einem Absacker in der „Alten Meierei“ oder in der benachbarten Kneipe in Schwarzenbek aus.

Am Sonntag (11. Mai) starten wir um 10.00 Uhr vollzählig – mit der „grünen Schlampe“, sie erhielt einen neuen Kühlerdeckel! – die Motoren und setzten uns in Richtung Ratzeburg in Bewegung. Manche Fahrzeuge vermissten zwar z.B. den 1. oder den 3. Gang im Getriebe oder vielleicht ein wenig Power in der Elektrik, aber mit viel Mut und ein wenig Draht geht immer was. Nach einem kurzen Stopp in Ratzeburg und Fahrzeugcheck für die Ölsudler und Energieverschlamper ging es dann weiter nach Schwerin. Hier war dann mit einer Ausnahmegenehmigung „Spiderposing“ vor dem Großherzoglichen Schweriner Schloss angesagt. Die Fahrzeuge wurden von den vielen Schlossbesuchern bewundert, und es gab auch den ein oder anderen Plausch mit Passanten.

Von Schwerin ging es dann über die Alleen zum Schloss Ludwigslust (das Sanssouci von Mecklenburg-Vorpommern). Die Fahrzeuge wurden auch hier eindrucksvoll auf dem Schlossplatz in Pose gebracht. Für die Fotografen unter uns gab es sehr viele schöne Motive, um den Spider ins rechte Licht und Bild zu setzen. Von Ludwigslust ging es dann ein kurzes Stück über die Autobahn zurück, denn diese Tagesetappe hatte insgesamt 210 km und wir wollten ja nicht die Jahreshauptversammlung verpassen. (Anm. d. Redaktion: Das „Stück Autobahn“ wurde für den ein oder anderen Spider zur Rennstrecke. Wehe, sie werden losgelassen...)

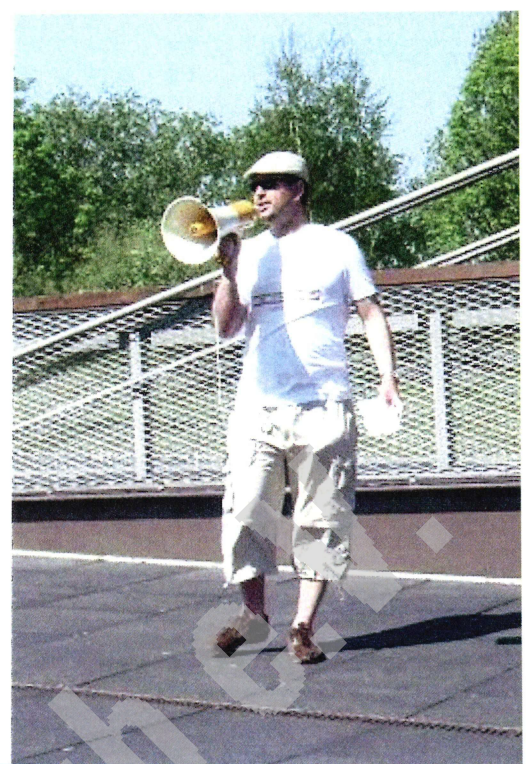
Im Anschluss an die Jahreshauptversammlung gab es wieder lecker Essen in Form eines „italienischen Buffets“, und zum Verdauen sind wir dann noch zu vorgerückter Stunde in die Schwarzenbeker Dorfdisco eingefallen.

Am Morgen des 12. Mai war für viele Spideristi Verabschiedung, denn es lagen ja noch etliche Kilometer vor den Teilnehmern. Wir nahmen noch

das Angebot wahr, den Schmetterlingsgarten der fürstlichen Familie Bismark in Friedrichsruh zu besuchen. Ab 12.00 Uhr machten auch wir uns dann auf den Rückweg nach Potsdam. Uns bleibt dieses Jahrestreffen in Schleswig-Holstein aus vielerlei Gründen positiv im Gedächtnis. Wir haben vier Tage mit vielen Gleichgesinnten bei wunderbaren Wetterbedingungen verbracht. Es gab viele Möglichkeiten, sich zu unserem Hobby auszutauschen, und wir haben einige Kontakte knüpfen können. Es war ein rundum gelungenes Jahrestreffen!

Grüße von
Markus & Marina Höckelmann
(P – DS 124)

Anm. der Redaktion: Herr Gysi lässt grüßen.



Neue Spidermodelle braucht das Land

IMMER WIEDER MAL möchte ich Euch einen Überblick über die derzeit erhältlichen Spidermodelle geben. SUNSTAR und AUTOART übertrumpfen sich derzeit gegenseitig in der Veröffentlichung weiterer Spidervarianten in 1:18.

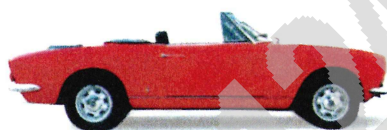
Nach Veröffentlichung der beiden Abarthmodelle und des US AS-Modells in rot und weiß plant SUNSTAR die Neuheiten (oben rechts). Laut Homepage ist das Erscheinungsdatum der 30.06.2008.

Als weitere Variante wird aus AS ein BS in Giallo Oriente (rechts).

Während SUNSTAR bereits Modellfotos präsentiert hüllt sich AUTOART nebulös in Ankündigungen:



72621 1/18 FIAT 124 SPYDER 1st SERIES (GREEN)
72622 1/18 FIAT 124 SPYDER 1st SERIES 1967 (RED)



72626 1/18 FIAT 124 SPYDER 2nd SERIES (RED)
87596 1/18 FIAT 124 ABARTH SPYDER RALLY PORTUGAL 1975

Unsere gut unterrichtete Quelle aus den USA meint, dass diese Modelle nicht vor 2009 erscheinen werden!

Nicht vollmundig angekündigt, sondern überraschend auf den Markt gebracht wurden neue Modelle in zwei bisher (fast) vernachlässigten Maßstäben: 1/24 und 1/64!

Der japanische Hersteller KYOSHO hat eine spezielle Fiat & Lancia-Modellserie in 1:64 herausgebracht, nur leider exklusiv in Japan! Als Vorbild für ein Spider-Modell dient der US



#4943 - Fiat 124 ABARTH - R.Pinto / A.Bernacchini
NEW! Color: Winner 1973 Rallye Monte Carlo



#4944 - Fiat 124 ABARTH - 12 M.ianiVerini/A.Torioni
NEW! Color: Rally Sanremo 1973



#4906 - 1969 Fiat 124 Spider NEW!
Color: Giallo Oriente (Orange)

Spider 2000, der in den Farben rot, grün und senfgelb auf den Markt gebracht worden ist.

Im alten BBURAGO-Maßstab 1:24 gibt es ein interessantes AS-Modell.

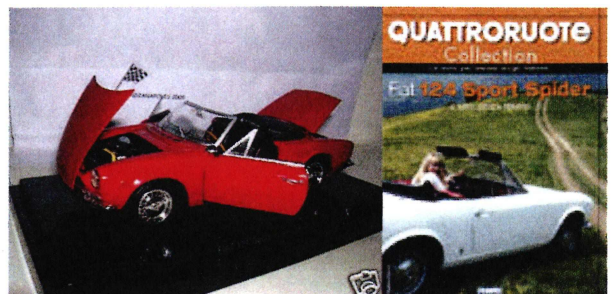


Die italienische Zeitschrift Quattroruote hat diverse interessante Youngtimermodelle produzieren und als Bundle mit jeweils einem fahrzeugspezifischen Booklet des entsprechenden Modells über den italienischen Zeitschriftenhandel verkaufen lassen!

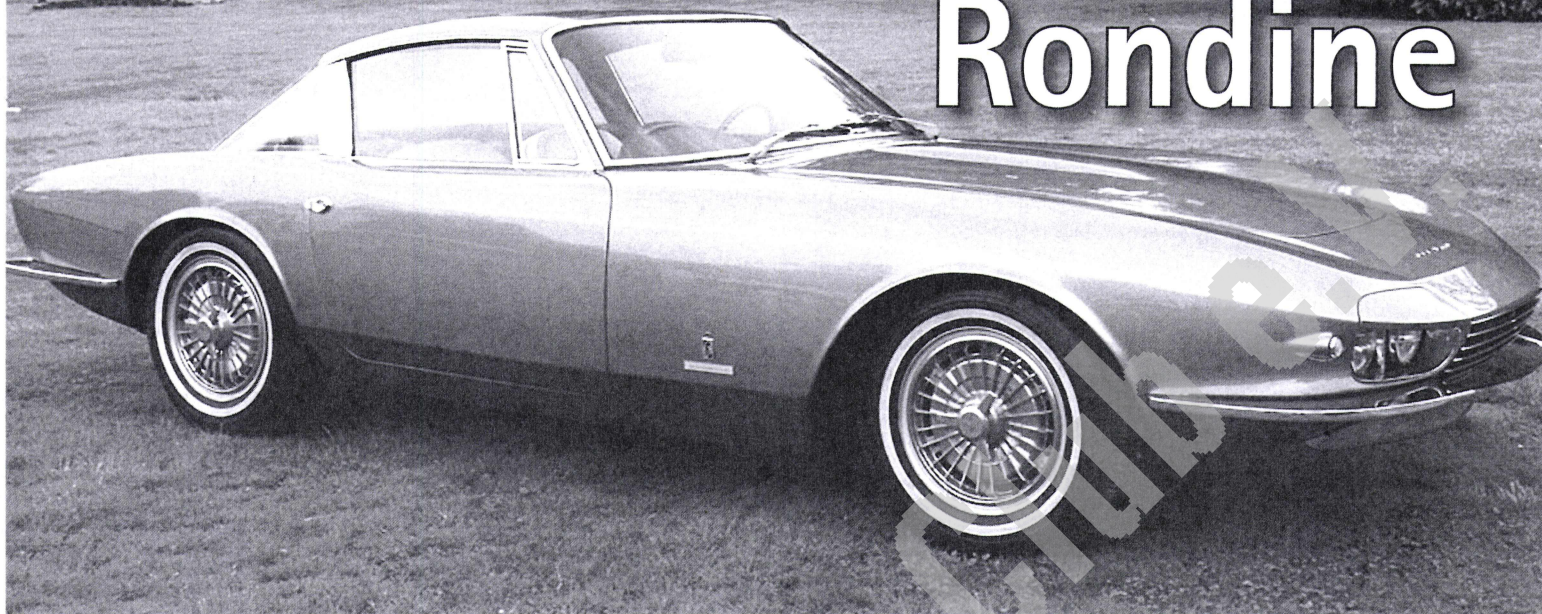
Leider sind der italienische AS und der japanische CS2/CS0 hierzulande NUR über Ebay zu horrenden Preisen zu ergattern.

Viel Glück dabei!

rdv



Die Chevrolet Corvette Rondine



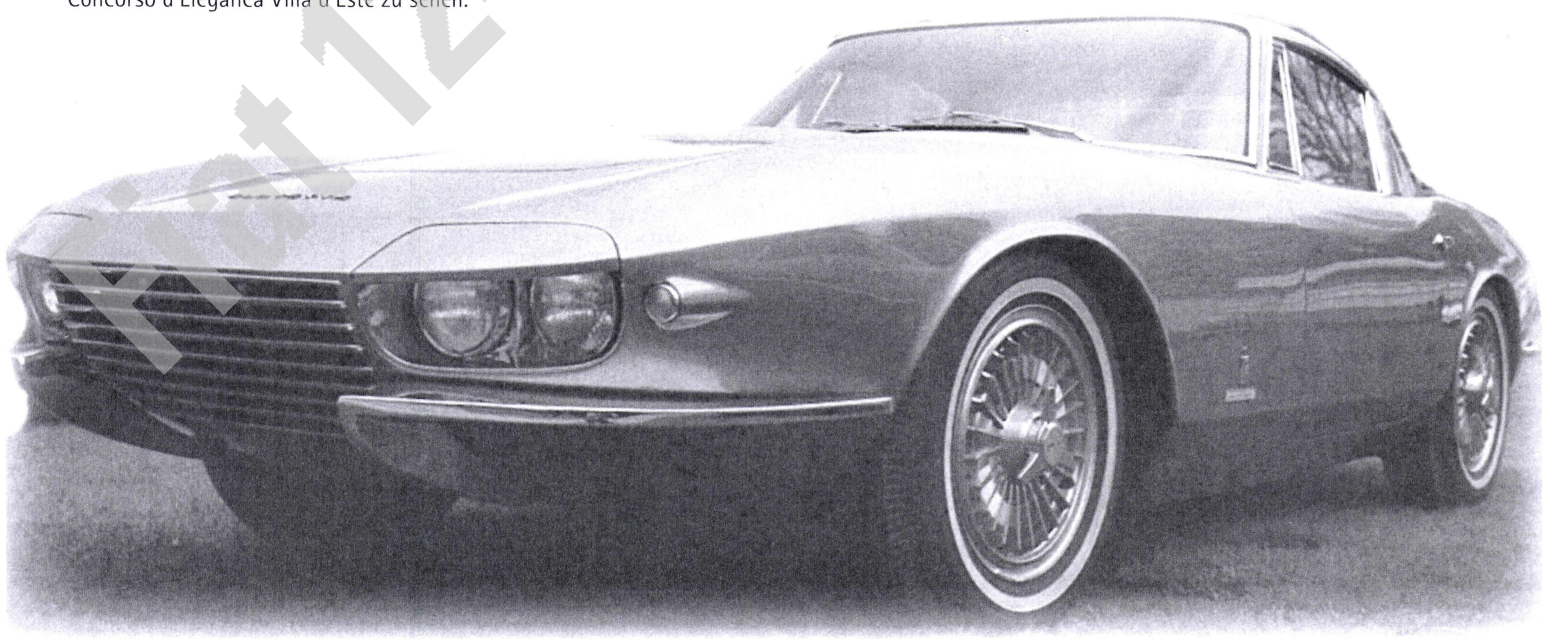
Das 37. Barrett-Jackson Collector Car Event zog vom 12. bis 20. Januar 2008 in Scottsdale/Arizona Oldtimersammler aus aller Welt an, u.a. wegen der Versteigerung des 1963er Corvette „Rondine“ Konzeptautos, das als Designvorlage unseres Fiat 124 Spider gilt!

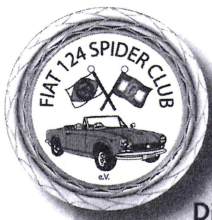
Die Rondine, welche von Pininfarina-Mann Tom Tjaarda für den Pariser Autosalon 1963 eingekleidet wurde, gehörte fast 45 Jahre zur Pininfarina Fahrzeugsammlung und wurde nur selten der Öffentlichkeit präsentiert. 2005 war die Corvette Rondine zu Ehren des 75. Geburtstags von Pininfarina bei dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este zu sehen.

In 2007 wurde dann die Versteigerung über das bekannte amerikanische Auktionshaus bekanntgegeben, das schon mehrfach Konzeptautos erfolgreich versteigert hat. Die Rondine hat diese Tradition fortgesetzt und wurde für den Rekordpreis von 1,6 Mio \$ ohne Gebühr und Steuern versteigert.

Hoffentlich zeigt der neue ERSTE Besitzer die Rondine häufiger der interessierten Öffentlichkeit.

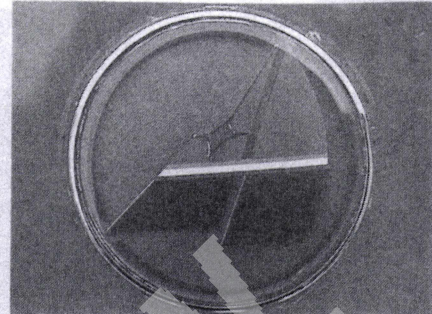
rdv





Die Fachwelt staunt, die Cabriofans jubeln und die Konkurrenz wird blaß: Ein offener Sportwagen mit dohc-Motor, Fünfgang-Getriebe, Scheibenbremsen an jedem Rad für sage und schreibe 10.980 Mark? Der 124 Spider wird ein Verkaufshit, heute zählt er zu den beliebtesten Cabrios in der Szene.

Es ist das Jahr 1966 und die Fiat-Chef- etage brennt vor Ehrgeiz. Kleinwagenfahrer, Sportwagenpiloten oder die Chauffeure von Luxuskarossen — jeder soll in einem Fiat glücklich werden. Leider gibt es noch andere Autofirmen, sogar die einheimische Konkurrenz holt die Mortadella vom Brot: Alfa Romeo und Lancia führen ein noch ungebändigtes Dasein, erst Jahre später werden sie umklammert von der Krake Fiat. Prestige ist in dieser Situation durch nichts zu ersetzen und welche Autos sind prestigeträchtiger als Sportwagen? Am 1. April 1966 bringt Fiat eine Standardlimousine mit der Typenbezeich-



DER TURINER

Fiat 124 Spider: sportlich

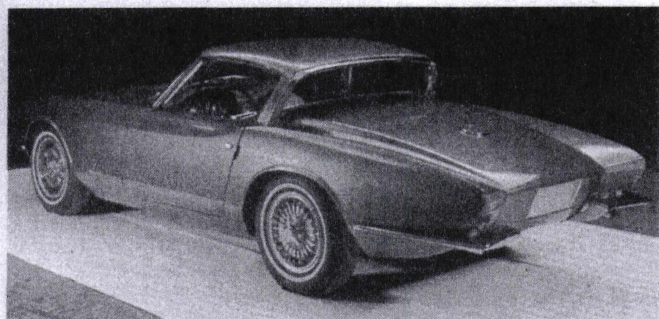
Der Meister und sein Werk: Sergio Pininfarina und der Fiat Spider, hier als Turboversion. Der Entwurf des



nung 124 auf den Markt. Diesem Paradebeispiel viereckiger Schlichtheit, Exportschlager in Ost und West, sollen heißere Varianten zur Seite gestellt werden. Bereits im selben Jahr kommt der 124 Sport Spider heraus, ein Jahr später folgt das 124 Sport Coupé. Die Basis der Limousine wurde bei der Transformation weitgehend beibehalten, den Motor hatte man allerdings „scharf“ gemacht. Das 1,2-Liter-Maschinen mit 60 PS wurde auf 1,4 Liter vergrößert, mit doppelten Nockenwellen ausgerüstet und auf 90 Pferdestärken gepusht. Stärkere Versionen mit 1600er, 1800er und 2-Liter-Motoren folgen im Laufe der Jahre. Das bis 1976 gebaute Coupé ist

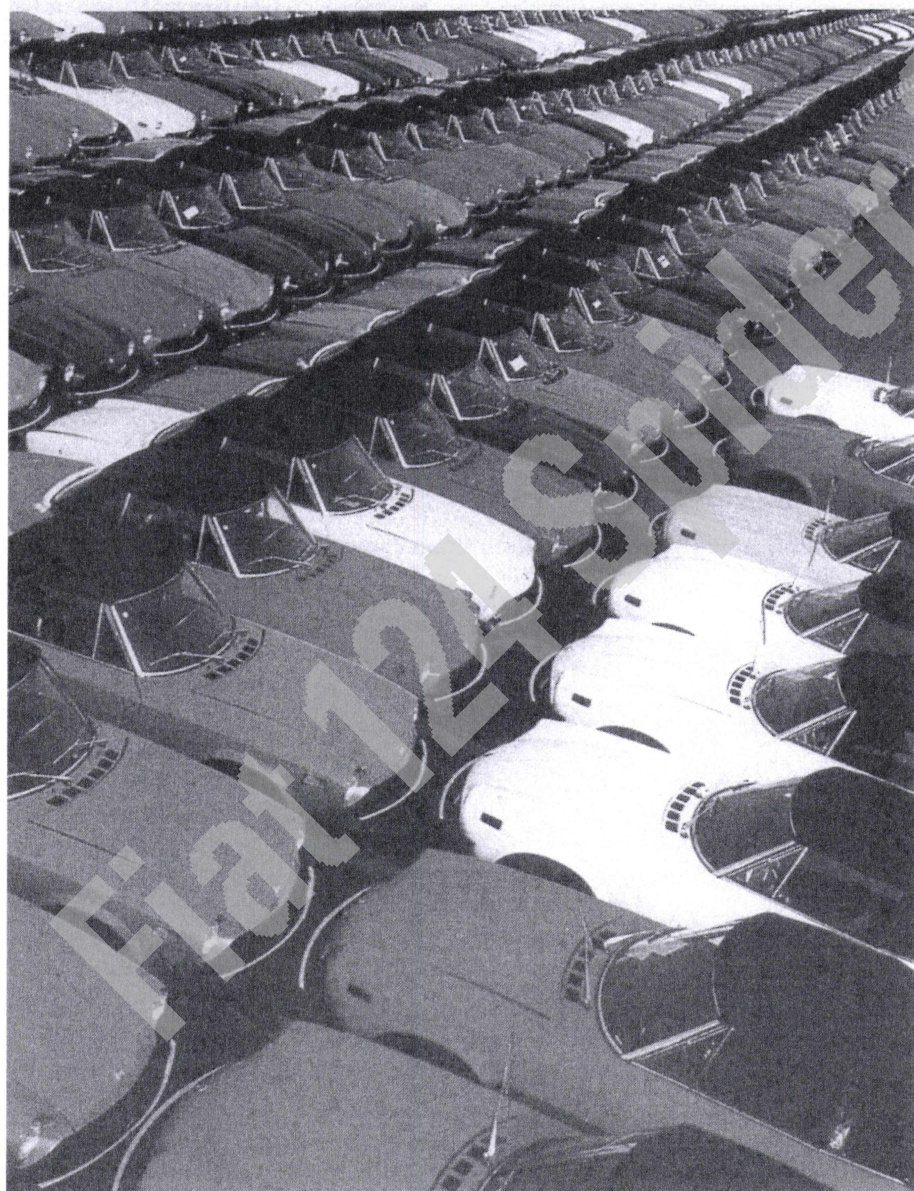
Spiders wurde vom Corvette-Prototypen „Rondine“ abgeleitet (nächste Seite oben links). Daneben: Spider-Besitzer Walter Röhl.





ALFA-SCHRECK

Bestseller zum Discountpreis



heute weitgehend vergessen — trotz unbestrittener Meriten und einer hübschen Form. Der Spider hingegen entwickelte sich zum unerhört erfolgreichen Longseller. Totgesagt, wieder aufstanden und schließlich gebaut bis 1985 fährt er frisch und jung durch die Oldieszene.

Der Lückenfüller

Zurück zu den Anfängen der Fiat Spider-Tradition: Sport-Cabrios auf Limousinenbasis — das war nichts Neues in Turin. Abgeleitet von der 1100er Limousine gab es in den 50er Jahren den 1100 und 1200 Spider, offiziell Transformabile genannt. Von 1955 bis '66 folgte ein von Pininfarina geformter Spider mit 1200er und 1500er Motor, parallel dazu wurden auch stärkere S-Versionen angeboten: der 1500 S und 1600 S. Dieses letzte Modell, gebaut zwischen 1963 und '66, hatte mit seinem Nachfolger einige Gemeinsamkeiten: Fünfgang-Getriebe, Doppelnockenwellen-Motor mit fünffach gelagerter Kurbelwelle und 90 PS. Allerdings stammte das Triebwerk nicht von Fiat, sondern vom Bologneser Sportwagenfabrikanten Osca. Der neue 124 Spider konnte dann Anfang November 1966 auf dem Turiner Salon vorgestellt werden. Die Pininfarina-Karosserien stahlen sich dabei gegenseitig die Schau: Neben dem 124er stand der ebenfalls neue Fiat Dino Spider mit Ferrari-Motor. Nun war der Konzern mit Spidern in allen Größen eingedeckt. Der putzige 850 Spider mit Bertone-Karosserie, 1965 präsentiert, rundete das Programm nach unten ab. Der Preis des offenen 124 war pure Provokation. Knapp 11.000 Mark für ein Auto mit solcher Technik und überaus reichhaltiger Serienausstattung — die Konkurrenz begann zu transpirieren. Ein Alfa Duetto oder ein TR 4 A kosteten 2000 Mark mehr. Aber auch sonst entpuppte sich das 124er Cabrio als großer Wurf. Die unpräntentöse Form der Karosserie verweigert sich jedem Alterungsprozeß, noch nach 26

s dem Club – Archiv

OLDTIMER 8/92 11

Jahren wirkt die Linie modern. Dabei hätte es ein ganz anderes Auto werden sollen: Pininfarina stellte Anfang der 60er Jahre einen Chevrolet Corvette-Prototypen namens „Rondine“ her. Es wurde kein Chevi, sondern der 124 Spider. „Gefällig“ ist wohl die richtige Bezeichnung für das Design des Pininfarina-Fiats. Nicht so markant-kernig wie der Triumph, nicht so schnuckelig-rund wie der Duetto, aber irgendwie hübsch: eine Form wie aus einem Guß mit einem kleinen kecken Hüftschwung und einer gelungenen Heckpartie mit dezentem Flügelansatz. Manchem Italo-Fan ist die 124er-Karosserie vielleicht etwas zu hausbacken, aber kein Mensch findet sie häßlich. Die klare Linie war folglich auch nie umstritten, ganz im Gegensatz zum Alfa Rundheckspider, jenem Pininfarina-Produkt, das einige Zeitgenossen zu sehr an ein Gummiboot erinnerte.

Die Karosserien des 124 Spider wurden bei Pininfarina gefertigt und anschließend bei Fiat auf das verkürzte und verstärkte Fahrgestell der Limousine gesetzt.

Die Motorenkonstruktion lag in guten Händen. Aurelio Lampredi, Ferrari-erfahren, hatte die Aggregate der gesamten 124-Baureihe konstruiert. Die Motoren wurden als Typenreihe „124“ produziert, schließlich durften diese drei Ziffern als Modellbezeichnung für die kompletten Autos stehen. Damit aus dem schlichten Limousinenantrieb eine lebensfrohe Sportmaschine werden konnte, wechselte Signore Lampredi den Zylinderkopf. Er ist bei den Sportversionen aus Alu gefertigt und beherbergt die zwei obenliegenden Nockenwellen, die über einen Zahnriemen angetrieben werden: für damalige Zeiten eine sehr fortschrittliche Lösung. Die Hubraumerweiterung um 200 ccm tat ihr übriges, um jetzt stattliche 90 PS herauszukitzeln.

Das Fahrgestell der Limousine genügt grundsätzlich für die sportlichen Ansprüche. Die vier Scheibenbremsen waren auch dort bereits vorhanden.

Außen und Innen passen beim Spider wie Oregano zur Pizza, das Cockpit gibt der italienischen Karosserie die abschließende Würze: fünf chromgefaßte Instrumente im Holzarmaturen Brett, ausgewogen verteilt, und ein gelochtes Zweispeichen-Lenkrad, das etwas hochstapelt: das runde Holz ist ein Imitat aus Kunststoff. Dem fliegenden Wechsel vom Beifahrer- auf den Steuersitz wird Ende 1968 ein Riegel vorgeschoben. Eine Mittelkonsole gehörte künftig zur Serienausstattung, der ehemals lange Schaltknüppel ragt nur noch als kurzer Stummel aus diesem Raumteiler.

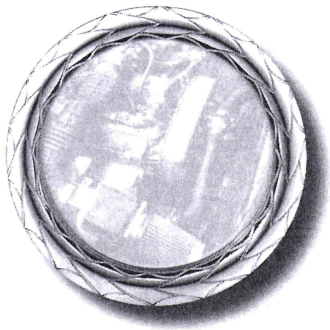
Die deutschen Automobiltester, die 1967 den neuen Spider ausprobieren konnten, waren unisono von zwei Merkmalen angehan: von den sehr gutmütigen Fahreigenschaften und der genialen Verdeckkon-

Vom Skorpion gestochen

Genauso wie der Alfa Spider hat auch der Fiat im Lauf der Jahrzehnte seinen Charakter geändert. In den 60er Jahren war der 124 ein schneller Wagen, der durchaus mit dem einen oder anderen Porsche mitsprinten konnte. Der weitere Leistungszuwachs der offenen Italiener blieb allerdings bescheiden — die Großserien-Spider der 70er und 80er Jahre fielen ab ins automobiler Mittelfeld: flott und ausreichend motorisiert, aber weit entfernt von den Fahrleistungen eines hochkarätigen Sportwagens. Doch es gab Ausnahmen: 1971 hatte sich Fiat die Firma Abarth einverleibt und die sportlichen Aktivitäten dieser Turiner Tuningschmiede übertragen. Der Spider wurde dazu auserkoren, internationale Wettbewerbserfolge einzuheimsen. Tatsächlich abartig: In einer Zeit, in der handfeste Coupés auf den Rallyes toben, trat Fiat mit einer Cabrio-Konstruktion an. Nachdem bereits einige von Abarth getunte Normal-Spider erfolgreich an Rallyes teilgenommen hatten, wurde im Frühjahr 1972 ein käuflicher Straßen-Spider der Extraklasse vorgestellt: der „Fiat Abarth Rally“, Insidern auch bekannt als Typ „CSA“. Dieses Auto war doch sehr anders als die herkömmlichen Versionen. Allein die Optik: keine Stoßstangen, die Falze an den Radausschnitten, die Haube und der Kofferraumdeckel schwarz lackiert, Überrollbügel, darüber ein fest montiertes Hardtop, eine breitere Spur, Serie 70-Reifen auf Magnesiumfelgen — der Rally-Spider war ein ag-

gressiver Fegertyp. Sein Motor basierte auf dem 1,8-Liter Doppelnockenwellen-Motor der 132 Limousine. Das Abarth-Tuning beschränkte sich im wesentlichen auf zwei Weber-Doppelvergaser, größere Ventile, schärfere Nockenwellen sowie Ansaugkrümmer und Auspuff mit mehr Durchsatz. Die zivile Version des Abarth Rally leistete damit 128 PS. Das gängige Rezept für Sportfolge — mehr Leistung, weniger Gewicht — wurde auch dem Abarth Rally verschrieben. Die schwarzen Hauben sind aus Kunststoff, die Türen aus Alu, die Heckscheibe aus Plexiglas, an Dämmaterial wurde gespart und der Innenraum geplündert: im Fond fehlen die Notsitze, im Cockpit die Mittelkonsole und der Deckel für das Handschuhfach. Etwa 100 Kilo konnten insgesamt eingespart werden, gleichwohl ist das Fahrzeug nur 22 Kilo leichter als die normalen Spider. Die notwendige Zusatzausstattung wie der Überrollbügel und das verstärkte Fahrwerk kompensierten einen Großteil der Gewichtsersparnis. Das Fahrwerk unterscheidet sich deutlich vom 08/15-Spider: Der Abarth hat hinten eine Einzelradaufhängung! Die vordere Querlenker-Konstruktion wurde außerdem durch Schubstreben verbessert, zusätzliche Querstabis vorne und hinten verringern die Seitenneigung. Dank der härteren Federung erreicht der Abarth hohe Kurvengeschwindigkeiten. Der Wagen stand gut im Futter: Für den Spurt von 0 auf 100 km/h brauchte er weniger als neun Sekunden,





Teilemarkt

Suche

SUCHE EINEN SCHÖNEN SPIDER

Bin auf der suche nach einem schönen Spider. Möchte aber keine Bastelkiste, sondern ein vernünftiges und sofort fahrbares Exemplar. Der Zustand sollte auch möglichst original sein, also auch mit Stosstangen und wenn lackiert, dann in der ursprünglichen Farbe des Spiders. Preislich sollte sich doch von ca. 6.000 bis 8000 Euro was finden lassen.
E-mail: guggis@freenet.de

5-GANG GETRIEBE

Hallo,suche ein noch gutes 5-Gang Getriebe für meinen 77er CS1-Spider!
Kann mir wer helfen???
Carsten 05506/203532

SUCHE INNENAUSSTATTUNG

Suche eine beige Innenausstattung für einen CS0, z.B. Sitze und Verkleidungen. Wer hat so was ? Bitte melden, unter brandonisio@arcor.de

HUPENKNOPF ROT/ALTES LENKRAD GESUCHT

Suche Hupenknopf (Fiat, rot) für das alte Originalenlenkrad (AS, BS) - bitte meldet Euch zuhause :-)) per PM oder bei stefhahn@gmail.com - Danke!

CS0 KATALYSATOR ANSCHLUSS- GEGENSTÜCKE GESUCHT...

Was für ein Wort - und ich weiß nicht einmal, ob ihr versteht was ich meine...

Zum Befestigen meines neu erworbenen (gebrauchten) Katalysators fehlen mir noch die Dingensens mit den 4(!) Bohrungen, welche selbst am Auspuffrohr wohl angeschweißt werden. Handelt sich um ein CS0 2l Einspritzer.
Es ist nicht total eilig, so Ende Juni würde reichen, dann muss ich langsam mal zum TÜV. Wenn jemand welche über hat, würde ich die gerne haben (falls das noch nicht klar geworden ist)
Andreas: 0174/808716

ARGENTA-TEILE GESUCHT!

ich möchte evtl. eine Argenta Limousine restaurieren, wenn das Ganze wirtschaftlich machbar ist. Die Karosserie ist fast rostfrei, aber leider musste das Auto wohl schon als Teilesponder erhalten. Ich suche deshalb vorerst:
Stoßstange vorne
Motorhaube
Getriebe
Hinterachse
Rückleuchten
Spiegel Fahrerseite
Türscheibe Fahrerseite
Einige von Euch haben doch schon Argenta geschlachtet wegen der 2000ie- oder Volumex-Motoren. Habt Ihr davon noch Teile oder ganze Autos übrig?
Tel.: 07524-6491 ab 20.00 h



SUCHE HINTERE BREMSZANGE RECHTS

Hat noch jemand eine rechte hintere Bremszange übrig? Überholen kann ich sie selbst. Sie sollte aber noch einigermaßen gut in Schuß sein, mit ganzen Gewinden für Entlüfterschraube und Bremsschlauch!
Gruß Michael
Tel 0176/ 96125578

FIAT 124 SPIDER MODELLRESTE 1:18

Hat jemand von euch noch kaputte 1:18-Modelle vom Spider oder Spider AbARTH, die er nicht mehr braucht und verkaufen will??!
Ich möchte mir ein Spider-Krefeld Werkstatt-Diorama bauen um meine zwei Modellautos in Szene zu setzen, muss aber 1:18 sein. Will dann auch eine kleine Ecke mit Ersatzteilen machen. Bitte alles anbieten, aber keine Phantasiepreise, sonst kann ich mir auch ein neues Modell kaufen und auseinander nehmen.
info@hgb-allroundservice.de

RÜCKSITZBANK GESUCHT

ich suche für einen Bekannten eine Rücksitzbank - beide Teile, oben mit den Aussparungen für die Sicherheitsgurte - Zustand und Farbe egal. Angebote bitte per PM oder an stefhahn@gmail.com

ELEKTRISCHE FENSTERHEBER

Suche rechten und linken Fensterheber, elektrisch und komplett mit allem, was dazu gehört. Preisvorstellung oder Tausch gegen andere Teile an
info@hgb-allroundservice.de

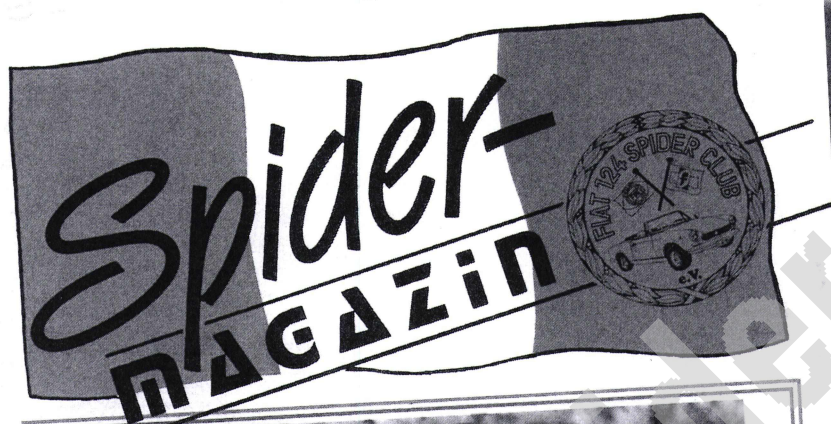


Spider Magazin recycled

HEFT 1/1988

Das erste Magazin des Jahres 1988 bringt ein Novum gleich auf der Titelseite: Erstmals ist diese farbig gestaltet. Das originale Motiv war das Siegerfoto eines Fotowettbewerbes mit (1988!) immerhin 22 Einsendungen. So ist denn die Ausgabe 1/1988 im Editorial als inoffizielle Sonderausgabe zum fünfjährigen Jubiläum des Fiat 124 Spider Club e.V. titulierte. Hubertus Labes fasst in diesem Vorwort noch einmal kurz die Entstehungsgeschichte des Clubs zusammen, die zur Eintragung ins Vereinsregister am 1. Juli 1984 führte.

Bereits zu dieser Zeit gab es natürlich auch schon die Tradition der regelmäßigen Treffen, so schließt sich ein Rally-Bericht vom 1987er Herbsttreffen in Bielefeld an.



Ausgabe 1/88

4. Jahrgang

DM 8,-

Im nächsten Artikel wird über eine Sammelbestellaktion von Edelstahlpuffanlagen berichtet – alle ohne ABE oder TÜV. Ob es da damals noch Schwierigkeiten mit dem TÜV gab?

Auch Reisetipps sind diesmal wieder mit von der Partie. Clubmitglieder berichteten von ihren Reiseerfahrungen in Oberbayern und dem Berchtesgadener Land, sowie von einem Mittelmeertrip auf die Insel Korsika.

Den Löwenanteil des vorliegenden Spider Magazins bildet der reich bebilderte Artikel über den eingangs erwähnten Fotowettbewerb. Der Gedanke, was wohl aus den damals abgelichteten Autos geworden ist, will mir nicht so recht aus dem Kopf, aber einige habe ich schon gesehen.... Bilderlastig geht es auch weiter: das Centerfold. Die Mitte des Hefts ist einem Gruppe-4-Abarth in Aktion während einer Winterrally gewidmet.

Als übliche Rubriken sind wieder „kurz notiert“, „Teilemarkt“ und „Termine“ dabei, die von einem regen Vereinsleben künden. Interessant dabei ein Ausriss aus der „Auto Zeitung“ in dem der Versuch, den Wert eines Fiat Spider zu taxieren von der völligen Unkenntnis des Autors zeugt.



S/M 10

Liebe Freunde,

sozusagen als Jubiläumsgeschenk überreichen wir Euch diese "Sonderausgabe" des Spider-Magazins mit bunter Titelseite, mehr Inhalt und einigen Detailänderungen. Diese Detailänderungen (auch höherer Verkaufspreis) bleiben, ansonsten ist diese Aufmachung vorläufig einmalig.

Richtig vernommen, wir feiern Jubiläum! inoffiziell, aber durchaus berechtigt, denn bereits im April 1983 trafen sich die ersten Spideristi (und späteren Clubgründer) locker zu gemeinsamen Ausfahrten und Erfahrungsaustausch. Ziel war schon damals, einen Club zu gründen, so richtig mit e.V., also einer Eintragung ins Vereinsregister. Das geschah dann auch am 1.7.1984, am offiziellen (behördlich anerkannten) Geburtstag des Clubs.

Aber der Reihe nach, denn schon im ersten Jahr waren diese Spider-Freunde sehr aktiv. Zunächst wurde mit Hilfe einer AMS-Anzeige die Resonanz getestet und siehe da - 45 Interessenten meldeten sich. Das bestärkte die fleissigen Clubmitglieder und es wurde ein Aktivitätenkalender erstellt, der auch heute noch Gültigkeit besitzt.

So standen neben der Eintragung ins Vereinsregister die Entwicklung eines Clubblems (siehe Titelseite) die Erstellung einer Clubzeitschrift im Vordergrund. Geplant waren weiterhin ein jährliches Pfingsttreffen, die Erstellung eines Spiderregisters, eine gesicherte Versorgung mit Ersatzteilen sowie die Kontaktaufnahme zu anderen Clubs und zu der Fiat AG.

Diese Zielsetzung fand dann auch Ausdruck in der 1. Fassung der Clubsatzung, die wenig später in leicht veränderter Form als 2. Fassung zur Eintragung ins Vereinsregister vorgelegt wurde.

Vor dieser Eintragung fanden auch schon zwei Treffen statt, das erste in Bad Gandersheim am 9. - 11. Juni 1984, das zweite in Hamburg. Im "Rundschreiben" (praktisch Vorläufer des Spider-Magazins) jedoch wurde letzteres Treffen schon als mäßig bezeichnet (Teilnehmerzahl, Wetter, Organisation) und versprochen, es im nächsten Jahr besser zu machen.

Zum ersten offiziellen Clubtreffen wurde schließlich nach Harburg eingeladen und auf der

ersten Mitgliederversammlung am 15.9.84 Thomas Niedgerke zum 1. Vorsitzenden gewählt. Soweit die kurze Biographie, zu sehr soll die "Vereinsweierei" nicht strapaziert werden, obwohl - ein wenig stolz sind wir schon!

Nun soll aber nicht nur dieses Spider-Magazin auf unser 5-jähriges Bestehen verweisen; wir haben uns auch zwei Sonderpreise einfallen lassen, die auf den diesjährigen Treffen gewonnen werden können. So gibt es einen auf dem Pfingsttreffen (siehe beiliegende Einladung) für den schönsten teilnehmenden Spider. Diese Idee - von Adam Sosna "concours d'elegance" genannt - fanden wir super und übernehmen sie deshalb. Jury wird in diesem Fall übrigens die gesamte Beifahrerschar sein.

Einen zweiten Preis gibt es dieses Jahr für die weiteste Anreise zu einem der von unserem Club veranstalteten Treffen mit Ausnahme der Ungarn-Reise. Gewinner wird also sein, wer im Laufe des Jahres die meisten Kilometer zurücklegt, um auf eigener Achse an einem Treffen teilzunehmen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um das Jahreshaupt- oder um ein Regionaltreffen handelt.

Für weitere Ideen und Vorschläge sind wir jederzeit offen, schreibt uns einfach oder klingelt durch.

Mit den besten Wünschen für eine gelungene Spider-Saison 1988 und allzeit gutes Wetter

Euer Hubertus



Alte Liebe rostet nicht?

Der Fiat 124 Spider hat das Zeug, das Gegenteil zu beweisen



Alte Liebe kostet was

Vorfremde Erwartung packte wohl einen jeden von uns, kündigte sich doch in der Januar-Ausgabe der "Markt" eine neuerliche Publikation an, die unser gemeinsames Hobby betrifft.

Diesmal sollte es also eine Kaufberatung sein - zwar nicht die Titelseite, aber immerhin, schließlich kann das sehr nützlich sein, und es wurde schon laut über eine Vervielfältigung im clubeigenen "Spider-Magazin" nachgedacht.

Bereits Ende Januar war's dann soweit: Auf Seite 172 unter der Überschrift "Alte Liebe rostet nicht?" ging's um die Schwachstellen der Fiat Spider - die nächste Wahrheit also.

Zunächst wurde kurz die Geschichte dargestellt, in der gegebenen Knappheit auch recht vollständig und umfassend.

Doch schon im zweiten Teil, "Straßenbild" genannt, eröffneten sich dem aufmerksamen Leser erste Ungereimtheiten. Heißt es doch dort:

"Hand aufs Herz, wann haben Sie den letzten 124er Spider im Straßenverkehr gesehen? Vermutlich ist das lange her, denn Fiats Spider sind selten geworden."

Nun ja, mag man denken, einige gibt es ja (Gott sei Dank) schon noch

und zu dieser Einsicht scheint der Autor des Artikels dann auch gekommen zu sein, wenn er nämlich am Ende schreibt:

"Aufgrund der langen Bauzeit laufen heute noch viele 124 Spider im Alltagsbetrieb" - aha, also doch.

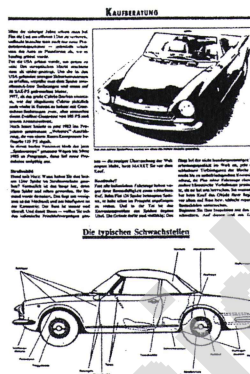
Hat da vielleicht jemand schlampig recherchiert?

Plötzlich durchfährt den Leser ein heißer Schock, steht da doch geschrieben, daß Spider's Motor Belastungen "weit jenseits der 10.000 U/min Grenze klaglos verkraftet."

Jetzt arbeiten wir schon fünf Jahre im Dienste des Spiders und wußten noch nichts von der Formel-Version. Scherz beiseite, wer diese Behauptung in die Realität umsetzt, wird hochgeschätzter Kunde der Fiat AG, also bitte nicht ausprobieren.

A propos Fiat AG. Steht da doch etwas von "hohen Preisen für Karosserieteilen, die nur von Fiat geliefert sind." Also wenn Thomas Niedgerke bei diesem Satz die "Markt" zerrissen hat, kann ich ihn gut verstehen.

Zum einen hat Fiat zumindest für die älteren Modelle überhaupt nichts und zweitens werben einige Herren



(z.B. Thomas, Holtmann etc.) mit nicht unerheblichem finanziellen Aufwand in eben dieser "Markt" für Fiat Spider-Ersatzteile.

Ganz ordentlich für den unerfahrenen Spideristi ist die Schwachstellen-Skizze, wenn auch dort Teile vermerkt sind, die uns wüßten. Das Abschlußblech z.B. (gemeint ist das Verbindungsblech zwischen Verdeck und Kofferraumhaube) ist unserer Erfahrung zufolge nicht als besonders rostanfällig bekannt. Originalton Thomas Niedgerke: "Ich habe schon fast alle Teile verkauft, einige auch schon häufig, aber dieses Teil noch nie."

All diese Schlamereien legen die Vermutung nahe, daß sich die "Markt" hier eines freien Mitarbeiters bedient hat, der mit möglichst geringem Aufwand eben einen solchen Bericht abliefern. Grundsätzlich ist dagegen ja auch nichts einzuwenden, schließlich ist das ein bewährtes System und rechnet sich auch, aber vielleicht hätte man einen der angegebenen Clubs zur Mitarbeit auffordern können, sicherlich wären dann Erfahrungswerte eingebracht und solch krasse Fehler vermieden werden.

Die "Markt" rühmt sich immer des größten Clubverzeichnis, also warum nutzt man das nicht?

Es gibt schon genug Leser, die sich die "Markt" nur noch wegen des umfangreichen Anzeigenteils kaufen - wenn man solche Berichte liest, weiß man, warum.

Eine Bemerkung am Rande:

Auch die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes waren leider unvollständig, es wurde nämlich vergessen zu erwähnen, daß der CS 2 ein ungetyptes Fahrzeug ist, das seine Zulassung zum Verkehr nicht durch Erlangung einer allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO bekommt, sondern durch eine Einzelbegutachtung nach § 21 StVZO und somit nicht in der

Zulassungsstatistik auftaucht (s. auch Spider-Magazin 2/87, S. 7).

Richtig ist allerdings das 'ca.' vor der 200.000. Gemeint ist die Gesamtzahl der produzierten Spider. Es waren genau 199.124! Das schlüsselt sich wie folgt auf:

Fiat 124 Spider 22.549
US-Spider 167.620
Spidereuropa 7.438
Volumex 500
Abarth (128 PS) 1.000
Abarth (Grp. 4) 17.

Ein entsprechender Leserbrief ist übrigens an die "Markt" unterwegs, vielleicht wird er ja zwischen den verschiedenen Gratulationen abgedruckt.

HWL

Auf meinen Leserbrief ist inzwischen ein Antwortschreiben vom Chefredakteur der "Markt" gekommen mit folgendem Text (Auszug):

"woher wissen Sie denn, daß wir keinen der Fiat 124 Clubs gefragt haben?... Wir haben einen anderen Club erreicht und der war merkwürdigerweise gänzlich anderer Meinung, als Sie es in Ihrem Schreiben sind."

Der andere Club war der Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V., genauer dessen 2. Vorsitzender Gerhard Müller. Doch zum Zeitpunkt dieses Telefongesprächs war der Artikel bereits fertig und Gerhard konnte lediglich Schlimmeres verhindern, jedoch keinen eigenen Beitrag leisten. Außerdem macht sich bei besagtem Club auch keine Begeisterung breit, von gänzlich anderer Meinung kann keine Rede sein, wie mir Manfred Lindner (1. Vorsitzender) bestätigte, übrigens auch Hans-Jürgen Gerlach vom Pininfarina Liebhaber Club Deutschland.

S/M 23

S/M 22

Weiter gibt sich das SM kritisch: In einem Leserbrief beklagt ein Clubmitglied seiner Ansicht nach zu starke Annäherung des Clubvorstandes an die offizielle FIAT-Organisation.

Kritisch betrachtet wird auch der vielen Lesern wohlbekannte Artikel „Alte Liebe rostet doch“ aus der Zeitschrift „Markt“. Hier weist der Kommentator auf verschiedene Unstimmigkeiten und Falschaussagen in dem Artikel hin, die darauf hindeuten, dass der Autor nur sehr oberflächlich oder gar nicht recherchiert hat.

Zuletzt wurde damals, im Frühjahr 1988, das Reprint eines ams-Artikels wiedergegeben, in dem sich der Verfasser tief sinnigen Gedanken rund um die Stilllegung unserer Cabrios zum Saisonende, den „Winterschlaf“ sowie das Warten auf die neue Saison hingibt. Jahreszeitlich vielleicht nicht ganz passend, trotzdem irgendwie nett...

Christian Cordts



Tipps und Tricks

Das Dilemma mit dem Haupthaar

oder WIE MEIN SPIDER ZU NEUEN WINDSCHOTTHALTERN KAM...

Seit zwei Jahren fahre ich meinen Fiat Spider DS0. Bei den offenen Fahrten im Frühjahr, Herbst oder an kühlen Sommertagen zog es mir meist heftig um Nase und das sehr kurz geschnittene Haupthaar.

Um meine Frisur nicht vollends zu ruinieren kaufte ich mir ein Windschott und machte mich an den Einbau. In Erwartung einer genauen Montageanleitung öffnete ich den Karton und fand...

ein kleines Bild... rechts gedreht, ... links gedreht,
... auf den Kopf gestellt, ... es wurde nicht größer ...
(das mal nur so nur am Rande bemerkt)

Die Materialstärke der Halter überzeugte mich auch nicht so richtig. Ich dachte mir nichts weiter dabei und fing mit der Montage an.



Bild 1

Doch jetzt fingen die Probleme erst so richtig an...
...die Schrauben vom Verdeckgestänge waren zu kurz...



Bild 2

...das lichte Maß zwischen den Haltern war beidseitig zu groß...

...die Halter verzogen sich beim Befestigen des Windschotts und durch das Verziehen war das Schott nicht mehr mittig ausgerichtet sondern verzog sich lustig und munter einmal nach rechts, dann wieder nach links je nachdem wo ich es zuerst festzog.

Für die Nachbarschaft ein lustiger Anblick, wie ich so ums Auto tanzte... für mich die reinste Tortur... aber was tut man(n) nicht alles für einen Hauch von Luxus. Mit viel Mühe, und nach einer Quadrille, machte ich mich auf zur ersten Testfahrt mit dem fertig montierten Windschott.

Doch oh weh, was war das nun schon wieder, ich wollte doch ein Windschott und keinen Entenpopo...

Das Schott samt Halter flatterte beim Fahren wie der Popo einer Ente... also... stopp, aussteigen und das Ding so fest wie möglich anziehen... einsteigen, weiterfahren... keine Verbesserung... mit Frustgesicht und Sturmfrisur nach Hause und gegrübelt, was zu tun sei... Fakt ist, dass die Halter einfach zu schwach ausgelegt sind. Bei einer Materialstärke von 2,0 mm – da konnten sie beim Fahren nur flattern.... Ich glaube, selbst Enten sind stabiler ausgelegt, wobei ich das noch nicht nachgemessen habe (mangels Ente ;-))

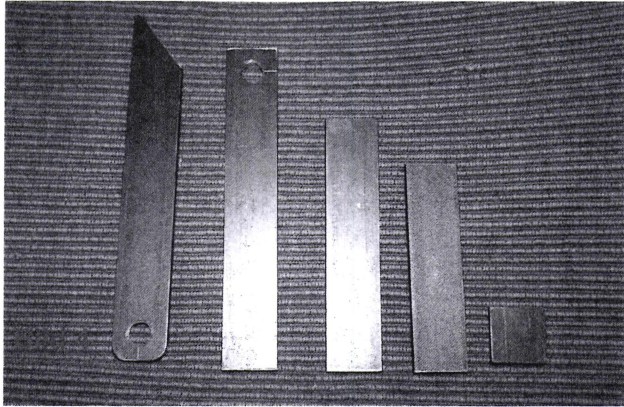
Trotz Windschott sah meine Frisur immer noch aus wie „Vom Sturm verblasen“, da die Halter zu weit nach hinten standen. Zwischen den Sitzen und dem Windschott betrug der Abstand 30 cm.

Es störte mich, dass ich die Persenning nicht richtig befestigen konnte. Sie stand unter Spannung und sah, zumindest für mich, nicht perfekt aus.



Bild 3

Unverbesserlich in meinen Verbesserungsversuchen habe ich mich von Verbesserung zu Verbesserung durch gearbeitet. Der kleiner Perfektionist in mir piesackte mich und ließ mir in den nächsten Tagen keine Ruhe. Schließlich siegte er über mich und ich stellte meine Windschotthalter selber her. Ich verwendete stärkeres Material, veränderte Länge, Breite und den Winkel. Beim Biegen des Winkels stellte ich oder war es Der kleiner Perfektionist in mir (?) fest, dass die Halter immer noch nicht meinen Vorstellungen entsprachen. Also machte ich mir die Mühe und schweißte die Halter aus mehreren Einzelteilen zusammen.



Zum Schluss hatten die Halter eine neue Form.

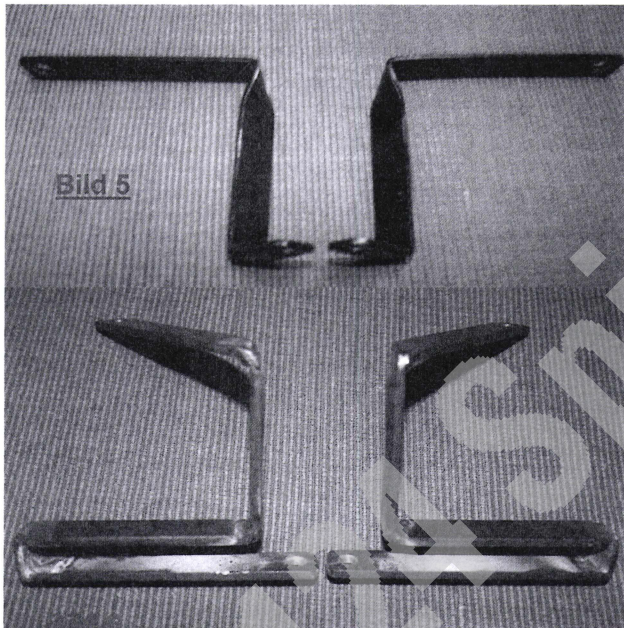
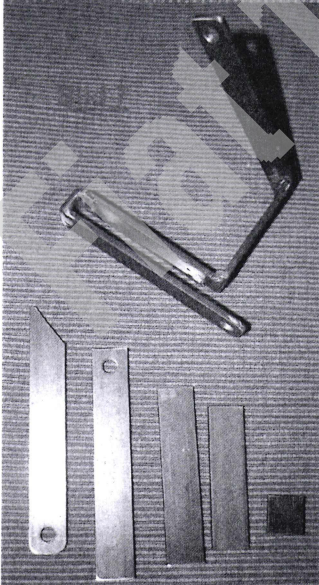


Bild 5



Nach Montage der neuen Halter kristallisierte sich heraus, dass ich den oberen Befestigungspunkt zu hoch gewählt hatte, keine gute Wahl für mein geplagtes Haar, denn es zog streng nach hinten und das stand mir gar nicht gut zu Gesicht. Die Winkel der Halter waren noch nicht korrekt, denn es bestand Scheuergefahr an der Seitenverkleidung.

... also das Ganze noch mal von vorne und ich fertigte neue Halter mit anderem Winkel...

Der Perfektionist forderte mich heraus und so baute ich die Halter ein und aus, änderte sie Stück für Stück ab, bis ich mit dem Ergebnis zufrieden war. Woran ich das erkennen konnte...*fg* ... dreimal dürft ihr raten... na klar: an meiner gepflegten Frisur!

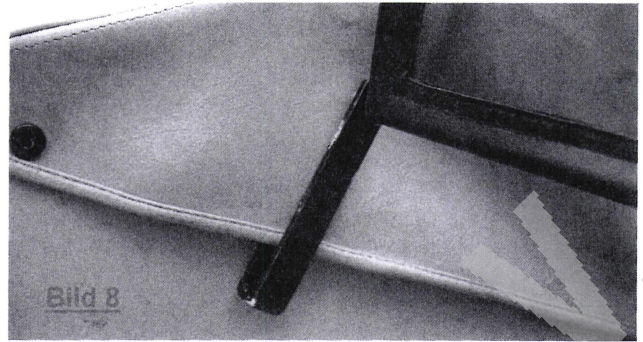


Bild 8



Die zu kurz geratenen Schrauben ersetzte ich durch selbst gefertigte, originalgetreue Schrauben mit verlängertem Gewindegang. Hier bestand die Schwierigkeit, dabei eine bestimmte Länge nicht zu überschreiten, da die Montage sonst unmöglich wird.

Normale Schrauben konnte ich nicht verwenden, da ich eine Führung für das Verdeckgestänge benötigte.

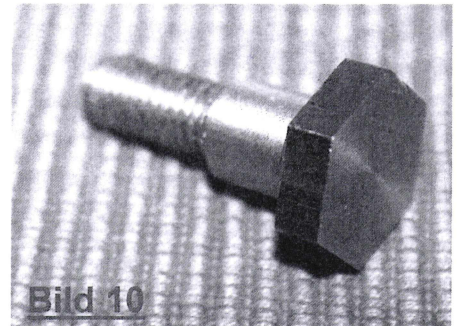


Bild 10

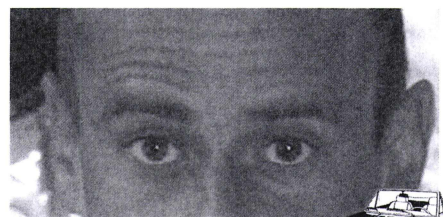
Mein Fazit zum Schluss:

Mit Materialkosten von ca. Euro 15,00 pro Halterpaar und ein bisschen Eigeninitiative wird auch in Zukunft der Friseur nicht reich werden und die Ente kann beruhigt im Wasser paddeln.

Wer solch ein paar Windschotthalter sein eigen nennen möchte, der sende mir eine Email an Spiderfreund-08@online.de

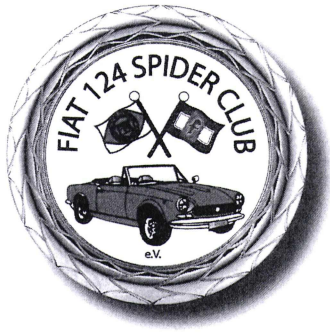
Danach fertige ich weitere Halter an

Kostenpunkt für Club-Mitglieder 25,-Euro plus 4,60 Versandkosten



Frank Merkel





Euer Forum

FRAGE VON HARRY:

Bei meinem 82er 2000ie. treten seit Anfang dieser, bzw. Ende letzter Saison, merkwürdige Symptome auf. Im kalten Zustand hat er einen ziemlich unrunder, sägenden und zu niedrigen Leerlauf, wenn er warm ist wird es besser, ist aber immer noch nicht perfekt. Was mich aber wesentlich mehr stört, wenn ich knapp über Leerlaufdrehzahl gleichmäßig fahren will, dann gelingt das überhaupt nicht, er ruckelt ziemlich stark, es ist kaum möglich ohne „Hopser“ z.B. im 2. Gang durch eine 30er Zone zu fahren. Sobald die Drehzahl höher wird, gibt es keinerlei Probleme mehr, der Motor nimmt sauber Gas an und dreht auch einwandfrei hoch. Im Schiebetrieb hat er dann wieder das beschriebene Ruckeln, da fällt es aber nicht so sehr auf, bzw. stört nicht so. Was könnte das denn sein, liebe Einspritzerkollegen?

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Ruckeln auf Grund der Benzinzufuhr (nicht Zündung) ist eigentlich immer ein sog. Magerruckeln. Das heißt, der Motor bekommt zu wenig Sprit.

Wenn die Zündung OK ist, fallen mir bei der Einspritzung folgende Teile ein:

- Nebenluft - Leck in einem Schlauch (z.B. Riss im großen Ansaugschlauch)
- Luftmengenmesser
- Temperaturfühler Kühlwasser
- Steuergerät
- Kraftstoffdruckregler (eher unwahrscheinlich)
- Lambdasonde (eher unwahrscheinlich, zum Test einfach mal abziehen)
- Drosselklappenschalter (eher unwahrscheinlich, zum Test einfach mal abziehen)

Wie ist denn der Leerlauf wenn er warm ist

ANTWORT VON HARRY:

der Leerlauf pendelt sich bei heißem Motor so bei knapp unter 1000 1/min ein, allerdings mit leichten Schwankungen nach unten. Letztes Jahr habe ich den Kopf überarbeitet (geplant, Ventilschaftdichtungen, Ventilsitze usw.) damit kann das aber eigentlich nix zu tun haben.

Die Zündkerzen kommen mir allerdings sehr hell vor, nix mit rehbraun, wobei der Spritverbrauch eigentlich höher als vor der Überholung ist, meistens knapp über 9 Liter, vorher habe ich manchmal sogar knapp unter 8 Liter verbraucht. Dafür verbraucht er aber jetzt kein Motoröl mehr (vorher bis zu 1 1/2 Liter pro 1000km). Wieso bist du dir eigentlich sicher, das es aufgrund der Spritzzufuhr ruckelt? Könnte es nicht auch am Verteiler liegen?

ANTWORT VON OLAF:

Theoretisch kannst Du mal andere Kerzen probieren, aber der Fehler liegt vermutlich in der Gemischaufbereitung. Ich denke auch, das das Magerruckeln ist; tritt vorwiegend auf, wenn die Einspritzventile nicht mehr richtig zerstäuben, sondern pieseln oder tropfen. Dann ist da entweder Dreck drin (kann ja nach 25 Jahren mal passieren) oder der Druck in der Einspritzanlage stimmt nicht mehr. Kannst ja mal probieren, die Bypassbohrung im Luftmengenmesser etwas zuzudrehen, um den Leerlauf anzufetten (Inbusschraube reindrehen/ Uhrzeigersinn). Wenn es dann besser wird, ist das zumindest ein Work-around.

ANTWORT VON THB115:

Ich habe das Symptom, wie bei Dir beschrieben auch. Alles versucht, neuer LMM, Zusatzluftschieber, Verteiler, alle Einstellungen überprüft. Es wurde am Ende noch stärker und dann vom Heulen der Hinterachse übertönt, bei der mir der Differenzialkäfig während der Fahrt dann gebrochen ist. Mal sehen wie es mit neuer HA geht, die Probefahrt steht noch aus, aber als es kaputt war, war es nicht nur ein Ruckeln, sondern ein Schaukeln. Viel Glück.

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Zündprobleme führen in aller Regel zu Zündaussetzern. Das ist ein sehr hartes Ruckeln, da, zumindest auf einem einzelnen Zylinder, gar nichts mehr geht. Im Leerlauf wird das in aller Regel dazu führen, das der Motor ausgeht. Probleme mit der Gemischaufbereitung können dagegen

durch ein zu mageres Gemisch zu unruhigem Motorlauf und Ruckeln führen wobei der Motor aber noch läuft und eine gewisse Leistung abgibt. Für ein zu mageres Gemisch wiederum gibt es 2 Gründe:

1. Zuwenig Sprit
2. Zuviel Luft

Es kann natürlich am LMM oder den Einspritzventilen liegen – aber Probleme bei Teillast und im Leerlauf (vor allem schwankender / sägender Leerlauf) sind ein typisches Symptom für Nebenluft. Nebenluft wirkt sich bei Volllast nicht so aus, da der Ladedruck (= Druck im Ansaugtrakt) fast Umgebungsdruck ist und daher nicht so viel Luft durch ein Leck angesaugt wird. Bei Teillast hingegen herrscht ein Unterdruck nach der Drosselklappe, so das durch ein Leck prozentual viel Luft am LMM vorbei angesaugt wird. Also: Alle Schläuche kontrollieren. Auch der Bremskraftverstärker oder das Rückschlagventil der Kurbelgehäuseentlüftung können eine Ursache sein. Der kleine Schlauch zum Zündverteiler ist auch denkbar. Auch der große Ansaugschlauch bekommt gern mal Risse. Um der Sache auf die Spur zu kommen kann man auch mal während der Fahrt eine Lambda Messung machen. Dann sieht man, ob das Gemisch unter Last abmagert.

FRAGE VON 722RACER:

Ich fahre einen CS0 Baujahr 1981 und habe folgendes Problem: Als ich gestern das Auto startete, gab es einen ziemlich lauten Knall im Auspuff. Aber beim Fahren war während der nächsten 50 km alles ganz OK. Als ich dann abends wieder mit dem Auto fuhr, konnte ich ca. 5km normal fahren und dann nahm der Motor immer kurzzeitig kein Gas mehr an. Er lief ganz normal, aber nur noch im Leerlauf. Nach dem 5. Mal habe ich dann einen Parkplatz angesteuert und lies das Auto im Leerlauf laufen, wobei es dann abstarb. Als ich heute wieder gefahren bin so 15km war alles wieder OK.

Hatte jemand schon mal das selbe Problem??

ANTWORT VON HOLGER:

Ich denke das war eine Fehlzündung, und da ich bei einem CS0 von Einspritzer ausgehe, kann es sein das der Luftmassenmesser einen Schlag abbekommen hat. Jetzt musst du das weiter beobachten, im schlimmsten Fall ist der dann hinüber.

ANTWORT VON 722RACER:

Mein Spider ist ein Einspritzer. Ich hoffe, dass es nicht der Luftmengenmesser ist, dann wird nämlich teuer, wie ich gerade gesehen hab. Aber den kann man auch nicht auf seine Funktionstüchtigkeit überprüfen. Oder hat da jemand ne Idee? Kann es vielleicht auch am Luft- oder Benzinfilter liegen?

ANTWORT VON HOLGER:

Das denke ich weniger, weil dieses Phänomen schon öfters passiert ist. Ob man das prüfen kann, weiß ich im Moment nicht bzw. das muss man beobachten. Du kannst die Klappe mal bewegen. Wenn du ein Schleifen oder ein Hängen bemerkst, hat er einen weg.

ANTWORT VON DIRFRAN:

lange Rede kurzer Sinn, mein CS0 hat ähnliche und auch diffuse Fahren gemacht, ebenfalls nach einer Fehlzündung. Nach gut einem Jahr rumgepopel und unter anderem einem Test mit einem anderen LMM war klar das er hinüber war. Habe das Riesenglück gehabt einen originalen LMM beim bekannten Auktionshaus in USA zu finden (mit 023er Nummer)... damit summt er wieder wie eine Hummel. Wenn du die Möglichkeit hast, dann versuch jemanden bei dir in der Nähe zu finden der bereit ist seinen mal zum testen zur Verfügung zu stellen..... ist keine 5 Minuten Arbeit... und du hast sofort ein sicheres Ergebnis.

ANTWORT VON 722RACER:

Nachdem ich heute mal wieder fahren konnte, trat das Problem nach 30km wieder auf. Da ich mehrere Male ausrollte, habe ich den ACE angerufen und wurde die letzten Kilometer von einem Abschlepper nach Hause begleitet. Da ein neuer Luftmengenmesser ca. 500 kostet, möchte ich ihn nicht auf gut Glück kaufen. Deshalb meine Frage (wie von dirfran vorgeschlagen): Würde sich jemand aus der Nähe (Schwieberdingen bei Stuttgart) bereiterklären, bei mir vorbeizukommen, damit ich mal seinen Luftmengenmesser

bei mir einbauen könnte? Als Entschädigung Spritgeld oder nen Kasten Bier...

ANTWORT VON THOMAS RA:

Das kannst Du schon testen: ausbauen und die Klappe im Luftmengenmesser, die Du dann sehen kannst auf Gängigkeit prüfen. Die kann man anfassen und mit der Hand bewegen. Meist ist die Klappe nach einer Fehlzündung - falls der Schlauch dranbleibt - verbogen (sichtbar) und bleibt in bestimmten Stellungen hängen.

FRAGE VON CHRIS CS1:

Der Zündverteiler meines 77er CS1 hat Öl gezogen (ist schon eine kontaktlose Zündung), das hat den Hallgeber in Mitleidenschaft gezogen, so dass ich mir einen neuen Hallgeber und ein Überholkit (zwei Lager und ein Simmering) für den Verteiler zugelegt habe. Den Verteiler hab ich gerade herausgenommen und mir ist nicht auf Anhieb klar, wie ich den jetzt weiter zerlege. Am unteren Ende, beim Ritzel sieht es so aus, als wäre dieses mit einem Stift auf der Welle fixiert, nur lässt sich dieser Stift nicht herausziehen. Und bevor ich was kaputt mache, frage ich erst mal in die Runde, ob jemand Erfahrung damit hat, den Verteiler zu überholen, und mir weiterhelfen kann?

ANTWORT VON CARELLO:

Also der Stift muss raus! Das Ritzel auf ein Stück Hartholz oder die Kante der Holz-Werkbank auflegen und eine zweite Person treibt den Stift mit einem Dorn und dann evtl. einem 3mm Bohrer raus. Sitzt stramm. Hoffentlich hast Du vorher alles markiert. Dann einfach Federn vom Fliehkraftregler aushängen, Welle ziehen und Simmering tauschen. (Einbaulage beachten) Bei mir war so viel Platz dass ich gleich zwei montiert habe.

ANTWORT VON CHRIS CS1:

Zündverteiler überholt! Allein der Stift hat mich fast 'ne Stunde gekostet, aber er ging dann tatsächlich irgendwann raus. Die neuen Lager sind drin, der Simmering auch und morgen wird sich zeigen, ob ich alles richtig gemacht habe.

ANTWORT VON HOLGER:

Auf der Homepage unter „Allgemeine Themen“ hatte ich vier Links mit Videos für Spider-Teile und deren Überholung, ste-

hen an oberster Stelle, auch Zündverteiler: http://www.international-auto.com/vi...arl_July07.flv

FRAGE VON R. BUSSE VX:

Hat schon mal jemand die eingienieteten Kugelhöfchen bei einem VX im Querlenker getauscht? Einfach ausbohren, Ersatzteile besorgen, einschrauben, fertig! Oder gibt es da ein Problem?

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Das sollte eigentlich kein Problem sein. Ich hatte auch mal Querlenker wo die Achsgelenke geschraubt und nicht genietet waren. Sicherheitshalber würde 10.9er Schrauben mit Stopmuttern nehmen..

ANTWORT VON HERBERT-KR:

Wenn die Gelenke noch original sind, sind sie genietet. Wurden sie schon mal ersetzt, sind sie geschraubt. Normalerweise sind oder sollten drei Schrauben 10.9, drei U-Scheiben und drei Muttern beim neuen Gelenk dabei sein.

ANTWORT VON R.BUSSE VX:

Die sind noch original, also genietet. Ich werde jetzt die Nieten aufbohren und dann neue Kugelhöfchen einsetzen. Sind die Kugelhöfchen alle gleich oder gibt es da welche für oben und unten? Manchmal frage ich mich was sich die Hersteller von solchen Teilen gedacht haben, wenn es sich eindeutig um Verschleißteile handelt, die ab und zu erneuert werden müssen. Vorher waren die Kugelhöfchen glaube ich, immer an allen Spidern geschraubt.

ANTWORT VON JAROBALDU:

Die Kostenabteilung (Neudeutsch: cost reduction team...) stellt fest, dass genietete Ausführung z.B. 1 Euro billiger ist. Bei 100.000 Stück macht das 100.000 Euro Ersparnis. Und die Mehrarbeit beim Wechsel bezahlt dann der Kunde beim Service.

ANTWORT VON SCHLUMPF:

Oben und Unten sind, soweit ich mich erinnere, verschieden. Das wird der Teilehändler Deines Vertrauens Dir sicher genau sagen können. Da gibt's dann auch die passenden hochfesten Schrauben dazu... Genietet waren die Original-Kugelhöfchen bei meinem CS1 auch.

FRAGE VON POELSE:

Bin gerade dabei das Fahrwerk zu überholen. Dafür möchte ich die Sättel komplett zerlegen. Jetzt ist die Frage: Wie bekomme ich den Zylinder aus dem Sattel..

ANTWORT VON MARCUSMÜLLER:

Hinten müssen sie rausgedreht (geschraubt werden), vorne kann man sie einfach rausziehen. Je nachdem wie festgegammelt das alles ist, sitzensie manchmal ziemlich fest. Hinten nicht mit Gewalt drücken oder ziehen sonst ist die automatische Nachstellung der Handbremse hin.

ANTWORT VON ANDY007:

Ist nicht böse gemeint, aber wer solch eine Frage stellt, sollte die Bremsen in einer Fachwerkstatt überholen lassen...Sicherheitsrelevantes Bauteil, wer sich nicht auskennt, Finger von lassen!!!

ANTWORT VON RUF MOTORSPORT:

Relativ einfach! Man braucht dazu Preßluft oder Fettpresse. Am Anschluß der Bremsleitung ansetzen und Druck drauf geben. **ABER VORSICHT!** Der Kolben kann je nach aufgewendetem Druck recht zügig seinen angestammten Platz verlassen, also keine künftig noch erforderlichen Körperteile zwischen Kolben und Bremszange halten. Legt man ein kleines Brettchen zwischen Zange und Kolben (da wo normalerweise die Bremsklötze sind), dann ist das auch von Vorteil.

Wie oben schon angeführt, wer nichts davon versteht sollte solche Arbeiten einem Fachmann überlassen.

ANTWORT VON POELSE:

Vielen Dank für die Tips und auch die gut gemeinten Hinweise. Werde wohl noch häufiger durch solche Fragen auffallen, da ich absoluter Fiat-Neuling bin. Aber zum Glück gibt es ja die unerschöpfliche gesammelte Kompetenz des Forums. Also an dieser Stelle ein dickes Lob ans Forum. Man merkt doch einen Unterschied zum T4- oder Clio-Forum...

ANTWORT VON TONI RAMONI:

Ich habe das alles (als Laie) schon mehrfach gemacht, da die Handbremse eigent-

lich vor jedem TÜV Termin eine Wartung der hinteren Bremse erzwingt. Das Problem, dass Dir so detailliert bisher nicht geschildert wurde, liegt darin, dass die hinteren Bremskolben auf der Innenseite des Kolbenbodens ein Kugellager haben, in dem wiederum ein gegenläufiges Schneckengewinde sitzt, auf das ein Bolzen bei Betätigung des Handbremshebels wirkt. Das hat den (theoretischen) Vorteil, dass bei Abnutzung der Bremsbeläge das Handbremsseil nicht laufend nachgespannt werden muss, da sich das Schneckengewinde auseinander dreht. Wenn Du also den hinteren Bremskolben rausdrehst, bekommst Du ihn zumindest nie wieder rein, da das Schneckengewinde wegkippt, verbiegt oder ... Man muss daher von hinten den ganzen Bremssattel zerlegen. Da sind dann straff gespannte Federscheiben, die auf Bolzen drücken. Ohne einen groß dimensionierten Schraubstock, viel Geduld ... schon schwierig.

Was aber meiner Meinung nach die Aussage „laß' mal Fachwerkstatt“ machen wirklich berechtigt, ist, dass in einzelnen Reparaturbüchern auch falsche Informationen stehen. So ist der äußere Kolbenboden, also die Seite, die auf den Bremsbelag drückt, mit einer durchgehenden Kerbe versehen. Diese Kerbe **MUSS!** in einer bestimmten Stellung zum Bremssattel stehen, damit Bremsflüssigkeit fließen kann. Das steht in den unterschiedlichen Werken mal so rum und mal so rum.

Wenn Du viel Zeit und Platz zum basteln hast, dann kannst Du es natürlich versuchen, nur dann z.B. Bild malen wie die Kerbe beim Ausbau stand und nach Zusammenbau die erste Fahrt direkt zum Reifendienst auf den Bremsenprüfstand.

FRAGE VON CARELLO:

Habe schon gesucht, nix gefunden. Gibt es einen Tipp zum Ausbau Heizgebläse? Meins riecht verschmort und läuft nicht richtig. Was geht denn damit kaputt?

ANTWORT VON RALFFINKE:

Ist eigentlich kein Hexenwerk. Du musst die Längskonsole und die Radiokonsole ausbauen. Das geht so: Du nimmst den

hinteren Aschenbecher raus, da findest du eine Halteschraube die du lösen musst. Dann löst du im Fußraum rechts und links jeweils eine Halteschraube mit der die Längskonsole an Blechlaschen befestigt ist. Dann die Radiokonsole mit 4 Blechschrauben von der Längskonsole trennen. Radiokonsole vorziehen und nach links in den Fahrerfußraum ziehen, damit sie dir nicht im Weg ist. Dann die Handbremse voll anziehen und die Schalthebelverlängerung nach oben abziehen. Die Längskonsole nach hinten wegziehen, eventuell, wenn es eng wird, noch die Abdeckungsplatte des Schaltsackes mit abnehmen. Der Heizungsgebläsemotor steckt in dem schwarzen Kasten. Dieser ist horizontal geteilt und wird mit 4 Spangen gehalten. Die abmachen und das ganze nach unten sacken lassen. Nun hängt da noch der Bowdenzug der Lüfterklappe dran, den du innen aushängen musst, dann kannst du das ganze rausnehmen. Der Motor ist nur reingeschoben und steckt in 2 Gummipuffern zur Fixierung. Bei mir war die 1.Stufe kaputt und das Teil hat auch geschmort. Ich vermute der Widerstand drinnen ist schuld. Da ich ein Laie in der Elektrik bin, habe ich den ganzen Motor getauscht, hat bei WuM 25 Euro gekostet, läuft aber leider bislang nur auf einer Geschwindigkeit. Habe dazu einen Beitrag geschrieben.

FRAGE VON BM-FI 124:

mein Kleiner hat ein Problem mit der Kupplung. Zuerst dachte ich, der Kupplungszug wäre gerissen, es liegt aber wohl am Ausrückhebel. Der lässt sich nämlich so hin und her wackeln, als ob er überhaupt nicht mehr in der Kupplungsglocke befestigt wäre und dementsprechend trennt er auch nicht. Ich habe mal gehört, dass die Ausrückhebel gerne brechen. Wie wird der Hebel denn in der Glocke befestigt? Kann der vielleicht auch nur rausgesprungen sein?

Kann man das reparieren, ohne gleich das Getriebe raus zu nehmen?

ANTWORT VON ANDY007:

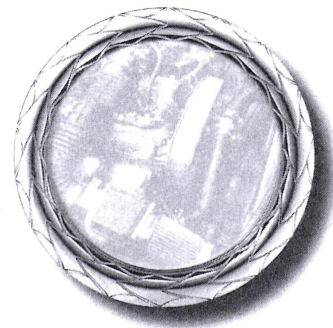
Ich denke, wenn er nicht gebrochen ist, ist er aus der Kugel gesprungen, aber dafür muß das Getriebe raus.



Fiat Spider Club e.V.



Teilemarkt



Biete

VERKAUFE 124 SPIDER CSO US-VERSION

Verkaufe meine angefangene Restauration meines Spiders. Schweißarbeiten sind zu 90% abgeschlossen. Das heißt, gemacht wurden: Radläufe hi re und li, Innenkotflügel li, Kotflüglecken vo re und li, Abschlussblech hi, US-Blinker zugeschweißt. Alles verschwemmt und vorgespachtelt. Dieses Fahrzeug lohnt wirklich wieder aufgebaut zu werden, muss es leider verkaufen da ich seit 2003 am Fzg. herumbastele, natürlich nur immer zeitweise, und jetzt leider fast keine Zeit mehr da ist. Investiert habe ich ca 2000,- Euro. Wer Interesse hat, einfach mal mailen unter: brandonisio@arcor.de

FIAT 124 PININFARINA SPIDER EUROPA JAHRGANG 1985

Farbe grau metallic. Schwarze Ledersitze, schwarzes Leder Steuerrad. Tacho und Interieurablage braun. 113 000 Kilometer, tadelloser und einwandfreier Zustand. Sehr gepflegt und nur bei schönem Wetter gefahren. Das Verdeck ist aus schwarzem Vinyl, an den vier Pneus hatten Spezialfelgen. Das Fahrzeug ist seit 12 Jahren in meinem Besitz und wird wegen Platzmangels verkauft. Über den Preis lässt sich verhandeln. Ich stelle mir um ca 6000 Euro vor.
Gruss aus der Schweiz (Nähe des Bodensees) Gregor Löhner
mailto:topglo@radiotop.ch

BABY ZU VERKAUFEN WEGEN AUSWANDERUNG

Leider kann ich das Auto nicht zurück nach Kalifornien verschiffen. Deshalb biete ich es nun zum Kauf an: Bj. 10/81 California model, CS 0, Einspritzer, G-Kat. 6.200 € Tel.: +49 1714542872 seit 1993 in Deutschland. Tüv + AU werden neu gemacht.

TRAUE MICH JA KAUM

meinen Fiat 124 Spider CS 2 BJ 81 anzubieten. Da ja Fahrzeuge zwischen 3000 und 5000 € eh nur als Schrott angeboten werden. Ich biete mein Fahrzeug für FP 3.500 € an, nicht weil er Schrott ist, sondern aus Hobby-Wechsel, da der Platz gebraucht wird.

Der Fiat hat in den letzten Jahren Neuteile für ca. 5000 € bekommen. Angefangen vom Kühler, Kabelbaum, Einspritzanlage, Bremsscheibe, Bremssattel, Stoßdämpfer, Hinterachse komplett, Motor in 2001 von einer Fachwerkstatt generalüberholt, obwohl nicht defekt, aber schon 115.000 Meilen gelaufen war. Und so einige Kleinigkeiten mehr. Der Wagen ist fast rostfrei, bis auf vorderer linker Radlauf Spitze, und Beifahrertür unten rechts Spitze. Der komplette hintere Bereich ist bis zu den vorderen Schwellern neu hohlraumversiegelt und lackiert.

Was noch gemacht werden muss: elektrischer Fensterheber Fahrertür, das Seil verheddert sich, Ausstellfenster rechts wie links ist der Verschluß ab, aber vorhanden sowie das rechte Aufstellfenster defekt, Neuteil vorhanden.

Der Wagen ist kein Schrott sondern ein Schnäppchen für Kenner.

Alle Rechnungen und Belege sind vorhanden. TÜV 04/09. Und nur in gute Hände abzugeben. Interessenten gern per Mail whylucki@web.de

VERKAUFE FIAT SPORT SPIDER 850 BJ. 70

Will einen 850 verkaufen. Das Kreuz unter dem Wagen und einige Bodenbleche sind schon herausgetrennt. Eine Kreuzversteifung ist eingeschweißt zum halten der Karosserie. Der rote Lack ist zu richten. Die Karosserie müsste geschweißt werden. Der Motor lief und fuhr auch schön bis vor 6 Jahren, dann wurde er abgemeldet und



steht seither. Hardtop/Auspuff/teilerlegter guter Motor ist auch dabei usw... Kpl. Inneneinrichtung und Softtop sind OK. Ich denke man muss sich den Aufwand selber anschauen. Wenig Aufwand ist es nicht, wenn es sich überhaupt noch lohnt !!

Komplett ist der Wagen, die Elektrik hat funktioniert. Motor/Getriebe/Bremsen haben auch funktioniert, nur diese verdammte Karosserie nicht mehr. Ich würde den Motor wieder zum laufen bringen „für eine Probefahrt“. Wenn ihn einer für 1500 € haben will, dann ruft an. Standort nahe Karlsruhe/Bruchsal, Kennwort „fiat“

Tel.: 0175/ 520 9175 <--- D1

VERKAUFE PININFARINA DS EUROSPIDER

Ich verkaufe mein Schmuckstück - einen DS Eurospider in dunkelgrün mit beige Verdeck, Bj. 06/1985 mit 76.000 KM in absolutem Top-Zustand - natürlich rostfrei! Ich habe ihn vor 8 Jahren aus 2. Hand gekauft und seitdem ständig verbessert. Der Wagen steht erstklassig da.

*Türverkleidung in Echtleder

*König-Sportsitze in Echtleder (Bicolor grün/beige) mit Sitzheizung

*Armaturen in Echtholz mit Chromringen, Lenkrad und Schaltknäufel in Echtholz

*Alpine Soundsystem mit Verstärker und Subwoofer

*Spezialpersenning

*Hörmann-Federn, Volumex-Felgen (Replika) in 7 x 15 mit Yokohama 195/50R15 vorne und 205/50R15 hinten

*Edelstahl Fächerkrümmer (G+B), Edelstahl Sport-KAT (G+B), Edelstahl-Endschalldämpfer (G+B)

*Diverse Neuteile: Zahnriemen, Wasserpumpe, Batterie, Bremsen hinten, Drosselklappenschalter etc.

*Unfallfrei

*Tüv und AU neu (03/2010)

Trenne mich schweren Herzens von diesem Schmuckstück!

Bei Interesse Micha Baltes 0172/2772 555 oder mitchbaltes@aol.com

PININFARINA SPIDER ZU VERKAUFEN

Pininfarina Spider Baujahr 1985 zu verkaufen. Gepflegter Spider in Marone, deutsches Fahrzeug aus 3. Hand, 95.000 km, ungeschweißt, mit CD Radio. In 2006 + 2007 wurde folgendes erneuert: Zahnriemen, Zylinderkopfdichtung, Wasserpumpe, Hauptbremszylinder, Lenksäule. TÜV 09/2009. In 2006 wurde ein Wertgutachten erstellt, mit der Note 2- und einem Wert von 12.500 €. Der Preis ist 9.990 € Verhandlungsbasis. Der Wagen steht in Barsbüttel (bei HH) und ist dort zu besichtigen, bei Fragen bin ich unter 01 72/ 405 95 76 zu erreichen.

STOSSSTANGEN UND ABARTH-HÖRNER

Verkaufe je eine vordere und eine hintere US-Stoßstange von einem Spider CS 2. Keine Macken, keine Dellen kein Rost. Blinker und Anbauteile sind auf Wunsch auch dabei. Habe auch noch einen noch originalverpackten Satz Abarth-Hörner (Nachbau). Bei Interesse: j.friedmann@greentomato.de oder 0172/2743327

VERKAUFE BS-RÜCKLEUCHTEN

Verkaufe einen Satz BS-Rücklichter komplett. Tel. 0172/9533649 oder j.a.spider@web.de

VERKAUFE GEBRAUCHTES SONNENLAND-VERDECK

Verkaufe gebrauchtes Sonnenland-Verdeck, Farbe: bordeaux, mit Colorglasheckscheibe. Anfragen an: j.a.spider@web.de oder 0172-9533649

VERKAUFE LEDERHAUT

Lederhäute, ca. 9qm, Farbe: beige (italienisches Leder), komplett durchgefärbt, zu verkaufen. Preis VB j.a.spider@web.de oder 0172-9533649

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

Jeden Sonntagvormittag: **OLDTIMER-TREFFEN** in Hilgen bei Burscheid (an der A1)

20. Juli / 10. August / 7. September 2008 – 10 bis 15 Uhr: **OLDTIMER-TREFFEN** auf der Pferderennbahn in Krefeld

12. – 20. Juli 2008 „**2000 KM DURCH DEUTSCHLAND**“, Start in Düsseldorf – www.2000kmdurchdeutschland.de

18. – 20. Juli 2008 „**RHEINBACH CLASSICS**“. Wir werden wieder unseren Club-Stand bei Gerd organisieren

20. Juli 2008 – **FIAT ABARTH-TREFFEN** in Konz an der Mosel – www.msc-konz.de

25. bis 27. Juli 2008 „**GOLDEN OLDIES**“ in Wettengel

2. – 3. August 2008 **SCHLOSS DYCK CLASSIC DAYS** in Jüchen – www.schloss-dyck-classic-days.de

8. – 10. August 2008 „**OLDTIMER GRAND PRIX**“ am Nürburgring

22. – 24. August 2008 **HAUPTTREFFEN DES FIAT 124 SPIDER CLUB DEUTSCHLAND E.V.** in Bochum

31. August 2008 – **OLDTIMER-TREFFEN** für italienische Klassiker in Reichenbach – www.msc-aalen-reichenbach.de

5. – 7. September 2008 **HERBSTTREFFEN** unseres Clubs in Hassloch (Pfalz)

Es wird von Carmelo und seiner Familie organisiert

7. September 2008 **OLDTIMER-AUSSTELLUNG** in Eschweiler – www.ac-eschweiler.de

26. – 28. September 2008 **INT. ADAC OLDTIMER-MARKENCLUBTREFFEN** im Rahmen des ADAC Eifelrennen auf dem Nürburgring

24. – 26. Oktober 2008 **AUTO D'EPOCHA** in Padua (Italien) – www.autoemotodepoca.com

21. – 24. Mai 2009 **HAUPTTREFFEN** unseres Clubs in Göttingen. Organisieren Andy und Bettina Wieser

September 2009 **HERBSTTREFFEN** in der Eifel. Organisiert durch den Kölner Stammtisch

13. – 16. Mai 2010 **HAUPTTREFFEN** unseres Clubs in Kiel. Claudia und Peter Klinck führen uns zu IHRER Ostsee

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

Ciao, Ragazzi

So, DAS WARS...

„Mein“ letztes Spider-Magazin ist trotz aller widrigen Umstände endlich gedruckt. Und es hat sich auch ein Neuer gefunden: Frank Merkel wird ab jetzt im wahrsten Sinne des Wortes das Heft in die Hand nehmen. In dieser Ausgabe hat er einen ersten Artikel als Neu-Redaktionsmitglied abgeliefert, demnächst erwartet Euch auch in der Gestaltung Neues.

Freuen wir uns gemeinsam auf das nächste Spider-Magazin im Herbst!

Rita Nikolai



VERSICHERUNGEN LEASING · EVENTS



CLUB-RABATT



LÜBECK · WIEN · ZÜRICH

D-23558 Lübeck · Wielandstraße 14 b · Tel. +49 - 451 - 8 71 84 - 0 · www.occ.eu

YoungTimer

OldTimer

NewTimer

RepliCars

PremiumCars

MotorBikes



Bildnachlese



Pfingsttreffen 2008

