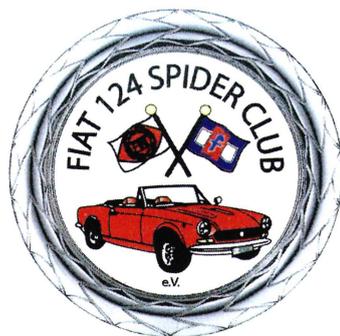
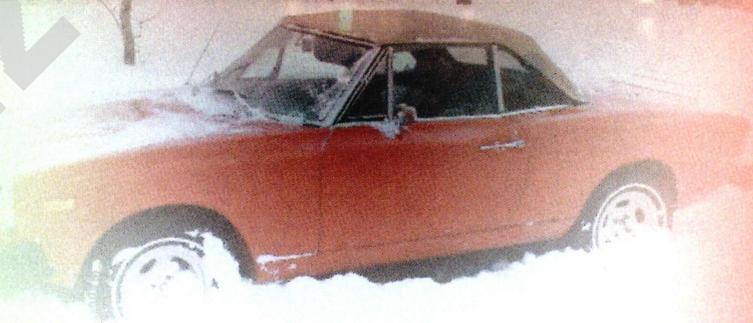


SPIDER

Magazin

**Frohe Weihnachten
und
ein
glückliches
Neues Jahr**



Ausgabe 4/2008
24. Jahrgang Euro 3,50

www.fiat124spider.de

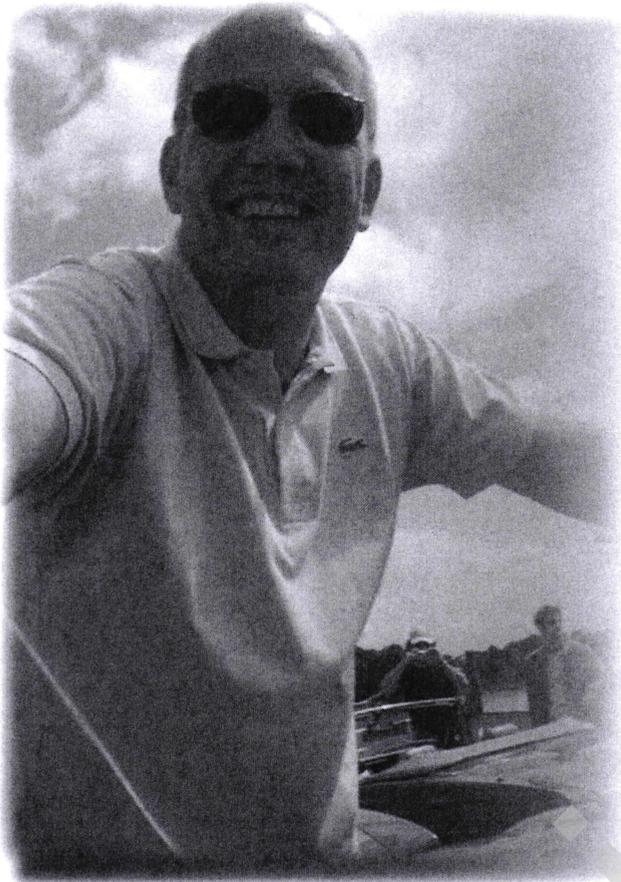


*Fiat
Limited
Edition
Spider 2000*

Commemorating 50 years of Pininfarina design and coachbuilding achievement.

Pininfarina and Fiat. A 50-year association that has produced some of the most exciting automobiles in history. Automobiles known worldwide for splendid design and innovative engineering.





DAS WORT DES ERSTEN

Nun hat also die Finanzkrise auch die Autoindustrie erreicht. Wer in den vergangenen Wochen dachte, dass sich die negativen Effekte der Kettenbriefdenke aus der Finanzindustrie auf ebendiese beschränken, wurde nun eines Besseren belehrt. Da trifft es gerade die so wichtige und von vielen als wichtigsten Industriezweig beäugte -Branche. Hatten sich die Autoaktien bisher noch recht wacker geschlagen, gibt es nun mittlerweile kein Halten mehr. Es wäre allerdings zu einfach, den drastischen Absturz dieser Vorzeigeindustrie allein der Finanzmarktkrise zuzuschreiben. Nicht zuletzt hat die Politik (fast in allen Parteien übrigens) sich geradezu überschlagen, das Auto als Hauptschuldigen des Klimawandels hinzustellen und permanent die Anforderungen an die Hersteller nach oben zu schrauben.

für die Besteuerung herangezogen wird, wie sich der Spritpreis entwickelt oder ob die Rabatte der Händler noch größer werden. Erst irritiert man die Bevölkerung und dann wundert man sich, dass keiner kauft. Nun wird wieder mehr gespart werden und man bescheidet sich mit dem, was man hat.

Es ist zu erwarten (und letzte Auktionsergebnisse weisen schon darauf hin), dass der zwischenzeitliche Boom auf dem Oldtimermarkt ebenfalls einen gehörigen Dämpfer bekommen wird. Aber einen echten Spideristi ficht das natürlich nicht. Da die Preise nicht so durch die Decke gegangen sind, wie beispielsweise für eine Pagode, wird ein möglicher „Absturz“ auch nicht so heftig. Ich gehe davon aus, dass die meisten unter uns ihren Spider sowieso nicht aus Renditeerwägungen heraus erworben haben.

Die Ergebnisse kann man jetzt beobachten. Die potenziellen Autokäufer fahren lieber noch ein Jahr länger ihr „bestes Stück“ und warten ab: Welche Basis zukünftig

Von daher können wir uns die Entwicklung zumindest auf das Schmuckstück in der Garage ganz entspannt anschauen und es ansonsten mit dem vorletzten Titel des Wirtschaftsmagazins „brand eins“ halten: Keine Panik! Das ist schon wieder nicht das Ende“. In diesem Sinne wünsche ich uns allen, dass wir gut durch den Winter kommen, eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start ins Neue Jahr 2009.

Im nächsten Jahr feiert der Club sein 25-jähriges Bestehen und das allein ist doch schon ein Grund zum Feiern. Da lässt es sich dann auch verschmerzen, wenn der DAX sich bis dahin noch nicht wieder erholt haben sollte.

Bis bald Euer

Michael G. Möller

Inhalt

Sound-Projekt 17



Editorial

Das Wort des Ersten

Inhalt / Impressum

Clubinternes

Vorstand	6
Regionalleiter	9
Stammtisch-Termine „Neuer Stammtisch“	10
Mitgliederbewegung	13
Termine aktuell	16

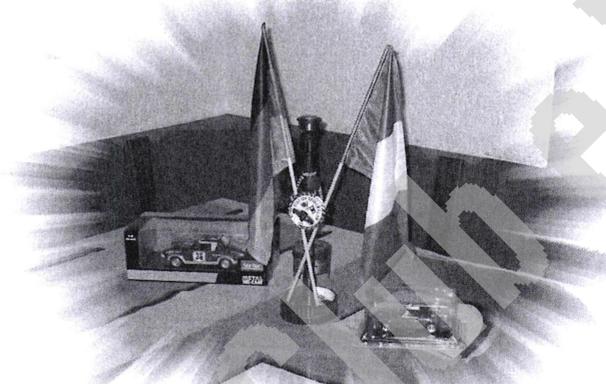
Reportagen

Spidersongs	7
Crash Bergrennen ST Agatha 2008	11
„Ende eines ...“	12
„Sag mal“	14
Soundprojekt	17
Der Held von MONTE CEPPO	26
Kurztripp zum Gardasee	30
1. Stammtisch Niederrhein	32

Aktuelles

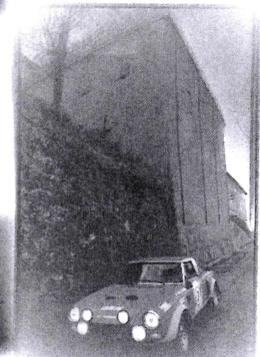
„Spider Nachwuchs „

Redaktionsteam	34
----------------	----



1. Stammtisch Niederrhein 32

Der Held von MONTE CEPPO 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 übernom-
men werden. Technische Hinweise sind
Empfehlungen der Autoren.
Der Club übernimmt
keine Gewährleistung für Praktikabilität.

Redaktion, Anzeigeleitung :

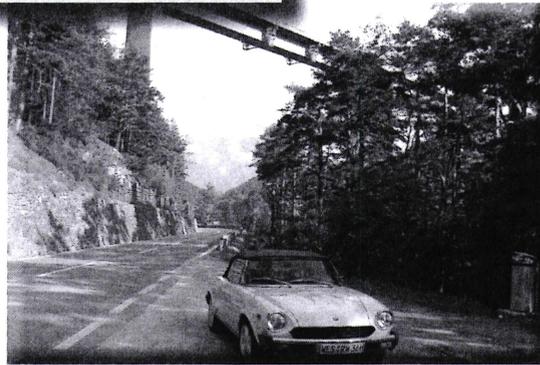
Ralf de Vree
Beethovenstr. 34a
22941 Bargtheide

Satz & Layout:

Frank Merkel
Spessartstr. 60a
63791 Karlstein am Main

Druck:

Grafik & Druck
Steiner
Philipp-Reis-Str.ße 3
63755 Alzenau



Spidermagazin Recyled

Spider Magazin 4/88 25

**„sag mal“
hast Du eigentlich noch meine Carrera Bahn? 14**



00 min: Konzentration
00 min: Anspannung
00 min: Herz klopfen
00 min: 100% Adrenalin ...

Crash Bergrennen ST. Agatha 2008 11



Archiv

Reprint (3.Teil) 22
DER TURINER ALFA-SCHRECK

Technik

Holgers Tipps und Tricks 8

Aus dem Nähkästchen 21

Fetter Bohrer
Alles Essig
Sauer, aber Sauber

Technik kurzerklärt 33

Störquelle an der kontaktlosen
Zündung:

Hotlines:

Der Fiat 124 Spider Club im Internet:
www.fiatspider.de

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

SPIDER CLUB- HOTLINE:

Tel.: 04505 / 594232
Fax.: 04505 / 594233

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

SPIDER MAGAZINHOTLINE

Tel.: 06188 / 995135

Kleinanzeigen sind für Mitglieder
kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt
Anzeigenpreisliste 01/2007

24. Jahrgang, Heft 4/ 2008

Redaktionsschluss

SM 1/09

23.03.2009

Fotos

u.a.
FM, HG,MD,PB,MM,RDV,
sowie den genannten Autoren



Der Vorstand

Funktion	Name /Adresse	Aufgabe	Telefon / E-Mail
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortlicher im Sinne der Satzung	0172 8124124 moe@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargtheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	04532 261319 rdv@fiatspider.de
Kassenwart	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse	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 Griebach (hgb) Blüchnerstraße 15 47799 Krefeld	Webadmin, Archiv, Merchandising	02151 8207171 oder 0172 2157257 hgb@fiatspider.de



..Was tut man nicht alles..

Spider songs

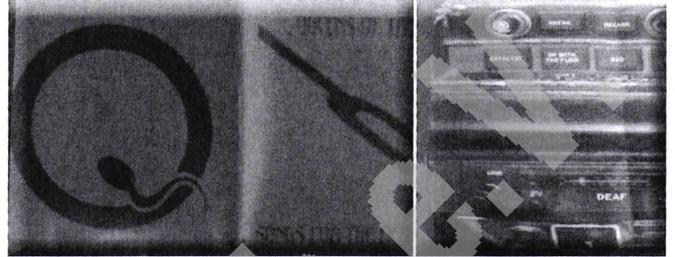
Andreas Fohs hat uns ein weiteres spiderbezogenes Schmäckerl zukommen lassen: Der Fiat Spider als ein Detailmotiv für ein Plattencover!



Die amerikanische Gruppe „Queens of the Stone age“ hat im Jahr 2002 das Album „Songs For The Deaf“ veröffentlicht, dessen Inlet die Mittelkonsole des Spiders leicht abgewandelt zeigt. Man muss zwar nicht der „Alternative- bzw. Stoner-Rock-Szene“ (laut Wikipedia) angehören, aber die CD gehört in jede Spider-Literatursammlung!

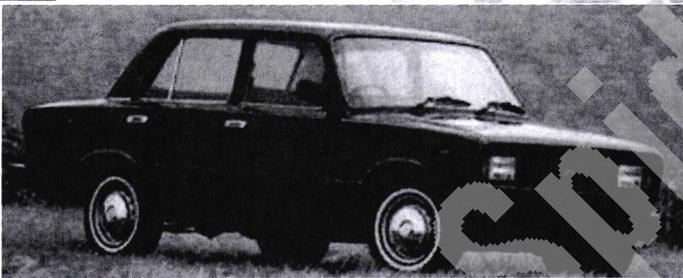


rdv



...Fiat News...

Fabrik neue Teileträger Der PREMIER 118NE aus Indien



How modern can you get when you borrow from the 1960s? The 118NE, launched in 1986, was Premier Auto Limited's 'new' car. Its body is reminiscent of the 1966 "Car of the Year" – the Fiat 124 which is outdated today except

and Russia, where it operates as the Lada. The 118NE uses a Nissan engine [hence the suffix NE coming from older Sunny 1200] and gearbox. The engine is very smooth, free-revving and is no glutton on gas, consuming a reasonable 12 odd litre per kilometer. The gearbox, a FW56A unit, is super-slick with a delightful feel – it provides the smoothest gear shift amongst all Indian cars.

Heißt also, wer es mag, kann in seinen Spider auf die eine oder andere Art und Weise den Motor eines Nissan Sunny einbauen.

Wenn man allerdings durch die Foren der PAL (Premier Auto Limited) Enthusiasten surft, muss man feststellen, dass man neben Technik und Design auch andere Eigenschaften des kleinen Italieners mit übernommen hat. „(...) I remember our 118NE in Cochin (many years ago). Lovely car. Comfortable seats, nice gearbox, decent engine. But crappy body panels. Used to rust like mad. I heard that post 1997, they had a new method of anti-rust treatment for the body panels.“

in India

Michael Dusch



500 ABARTH
'SCHÖNSTES AUTO 2008'



Der 500 Abarth gewinnt die Leserwahl der ‚Auto Motor und Sport‘. Es ist ein Sieg mit einem klaren Sieger. Mit fast doppelter Punktzahl zu den weiteren Plätzen erhält der 500 Abarth den Designpreis ‚Autonis 2008‘*.

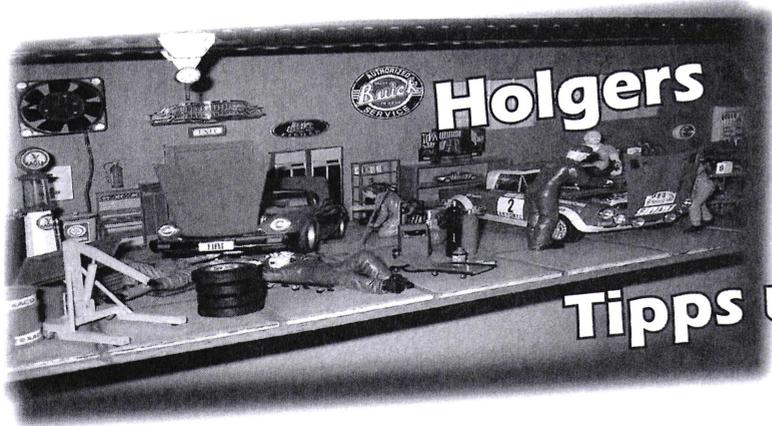
Gut für dich und im Sinne Carlo Abarths: das Design des 500 Abarth erhöht die Freude am Spiel seiner Kräfte

Frank

CARLO ABARTH: DER VATER DES TUNING WIRD 100

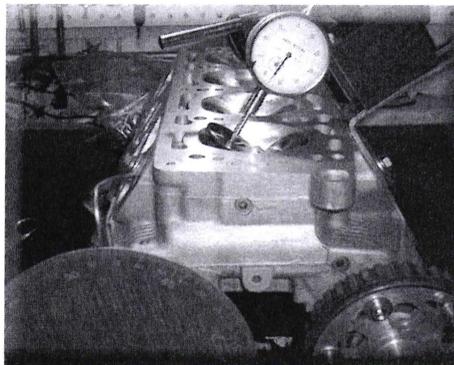
http://www.meinklassiker.com/de/magazin/menschen/carlo_abarth_der_vater_des_tuning_wird_100/7/1/1476

Ciao; Ralf



Tipps und Tricks

Herstellen eine Gradscheibe



Für das präzise Einstellen der Zündung oder das Ermitteln von Steuerzeiten eignen sich, wie wir längst wissen, Gradscheiben.

Diese kann man natürlich auch kaufen oder auch einfach selbst herstellen, der Aufwand ist nicht sehr groß.

Ihr müsst einen Winkelmesser einschleifen und die beiden Hälften anschließend zu einem Kreis zusammenfügen. Dabei ist euch das Nero Brennprogramm behilflich. Nach dem Kopieren oder durch das Bearbeiten mit einem handelsüblichen Bildprogramm wird die Scheibe auf 12 cm Durchmesser gebracht und gedruckt. Danach wird die so hergestellte Gradscheibe auf eine handelsübliche CD-ROM geklebt. Die Scheibe ist absolut stabil, kann oft verwendet werden und lässt sich außerdem hervorragend fixieren. Die Scheibe ist problemlos nachzustimmen.

Braucht man nur ein paar Gradzahlen so kann man die CD-Rom auch einfach so beschriften

Gruß Sk07 (Frank)

Kühler-Lüfter ? Sommerschaltung

Es gibt anscheinend verschiedene Möglichkeiten, den Lüfter manuell anzusteuern. Holger gibt Plus drauf, beim 85er DS muss man Masse draufgeben, damit der Lüfter läuft.

Also vorher mit der Prüflampe prüfen, was überhaupt in Ruhestellung anliegt.

Bei meiner Lösung sieht es so aus, dass die normale Funktion (Lüfter automatisch an / aus) erhalten bleibt und über einen zusätzlichen Schalter mit Kontrollleuchte geschaltet werden kann. Lüfter läuft auch bei ausgeschalteter Zündung nach und geht trotzdem von alleine aus, also kann die Batterie schon mal nicht leergendelt werden.

Der Thermoschalter im Kühler schließt und gibt Masse auf den Lüftermotor, Plus liegt immer auf dem Lüftermotor an (zumindest bei 85er DS).

Unter Verwendung eines ganz normalen Arbeitsstromrelais habe ich wie folgt geschaltet:

Plus zum Schalter mit Kontrollleuchte, von da weiter zum Relais als Steuerleitung für das Relais, 1 x von der Lima als Stromleitung zum Relais, dann Masse vom Verteilerstern Motorraum an das Relais, Ausgang Relais geschaltete Masse an das Kabel vom Lüftermotor.

Alles wie immer, kann man aber immer schön zuschalten.

Gruß Andy007

Kolben vor dem Einbauen tempern

Nachgefertigte Kolben haben oft ein unberechenbares Dehnungsverhalten. Damit es beim ersten Probelauf keine bösen Überraschungen gibt, sollte man die Kolben auf einer simplen Herdplatte mehrmals auf über 200 Grad erhitzen und wieder abkühlen lassen. Dieses Tempern reduziert das spätere Wachsen der Kolben, und man kann schon vor dem Einbau messen, ob das gute Stück später zum Klemmen neigen wird. Wer keine geeignetes Thermometer hat, kann die Kolben auch im Backofen erhitzen

Gruß Sk07 (Frank)

Die sanfte Art

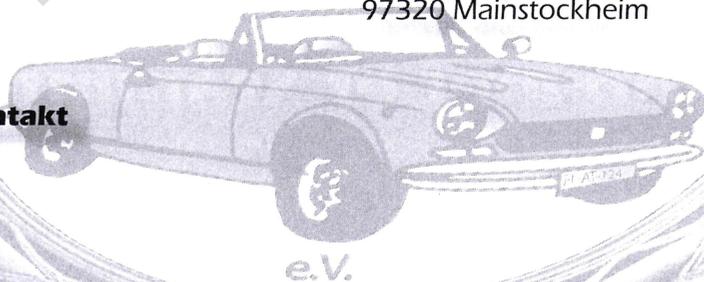
Die Enden abgekniffener Kabelbinder sind äußerst scharfkantig. Seit ich mich daran beim Schrauben schon mehrfach übel verletzt habe, entschärfe ich die Enden sofort nach dem Abknippen mit dem LötKolben. Abseits brennbaren Teile geht das auch mit einem Feuerzeug.

Gruß
Sk07 (Frank)

Regionalleiter



Schleswig-Holstein Region 1	Sven Willen	Seeblick 13 24106 Kiel	0431 3054014 Region-1@fiatspider.de
Hamburg Region 2	z.Zt. unbesetzt		
Berlin Region 3	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32a 14055 Berlin	030 300992 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 5513 0 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 Grafingen 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			04505 594232 (Hotline) 04505 594233 (Fax) Mail@fiatspider.de





Stammtisch-Termine

Schleswig-Holstein

Auskunft: Sven Willen
Tel.: 0431 3054014

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

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

Hamburg

Auskunft: Ralf de Vree
Tel.: 04532 261319

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

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

Berlin

Auskunft: Uwe Boddenberg
Tel.: 03030099229

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 Weide 1
65428 Rüsselsheim

Stuttgart

Auskunft: Lochen 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

... Achtung neuer Stammtisch ...

Stammtisch Niederrhein

Auskunft: Holger Griebach
Blüchnerstraße 15
47799 Krefeld

02151 8207171

Gaststätte Dorfschänke
Hauptstraße 39
47809 Krefeld

Termine: 21.12.2008
11.01.2009

Crash Bergrennen St. Agatha 2008



Für alle Interessierten hier ein paar Fakten und Kennzahlen:

Esthofen - St. Agatha:

Streckenlänge : 3.800 m

Steigung : 8 %

Streckenbreite : 5 m

Streckenrekord : 1.06,736 min (Walter Leitgeb, Reynard F3000, 2000)

Tourenwagenrekord : 1.12,696 min (Georg Plasa, BMW 320 Judd V8, 2007)

Erschreckende Bilder wurden uns über das Forum unserer Clubhomepage aus Österreich gemeldet. Das diesjährige 23. „Auto-Bergrennen Esthofen - St. Agatha“ wurde von einem schweren Unfall überschattet, bei dem ein Fiat 124 Abarth Rally zerstört wurde. Wie uns unser österreichisches Forumsmitglied Toni08, der live dabei war, berichtete, ist dem Fahrer wohl nichts Schlimmes passiert (und was man spritzen sieht, ist Kühlwasserflüssigkeit).



Besonderheiten: Das Bergrennen Esthofen - St. Agatha feierte 2002 sein 15-jähriges Jubiläum. Aus dem Motorrad-Bergrennen wurde 1987 ein Autobergrennen. Der erste Sieger hieß Walter Pedrizza (Formel 2), genannt der Kugelblitz aus Vorarlberg.



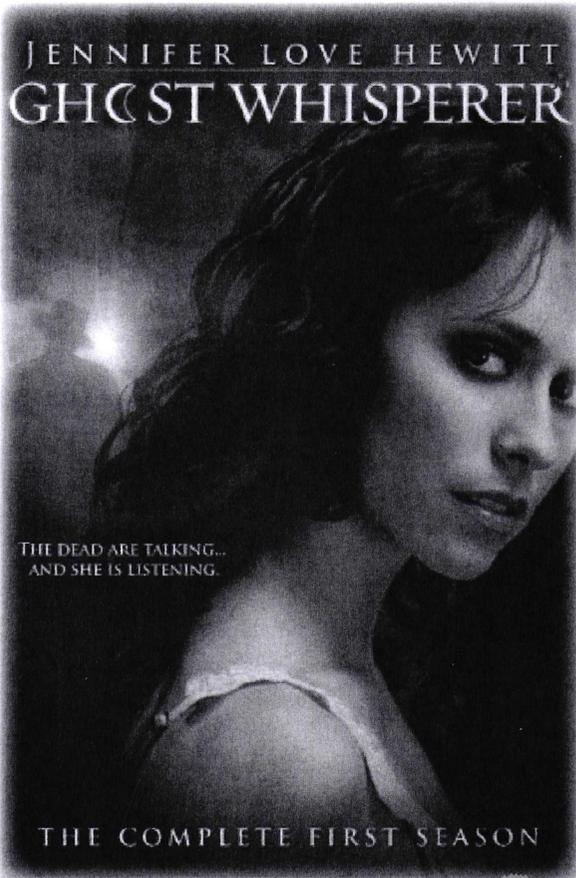
Die Bergstrecke hinauf nach St. Agatha ist breit, schnell und übersichtlich. Das kommt sowohl den Fahrern als auch den sehr zahlreichen Zuschauern zu gute. Seit Jahren werden hier bis zur 16.000 Zuschauer verzeichnet.

www.bergrennen.at





Ende eines Filmlebens

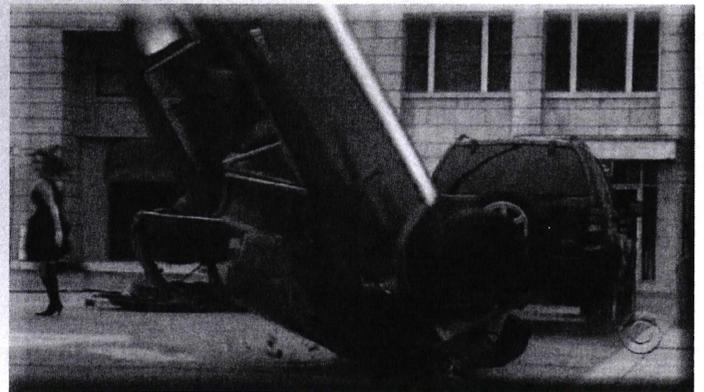


Die amerikanische Serie „Ghost Whisperer - Stimmen aus dem Jenseits“ (z.Zt. auf Kabel zu sehen) lief in den USA in den Jahren 2005-2008 mit Filmstars wie Jennifer Love Hewitt u.a.



In der 2. Staffel Episode 21 landet der Spider unsanft auf der Frontschnauze und haucht kopfüber sein Leben aus.

In den insgesamt 62 Folgen wurden diverse Autos magischerweise geschrottet, leider auch ein US-Spider CS1.



Warum der Spider allerdings ein italienisches Nummernschild hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Vielleicht ein Fall für die interessante Webseite <http://www.dieseher.de>, auf der Filmfehler aller Art dokumentiert werden.

Auflösung: 03/2008:

Die Motorhaube wird falsch herum geöffnet!



Mitgliederbewegungen

Neu:

Robert Bremer
Reg. 7

Bemberger Weg 7
41564 Kaarst

0163/8141262
Robert.Bremer@ish.de

Rainer Wilbertz
Reg. 7

Fontanestr. 16
47445 Moers

02841/46245
Wilbertz-Moers@t-online.de

Änderungen;

Thomas Johannes Eimer
Reg. 4

Am Dresch 15
32130 Enger

05224/9374950
thomas_eimer@web.de

Unbekannt verzogen;

Thomas Oelbracht
Reg. 0

Koraalerf 18
NL-6413 LV Heerlen

+31-45-5222617
thomas.oelbracht@hetnet.nl

Der Spider-Nachwuchs ist gesichert

Hallo, liebe Spideristi,

ich bin der Neue. Heiße Georg Johannes Bohling und bin seit dem 23. Oktober Spider-Fahrer. Ich konnte in Mamas Bauch schon zügige Spider-Erfahrung sammeln und freue mich schon auf die neue Saison.

Schöne Grüße auch von
Mama & Papa
(Heike Bohling & Jörg Mutke) ..



„Sag mal, hast Du eigentlich noch die alte Carrera Bahn?“

Carrera

Wie bereits im Forum geschrieben, habe ich den Grundstock der Carrera Bahn 1966 im zarten Alter von 3 Jahren unterm Weihnachtsbaum entdeckt. Ich glaube, mein Vater hat sich genau so gefreut wie ich und es wurden die ersten Runden mit den berühmten Lotus + Cooper „Zigarren“ gedreht.

Wenn man die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Löhne dieser Zeit bedenkt, war es für meine Eltern eine Investition, die ein mächtiges Loch in die damalige Haushaltskasse riss, aber das wusste ich ja damals noch nicht, weil die Carrera Bahn vom Weihnachtsmann gebracht wurde.

So wurde dann jedes Jahr zu Weihnachten die Carrera Bahn aufgebaut und ich wurde dann von allen Weihnachtsmännern dieser Welt (Oma, Opa, Onkel, Tante) mit weiteren Streckenteilen und Autos beschenkt.

Im zarten Alter von 14 Jahren änderte sich das Interessengebiet vom kleinen Andy schlagartig, denn er wollte nun der große Andy sein. Er beschäftigte



sich mit den Dingen, was man als 14 jähriger halt so macht : Der erste Versuch „auf Lunge“ zu rauchen, verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit bei der Garelli 25 Bonanza Mofa und er entdeckte das weibliche Geschlecht, wo er unentwegt seine Energie drauf verwendete und auch verschwendete.

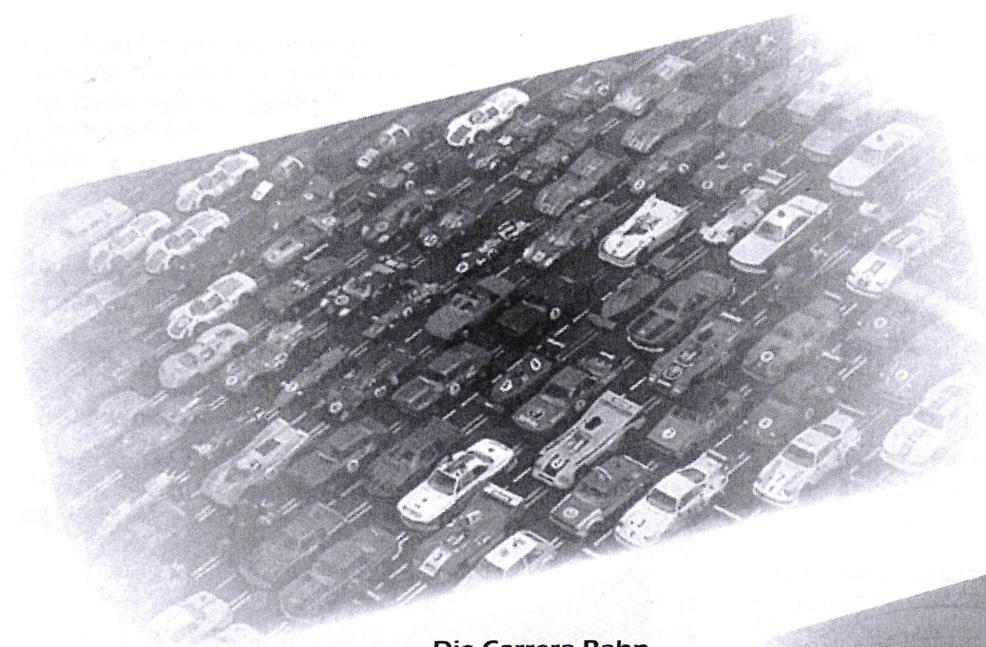


Im Nachhinein glaube ich, dass vor allen Dingen die Onkels sehr gerne zu Weihnachten zu uns kamen. Es wurde spannende Rennen gefahren, selbstverständlich dann auch im abgedunkelten Zimmer, als die ersten Jaguar E mit funktionierenden Frontscheinwerfern die Strecke ausleuchteten.

So ging es mehrere Jahre, irgendwann wusste der kleine Andy auch Bescheid über den Weihnachtsmann, aber das war nicht weiter schlimm, denn es gab immer noch reichlich Autos und Zubehör von den Onkels, die Weihnachten immer so gerne zu uns kamen...



Von meinen Kumpels wurde mir für meine außergewöhnlichen Bemühungen um das weibliche Geschlecht der „Jugend forscht“ Preis zugesprochen.



Die Carrera Bahn wurde dann an die Söhne der Onkels vererbt, die Weihnachten immer so gerne zu uns kamen. Damit war die Bahn aus den Augen und aus dem Sinn.

Die Aktivitäten vom kleinen großen Andy dienten der Perfektionierung des „Jugend forscht“ Preises, mit 18 Jahren musste dann die Kawasaki GPZ 750 als ultraschnelles Fortbewegungsmittel und „Puppenfänger“ erhalten. Der Hubraum und die Geschwindigkeit der Motorräder steigerten sich im gleichen Maße, wie die Sturzhäufigkeit im umgekehrten Verhältnis abnahm (zum Glück !)

Irgendwann wurde Andy dann vom Amateur zum Profi : Er hat seine Bettina geheiratet!

1995, kein Mensch dachte an eine Carrera Rennbahn, ging der Andy mit seiner Frau über einen Spielzeugflohmarkt. Da war sie wieder, die Carrera Bahn, kann ja nichts kosten, so `n alter Kram...

Kurz geguckt, Preise erfragt, ich stand kurz vor dem Herzriss, so teuer sind die Sachen geworden!

Also diplomatisch bei den Söhnen (die mittlerweile selbst erwachsen waren) der Onkels von damals angerufen und ganz nebenbei betont gelangweilt die entscheidende Frage gestellt :

„Sag mal, hast Du eigentlich noch die alte Carrera Bahn, die ich Dir damals „leihweise“ zur Verfügung gestellt habe ?“

„Jou, habe ich noch...“

„Die brauche ich jetzt wieder!“



Und so kam die Bahn wieder zurück zu mir, das war 1995. Die gute alte Carrera Bahn wurde nun mal aufgebaut und wird dann nach Neujahr wieder abgebaut. Irgendwann, in zehn Jahren oder so wird die Bahn mal wieder aufgebaut, eines der Dinge, die mir am meisten von meiner Kindheit im Gedächtnis haften geblieben sind: die Carrera Bahn...

Gruß Andy





Hallo liebe Spideristinnen und Spideristis, ich möchte Euch meine Erfahrung und Geschichte zu meinem Soundprojekt geben.

Mir ist klar, dass ich damit sicher polarisieren werde. Das eine Lager wird es gut finden, das andere wird es belächeln und sagen, da höre ich lieber dem Sound des Auspuffs zu. Nun, auch ich höre eher zu letzterem Lager. Aber mal Hand aufs Herz, auch Ihr wart schon länger unterwegs und habt dabei der Musik gelauscht. Und in diesem Fall stehe ich auf HiFi-Qualität. ABER keine „vollkonkretdreierbmw“ hüpfende Basskisten!

Mein Spider ist ein 85er DS mit Kofferablage. In diese hatte der Vorbesitzer ein ovales Dreiwegekoaxsystem von Sony an einem kleinen 20 Watt Alpine-Verstärker gehängt. Vorne war im Fußraum jeweils ein 10er Blaupunkt Breitbandchassis. Diese waren direkt am Philips CD/Radio angeschlossen.

Damit war ich nicht zufrieden. Aus diesem Grund tauschte ich das Radio gegen ein Alpine 7294R mit CD-Wechsler aus. Den kleinen 20Watt Alpine-Verstärker schloss ich an den Frontlautsprecher an, hinten eine Sony 80Watt Endstufe. Das war schon eine Steigerung, aber zufrieden war ich noch nicht.

Als nächstes installierte ich vorne ein getrenntes 2-Wege-System von MB Quart. Es handelte sich um das 13 cm Combo der Discus-Line.

http://www.mbquart.com/2003/en_US/products/prod_detail.asp?isArchive=&cat=auto&series=discus%20series&str=1&model=DSE+213

Den Tief-Mittel-Töner hing ich in ein kleines Kunststoffgehäuse von Monacor. Dies wird als Gehäuse für Mitteltöner in Standboxen verwendet. Dadurch sollte das Chassis vor Spritzwasser aus dem Radhaus geschützt werden. Original ist nur eine kleine Kunststoffhaube eingebaut. Die kann den Lautsprecher aber in keinster Weise schützen. Doch leider war ich mit dem Ergebnis so immer noch nicht zufrieden. Der Klang war topfig. Von Bass konnte nicht gesprochen werden. Wenn du offen fährst brauchst du einfach Pegel (Leistung). Also Fader nach hinten, bis der Bass, Klang und Pegel gut ist. Aber dann fehlte der Raumklang, da die ganze Leistung von hinten kam.

Als nächstes entfernte ich die kleinen Gehäuse des vorderen Combos. Ihr glaubt nicht, was das auf einmal eine Klangverbesserung gab. Die Chassis kommen Klangtechnisch viel weiter runter als ich dachte. Jetzt kam ich der Sache langsam näher. Es fehlte nur noch der Pegel. Dann schloss ich testweise die Sonyendstufe an das vordere Combo an. Und siehe da, die Dinger bringen sogar Leistung.

Bei den hinteren Sony 3Wege-Coax hatte sich im Laufe der Jahre die Membranaufhängungen verabschiedet. Die waren nur aus Schaumstoff und sind vom UV-Licht zersetzt worden. Das bedeutet, ein Austausch ist angesagt.

Über die Jahre hatte ich mir immer wieder Gedanken gemacht, was ich an meiner Anlage ändern könnte, bzw. wie ich mir diese vorstelle:

Tiefe Töne werden vom Menschlichen Ohr schlecht bzw. gar nicht geortet. Aus diesem Grund sollte das hintere

3-Wege-System getrennt angesteuert werden. Das heißt, die Bassmembran getrennt von den Mittel- und Hochtöner. Dies wäre bestimmt an den Chassis umrüstbar. Dafür bräuchte ich aber eine zusätzliche Endstufe, die auch extra im Pegel variabel angesteuert werden könnte.

Vorne wollte ich ein Gehäuse, um die Chassis gegen das Restspritzwasser der Vorderräder zu schützen. Dies sollte so groß wie nötig / möglich sein, um ein möglichst breites Frequenzspektrum zu erhalten.

Es sollte ein möglichst präziser, sauberer Klang sein. Geschlossen wie offen. Das bedeutet, ich brauche einen Equalizer, der die Möglichkeit hat, zwei verschiedene Einstellungen abzuspeichern und diese möglichst einfach aufrufen kann.

Die Originalität sollte bewahrt bleiben. Das heißt, der ganze Einbau muss möglichst unsichtbar bzw. rückrüstfähig gestaltet sein.

Was mich aber die ganzen Jahre daran hinderte, das Projekt zu starten, lag daran, dass dies immer ein gewisses Klischee bedient. Healterisvollkonkretbumbum ;-)

Jetzt begann ich mich zu informieren. Wälzte die einschlägigen Fachzeitschriften. Die ganze Erwartung, was das Klischee betrifft, wurden voll und ganz erfüllt. Die hinteren Chassis waren Schrott. Was mach ich mit der Öffnung? Setz' ich wieder neue ovale Koax da rein oder nur ein paar Subs? Was und wie viel möchte ich investieren? Da die Neulackierung für diesen Winter entschieden war, sollten soviel bestehende Teile wie möglich eingesetzt werden.

Meine Wahl traf dann die ovale Olympic Gold von MacAudio. Ein Dreiwege Coax, das getrennt angesteuert werden kann. Was auch mit 200 EUR bei MM bezahlbar ist. Vorne wollte ich die 13 Disken belassen. Das Radio, der Wechsler und die Sonyendstufe wollte ich auch beibehalten. Vorne die Sony, hinten eine Neue, mit der ich die Tief- und Hochtöner separat ansteuern kann. Das bedeutet, eine Dreiwegeendstufe mit eingebauter Frequenzweiche.

Nun begab ich mich auf ein Territorium auf dem ich mich nicht mehr auskannte. Also suchte ich mir einen Auto HiFi Spezialisten. Die fand ich in Erhard Wagner und Marco Bader aus Stuttgart. Ich schilderte meine konkreten Vorstellungen, wie ich mir die Gehäuse vorstellte und wie klein das Budget ist. Die MB-Quart sollen eingebaut werden, aber das Gehäuse soll so ausgelegt sein, dass auch 16er Chassis möglich sind. Sie gaben mir sehr gute Tipps und empfahlen mir hinten, statt der 3Wege, nur ein paar Subs einzubauen. Die hinteren 2Wege bringen nur 10 – 20 % des Klanges. Ein gutes Frontsystem benötigt keine zusätzlichen hinteren Mittel- und Hochtöner. Auch fand er die Befuerung mit der Sony nicht optimal. Die Platzverhältnisse im Spider sind begrenzt. Für das Hecksystem würde eine zusätzliche Endstufe benötigt. Sie schlugen mir eine 5Kanal-Endstufe vor. Ein Gerät für alle Lautsprecher. Außerdem hat die auch die entsprechenden Frequenzweichen gleich mit an Bord. Das war mir sehr sympathisch. Und jetzt ging es ans Eingemachte, sprich Gehäusebau. Mit meinem Hang zum Perfektionismus war klar, dass der

Leerraum hinter dem Kotflügel zwischen Türanschlag und Vorderad, bestmöglichst durch ein Lautsprechergehäuse genutzt werden sollte.



Dies wird aus GFK gebaut. Ein befreundeter Leichtflugzeugbauer würde mir bestimmt dabei helfen. So begann ich mit der Herstellung einer Positivform aus Styropor für die rechte und auch für die linke Seite. Das war eine Sauerei. Ich hab die ganze Garage meines Vermieters mit Styroschleifstaub eingebettet.

Anschließend wurden die Formen gespachtelt und ver-



schliffen. Das sah schon sehr viel versprechend aus! Jetzt wurde die Trennlinie festgelegt und genau an dieser die schönen Teile in zwei Hälften getrennt. Anschließend auf eine Grundplatte aus Hartfaser aufgeklebt und in silbergrau-metallic-farbigem Autolack lackiert (hatte halt nichts anderes zur Hand).

Jetzt ging es an die Herstellung der Negativformen. Aus diesen werden später die eigent-



lichen Lautsprechergehäuse produziert. Damit könnte man sogar eine



kleine Serie auflegen.

- Mehrmaliges Einstreichen der Form mit Trennwachs. Jede Schicht trocknen lassen und aufpolieren. Mindestens fünf Schichten.
- Aufbringen von schwarzem Formharz.
- Das angelierte Harz wird mit einer Mischung aus Baumwollflocken und Glasfaserschnitzel beschichtet. Dies



gibt eine Kupplungsschicht für die spätere Laminierung.

• Laminieren der späteren Form mit Epoxydharz und Glasfasergewebe. Mindestens fünf bis acht Schichten. Da geht ordentlich Material drauf!



• Nach der Trocknung über Nacht bei Raumtemperatur wurden die Formen anschlie-

ßend zehn Stunden bei 60° C getempert. Erst dies bringt die Endhärte.

Anschließendes Ausformen. Das war echt spannend!



So, meine ersten vier Formenhälften habe ich hergestellt. Ein voller Erfolg. Ich hab' zwar schon wieder Verbesserungsmöglichkeiten gefunden, aber dafür war es jetzt zu spät. Jetzt ging es an die ersten Prototypen der endgültigen Gehäuse!

Der Herstellungsprozess ist ähnlich dem Formenbau. Nur, dass ich aus Gründen der Montage soviel wie möglich an Gewicht sparen wollte. So musste ich zur besseren Druck-

festigkeit einen Sandwichaufbau machen. Das bedeutete aber, dass ich die Teile in zwei Arbeitsschritten mit jeweiliger Zwischentrocknung, die unter Vakuum stattfindet, herstellen musste. Das war eine Herausforderung und Materialschlacht.

Und das gleich beim ersten Projekt!

Nach dem Entformen und Besäumen wurden die Innenflächen der Gehäuse mit „Brax Antidröhnpaste“ satt angestrichen. Dies soll den Körperschall der Gehäuse dämpfen bzw. eliminieren.

Anschließend wurden die Gehäusehälften miteinander verklebt. Nach der Trocknung kam die erste Anprobe am späteren Einbauplatz. Die Mühe hatte sich gelohnt! Das Auslitern ergab ein Volumen von zehn Litern! Gesamtgewicht pro Teil 1,2 kg.

Jetzt zeigte ich meinem „Hifi-Händler des Vertrauens“ den Stand des Projekts. Der war hellauf begeistert. Bei so einem Aufwand empfahl er ein vollaktives System. Das bedeutet, jeder Lautsprecher wird von einem separaten Lautsprecherkanal angesteuert. Dies war mit der geplanten Endstufe problemlos realisierbar. Jetzt wurde alles kompromissloser auf Hifi ausgelegt. Inzwischen wusste ich auch, was mit den heutigen Gerätschaften alles möglich ist. Ein neues Radio wollte ich aber aus Budgetgründen nicht verwenden. Meins ist noch top in Ordnung. Außerdem habe ich noch sehr viel auf Kassette. Ja, ja, belächelt mich nur ;-)



Vorne sollte jetzt aber auch gleich ein 16er Combo zum Einsatz kommen. Hier verließ ich mich voll und ganz auf Eddy. Etwas verunsichert war ich schon. Das Lautsprechersystem fand ich in keinem Testbericht. Dies gehört zur Philosophie des Herstellers - Made in Germany - die haben das nicht nötig und Eddy schwört auf die Teile!



Nun hatte ich erstmal genug von dem Soundprojekt. Zur Ablenkung startete ich das „Projekt Lackierung“. Dies hab ich auch schon zehn Jahre vor mir hergeschoben ...

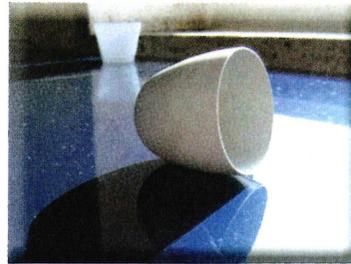
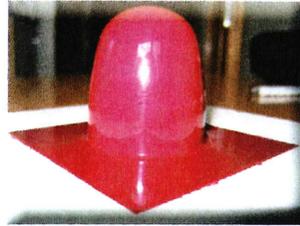


Aber jetzt stand der Einbau der Gehäuse an. Lautsprecheröffnung rein, die bestehende Öffnung im Blech auf den 16er angepasst, und? Passt! Die Kontaktfläche zur Karosserie hab ich mit Würth „Klebt und Dichtet“ Dauerhaft geschlossen. Dämmwolle und Chassis rein, fertig.

Parallel dazu wurden die Kabel neu verlegt. Das Stromkabel zur Endstufe erhielt einen Querschnitt von 30 mm². Das gleiche Kabel wurde auch für den Anlasser neu verlegt. Den Strom führte ich über die Fahrerseite. Die Audiosignale wurden über die Beifahrerseite in Geflechtsschlauch neu verlegt. So war sichergestellt, dass es zu keinen Störgeräuschen durch stromführende Kabel gibt. Hier war es von Vorteil, dass der Innenraum für das Lackieren noch komplett zerlegt war. Alle Kabel wurden selbst konfektioniert und genau abgelängt.



Die Endstufe kam an den alten Platz vom CD-Wechsler. An der hinteren Stirnwand. Diese verjüngt sich in der Mitte zur Fahrgastzelle hin (die älteren Spider bis Bj. 83 haben hier die Batterie).



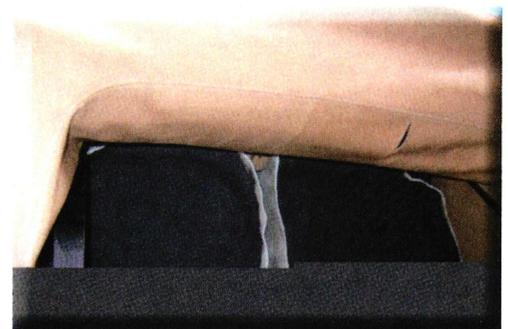
Um sie aber da zu montieren, musste ich erst eine Halterung bauen, um die schräge Bordwand zu umgehen.

Jetzt ging es an die Gehäuse für die Hochtöner. Diese sollten als Satelliten entweder auf das Armaturenbrett oder an die untere Seitenverkleidung montiert werden. Also erstmal eine Positivform auf der Drehbank gedreht. Gleichzeitig wurden die Halterungen für die Satelliten hergestellt. Aufkleben auf einer Trägerplatte. Verschleifen und lackieren. Das gleiche Spiel wie oben schon beschrieben. So langsam kommt Routine rein.

Die nächste Herausforderung kam mit der neuen Kofferablage. Wie schon gesagt, es wurde immer kompromissloser. Ich hatte mich zwischenzeitlich dazu entschieden, hinten zwei Subwoofer mit jeweils 25 cm Durchmesser einzubauen. Jeder verlangt ein geschlossenes Volumen von 21 Litern brutto. Dies war mit der originalen Kiste nicht machbar. Also kam ich nicht um einen Neubau drumrum. Da langsam die Zeit knapp wurde - es ist schon Juli - sollte das Gehäuse als Einzelstück ohne Formen hergestellt werden. Der Aufwand war mir jetzt zu groß geworden.

Herstellung der Gehäusewannen:

direkt im Fahrzeug mit Streckmetall gestaltet, mit Folie ausgeschlagen und mit jeweils zwei Lagen GFK auslaminieren entformen



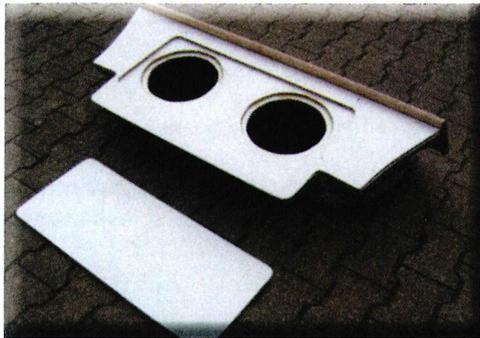
im Auto beide Wannen jeweils mit 22 Liter Wasser voll laufen lassen, Wasserlinie markieren trocknen

lassen, sandstrahlen (für die Haftung) und mit fünf Lagen GFK laminieren

Einbau der originalen Kofferablage

Markieren der Einbauhöhe, Ablängen der GFK-Wannen auf die gleiche Höhe

Schallwand aus 25er MDF zusägen und anpassen



Aufkleben mit „Klebt und Dichtet“, anschließend zusätzlich zusammen laminiert
Anpassen des Abschlussbretts
Bespannen, allgemeine Finisharbeiten

Trotz der geforderten 22 Liter je Woofer wurde die neue Kofferablage nur 15 mm höher als das Original!
Die Einstellung der aktiven Frequenzweichen erledigte Eddy. Mit seiner Erfahrung ging das sehr schnell. Der Soundcheck war einfach genial. Ich war absolut begeistert. Der Aufwand hat sich gelohnt! Das 16er Combo zeichnet sehr fein und präzise. Die Pegel sind einfach phänomenal. Der Bass schön tiefreichend. Es macht richtig Spaß wie das System spielt.

Aber Eddy war noch nicht ganz zufrieden. Das Bühnenabbild war noch nicht sauber genug. Dies war aber nur über die Änderung der Lautsprecherlaufzeiten korrigierbar. Doch dafür benötigen wir einen Soundprozessor. Über diesen Einsatz hatte ich schon lange nachgedacht. Es ist aber wieder ein zusätzliches Gerät, das auch einen Einbauplatz braucht. Und hier hatte ich immer noch keinen Neuen für den CD-Wechsler. Wo sollte ich dann noch den Prozessor reinbauen. Jetzt wo auch schon alle Kabel liegen. Eine weitere Änderung war absolut ausgeschlossen!

Eddy schloss das aktuelle Alpine CD-Radio vom Typ 9835R an. Allein der Austausch der Headunit brachte nochmals eine deutliche Klangverbesserung! Die aktive Frequenzweiche kombiniert mit dem parametrischen Equalizer und Laufzeitsteuerung über das Radio macht die ganze Sache perfekt. Aus diesem Grund verzichte ich lieber auf den CD-Wechsler und die Kassetten. Als Ersatz für den Wechsler

kommt demnächst ein iPod zum Einsatz.



An dem Radio habe ich jetzt auch die Möglichkeit, die ganzen Einstellungen, ob offen- oder geschlossenfahren, entsprechend abzuspeichern und über wenige

Tasten aufzurufen. Dies ist aber gar nicht nötig. Denn die

Leistung ist mehr als ausreichend.

Der ganze Sound kommt von vorne. Die Bühne ist direkt mittig vor dem Armaturenbrett. Beim Offenfahren verlierst du eh nur an Bass und den kann ich durch einen zusätzlichen Tastendruck anschließend wie die Lautstärke erhöhen bzw. absenken.



Fazit:
Der Aufwand war zwar immens, immerhin baute ich an dem System (mit Unterbrechungen) von Oktober



bis August, aber das Ergebnis ist absolut überzeugend!

Wer keine so hohen Ansprüche an den Klang stellt, bzw. auch Kompromisse eingeht, kann sich sehr leicht mit wenig Aufwand schon einen guten Klang in seinen Spider einbauen. Die Entscheidung liegt bei jedem selbst. Ich für mein Teil freue mich, dem schönen Klang der Technik - sprich Auspuff - und dem Klang der feinen Anlage je nach Lust und Laune zu lauschen.

Wer jetzt auf den Geschmack gekommen ist, und sich ebenso an solch ein Projekt wagt, dem Wunsch ich viel Spaß dabei. Es lohnt sich auf jeden Fall!



Dominik



Termine ... Termine ... Termine ...

- 24./25. Januar 2009 Oldtema - Oldtimermarkt in Erfurt
6. – 8. Februar 2009 Classic Motorshow in Bremen
- 14./15. Februar 2009 Technorama in Kassel
13. – 15. März 2009 Retro Classics in Stuttgart
1. – 5. April 2009 Techno Classica in Essen
13. – 17. Mai 2009 Mille Miglia in Italien
21. – 24. Mai 2009 Deutschlandtreffen der Fiat Clubs im Ostsee-Bad Damp.
Organisiert durch die Fiat-Freunde Schleswig www.fiat-freunde.de
29. Mai - 1. Juni 2009 (Pfingsten) Haupttreffen unseres Clubs in Bad Sooden -Allendorf
Andy und Bettina Wieser fahren mit uns ins Weserbergland und in den Harz.
im Hotel Ahrenberg könnt Ihr bis zum 31.03.09 selber ein Zimmer buchen.
Telefonisch 05652 95730 oder www.hotel-ahrenberg.de
11. – 13. September 2009 Herbsttreffen in Wershofen (Eifel) in der Nähe des Nürburgrings.
Organisiert durch den Kölner Stammtisch
13. – 16. Mai 2010 (Christi Himmelfahrt) Haupttreffen unseres Clubs in Kiel.
Claudia und Peter Klinck führen uns zu IHRER Ostsee



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

Neues aus dem Nähkästchen



Fetter Bohrer – Profi-Tipp:

Jeder Restaurator kennt das Problem: Nicht selten müssen Löcher in die Karosserie gebohrt werden, um beispielsweise Embleme oder Zierleisten anzubringen oder um das Innenleben der Längsträger zu inspizieren. Dabei besteht die Gefahr, dass die Metallspäne genau dort landen, wo sie am wenigsten erwünscht sind und den größten Schaden anrichten. In den unzugänglichen Hohlräumen sammeln sich die Bohrspäne und verursachen langsam aber sicher Rostbefall.

Rostschutzspezialist Siegfried A. Lang, Geschäftsführer der Fertan GmbH, verrät, wie man hier mit einem simplen Tipp wirkungsvoll Abhilfe schaffen kann: Vor dem Bohren taucht der Profi den Bohrer in eine Dose mit zähem Fett. Das bindet die Späne an den Bohrer und verhindert effektiv, dass der Bohrabfall auf Nimmerwiedersehen in den Tiefen unserer Spider verschwindet.

(Dank an H. Lang, Fertan GmbH)

Alles Essig!

Mit gewöhnlichem Haushalts-Essigreiner (Beispielsweise von Frosch) kann man Kleinteile ganz einfach entrostern, indem man sie hineinlegt. Man sollte den Essigreiner sogar noch mit Wasser verdünnen, ich verwende eine 1:1-Mischung. Nach etwa einem Tag kann man den Rost ganz einfach mit einer Nagelbürste entfernen, das Teil ist dann absolut metallisch blank. Bei stärkeren Verrostungen empfehle ich, das Teil länger in der Mischung liegen zu lassen oder die Mischung auf einem Herd zu erhitzen (stinkt allerdings erbärmlich). Ich benutze dieses Verfahren für Schrauben, Federn, und andere Kleinteile aus Stahl, die in den Kochtopf passen.

Gruß
Euer Redakteur

Sauer, aber sauber

Vergesst die teuren Aluminiumreiniger! Vergasergehäuse lassen sich am besten mit handelsüblicher Essigessenz reinigen. Hierzu nur den Vergaser vom Spider oder vom Motorrad entfernen und über Nacht in Essigessenz einlegen. Alle Innereien, Schwimmer usw. unbedingt vorher entnehmen, da diese eventuell danach nicht mehr einwandfrei funktionieren! Der Vergaser sieht nachher aus wie neu. Dieses Verfahren funktioniert auch für alle anderen Aluteile.

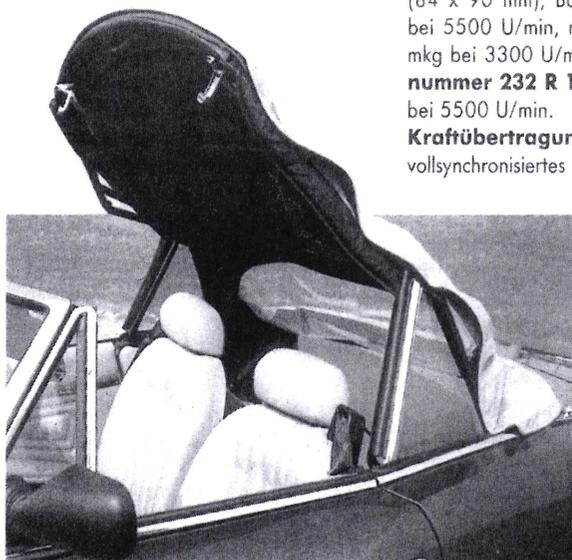
Mit dem guten Essig geht es gleich weiter:

Um unangenehme Gerüche aus Automobilen zu verbannen, hilft am besten eine Schale mit Essigwasser. Diese einfach für eine Nacht in den Fußraum des Wagens stellen, und bereits am nächsten Tag sind all die störenden Gerüche durch die geruchsabsorbierenden Eigenschaften des Essigs vollkommen beseitigt. Es bleibt eine frische und dezente Duftnote, die nur sehr entfernt an Essig erinnert.

Gruß
Euer Redakteur



Fahrzeug-Information



Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; Alu-Zylinderkopf; zwei obenliegende Nockenwellen, über Zahnriemen angetrieben; fünffach gelagerte Kurbelwelle.

Hubraum und Leistung: 1,4 (Motortyp 124 AC.000/Fahrzeugtypen AS und BS): 1438 ccm (Bohrung x Hub: 80 x 71,5 mm), 90 PS bei 6600 U/min, max. Drehmoment 11,0 mkg bei 4000 U/min.

1,6 (Motortyp 125 BC.000): 1608 ccm (80 x 79,2 mm); Fahrzeugtyp BS: 100 PS bei 6400 U/min, max. Drehmoment 13,4 mkg bei 4000 U/min; Fahrzeugtyp BS 1: 110 PS, max. Drehmoment 14,0 mkg bei 3800 U/min.

1,6 (Motortyp 132 AC.000/Fahrzeugtyp CS): 1592 ccm, 108 PS bei 6000 U/min, max. Drehmoment 14,0 mkg bei 4200 U/min. **1,8 (Motortyp 132 AC.1000/Fahrzeugtyp CS 1):** 1756 ccm (84 x 79,2), 118 PS bei 6000 U/min, max. Drehmoment 15,2 mkg bei 4000 U/min, **Abarth Rally (Motortyp 132 AC.4000/Fahrzeugtyp**



CSA): 1756 ccm, 128 PS bei 6200 U/min, max. Drehmoment 16,2 mkg bei 5200 U/min. **Spidereuropa:** 1995 ccm (84 x 90 mm), Bosch L-Jetronic, 105 PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 15,3 mkg bei 3300 U/min. **Volumex (Motornummer 232 R 14):** 1981 ccm, 135 PS bei 5500 U/min.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb; vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe (Viergang auf Wunsch und serienmäßig im 1,4-Liter-Coupé); Einscheiben-Trockenkupplung.

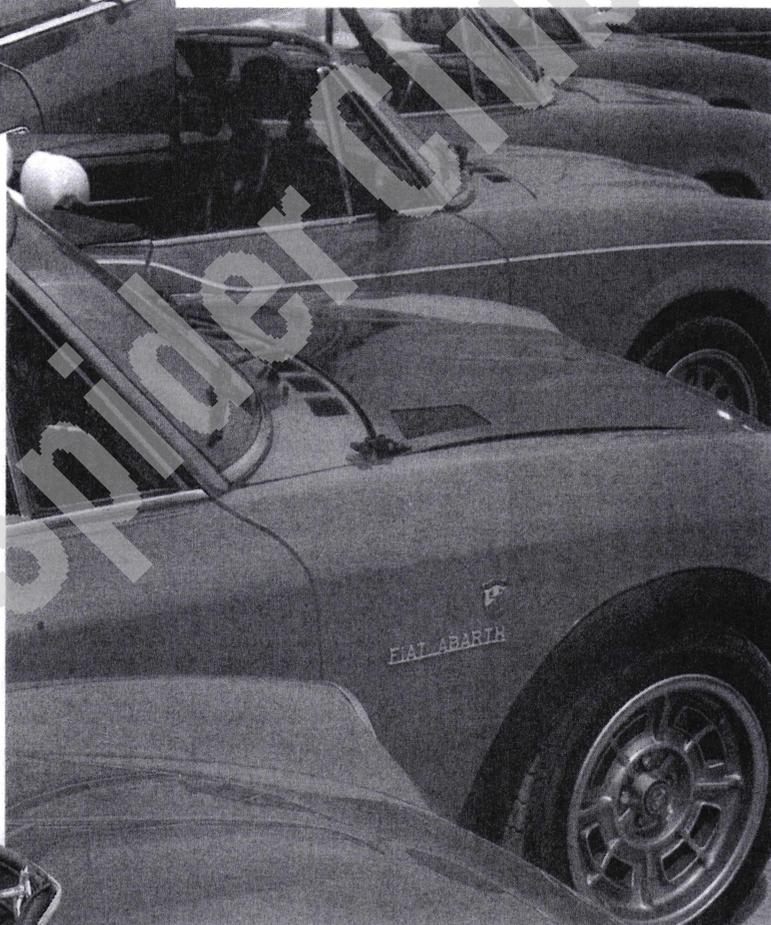
Chassis: selbsttragende Stahlkarosserie.

Fahrwerk: Vorne

Stabilisator (Abarth: Einzerradaufhängung); Schneckenlenkung, hydraulische Zweikreisbremsanlage mit vier Scheibenbremsen; Handbremse auf die Hinterräder wirkend; Felgen 5 J x 13 (Abarth: Leichtmetallfelgen 5 1/2 J x 13/Spidereuropa: 6 J x 14/Volumex: 7 J x 15), Reifen 165 SR 13 (Abarth: 185/70 VR 13/Spidereuropa: 185/60 HR 14/Volumex: 195/50 VR 15).

Abmessungen und Gewichte: Radstand 2280 mm; Länge x Breite x Höhe 3971 x 1613 x 1250 mm (Abarth: 3914 x 1630 x 1240 mm); Leergewicht (vollgetankt) ca. 960 kg (Abarth: 938 kg).

Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung 0-100 km/h: 1,4: 170 km/h, ca. 12 s; 1,6 und Spidereuropa: 180 km/h, ca. 11 s; 1,8: 186 km/h, ca. 10 s; Abarth und Volumex: 190 km/h, ca. 9 s.



Einzerradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer; hinten Starrachse an Längsschubstreben und Schraubenfedern, Panhardstab, hydraulische Teleskopstoßdämpfer;

Preise in DM: 1,4 Spider (1967): 10.980, Coupé: 9.980.

Bauzeit: 1966-Juli 1985.

Stückzahl: 198.107 (Spider); Coupé ca. 280.000.

Bestand heute: 354 Spider 1,4; 890 Spider 1,6 (Typ BS/BS 1); 16 Spider 1,6 (Typ CS); 314 Spider 1,8; 44 Abarth; 1848 Spidereuropa; 420 Volumex; 122 Spidereuropa (Kat-Version); 73 Coupé 1,4; 116 Coupé 1,6 (Typ BC 1); 6 Coupé 1,6 (Typ CC); 128 Coupé 1,8.



nehmen. Der Hubraumzuwachs hatte zunächst keine Auswirkung auf die Leistung, lediglich das Drehmoment war besser. Einige Karosseriedetails waren gefühlvoll modifiziert worden: Die Türschlösser schmiegen sich ans Blech, die Heckleuchten folgen der hinteren Flügelkontur und ein kleiner Frontspoiler sorgt für weniger Luftwiderstand. Im Frühjahr 1980 kamen dann die ersten Spider mit Einspritzanlage heraus. Durch das Bosch-Teil entwickeln diese 2000 i.E.-Versionen 105 PS.

Obwohl der Spider in Europa nicht mehr verkauft wurde, konnte man auch nach 1975 immer wieder mal brandneue Exemplare auf den bundesdeutschen Straßen sehen. Private Händler hatten in den USA ganze Schiffe mit Spidern vollgeladen und zurückgebracht. Anfänglich sollten damit nur die hier stationierten US-Soldaten befriedigt werden, aber selbstverständlich wurden die Autos auch an deutsche Spider-Fans verkauft. Eine Anekdote am Rande: Anfang der 80er Jahre wurde im New Yorker Hafen eine ganze Schiffsladung Spider vom Hochwasser überrascht. Knie tief standen die glänzenden Neuwagen in der salzigen Kloake — ein klarer Fall für die Versicherung. Diese gepökelten Spider hatte dann angeblich ein findiger Münchner Geschäftsmann zum Spottpreis aufgekauft, flüchtig gesäubert und in Deutschland für gutes Geld verschandelt. Glücklicherweise hat er keinen besitzt!

Im Spätsommer 1981 bekam Fiat schließlich ein Einsehen. Der Spider wurde in Deutschland wieder offiziell über die Vertragshändler angeboten, ab März 1982 unter der Bezeichnung Pininfarina Spider-

europa. Folgerichtig prangt auf den Motorhauben dieser Modelle kein Fiat-Emblem, sondern das einschlägig bekannte „f“. Unter dem Deckel steckt derselbe 2-Liter-Einspritzmotor mit 105 PS, der auch in den vorangegangenen US-Spidern arbeitet. Die Karosserie blieb ebenfalls vertraut, wenn auch die neuen Europa-Versionen an manchen Details zu erkennen sind: Die Außenspiegel wachsen jetzt aus den vorderen Dreiecksfenstern, prägnant ist der neugestylte Passagierraum. Vor allem die Mittelkonsole fällt auf, die wie ein Schuhkästchen im Armaturenbrett hängt. Ganz und gar unklassisch hat man in dieser Konsole eine Uhr mit Digitalanzeige untergebracht. Schockierend! In den Vereinigten Staaten wurde diese letzte Spider-Version ab 1984 als Pininfarina Azzurra angeboten. Eine italienische Jacht mit Namen Azzurra hatte 1983 beim America's-Cup teilgenommen und Pininfarina, dem Bootsdesign immer eng verbunden, entschied sich für diese farbige Bezeichnung.

Bis 1985 wurde der Spider gebaut. Der letzte Modelljahrgang überraschte noch mit einer technischen Neuerung: der Spider bekam statt der Schnecken- eine Zahnstangenlenkung und ab Januar '85 war sogar eine Kat-Version lieferbar.

Für Fiat und Pininfarina war der Spider ein Riesenerfolg. Nach Auskunft von Pininfarina wurden während der 19 Jahre genau 198.107 Fahrzeuge gebaut. Seltsamerweise existiert ein Foto, auf dem die Firmenbelegschaft gerade die Herstellung des 200.000. Spider fröhlich feiert. Stimmt ja auch: runde Zahlen passen viel besser zu diesem schönen Auto. *Günter Sigl*

Der Familienrenner: das 124 Sport Coupé

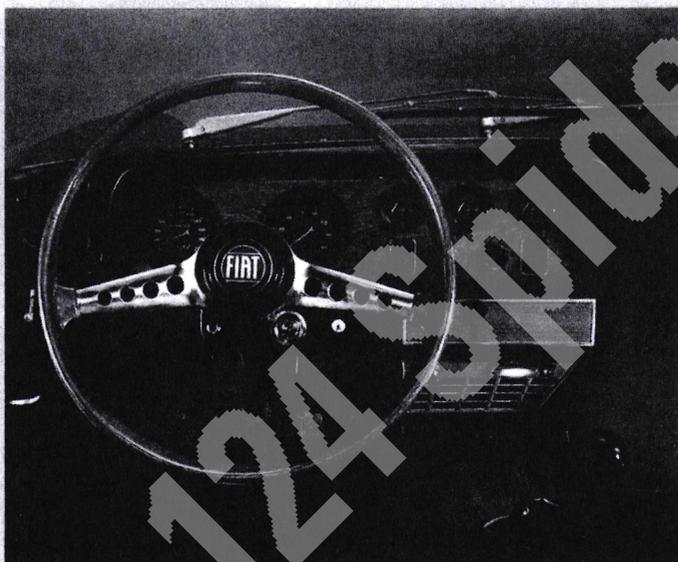
Das Schicksal des Coupés ähnelt dem Lauf so vieler Talente: einst geliebt, gerühmt — und im Alter vergessen. Heute erinnert sich mancher doch mal ein Auto, sehr sportlich, agil und so preiswert. Das 124 Coupé ein leises Oldie-Comeback. Anfangs kam es in Deutschland auf den leistungsstärksten Fahrzeug mit der Ausstattung für 9.980 Mark — der Erfolg gar nicht ausbleiben. Entsprechend der des Spiders, eine Geometrie, die dem Coupé später zu werden sollte. Betagte, rostige wurden reihenweise ausgeschlachtet, mechanische Beutestücke wurden teils Spider implantiert. Von den rund 280.000 produzierten Coupés schwanden deshalb fast alle aus der Wiedersehen. Mittlerweile hat der Coupé ein Ende gefunden: eine kleine Meise — oft gleichzeitig Spider kümmert sich um die Erhaltung der beiden Restbestände. Die Coupé stammte nicht von einem italienischen Couturier, sondern von Fiat selbst. Die kantige Linienführung ist weit weniger elegant als die Form eines Alfa Bertone, dafür hatte der Fiat handfest. Das 124 Coupé war das ideale Auto für die sportliche Familie, mit Platz für vier Personen und Gepäck. Anders als beim Spider die Bodengruppe der Limousine. Dieser Fiat hatte in den 60er und 70er Jahren gegen eine starke Konkurrenz: Alfa Bertone, Lancia Fulvia, Opel GT, Ford Capri... Doch konnte in jeder Hinsicht gut mit sicheres Kurvenverhalten war und der niedrige Preis machte ein attraktives Angebot. Während der neunjährigen Bauzeit bekam das Coupé selbst Leistungssteigerungen wie der Spider. Nach dem 1,4-Liter mit 90 PS folgten Ende 1969 die 1,6-Liter mit 105 PS, 1972 die 1,8-Liter-Versionen mit 118 PS. Auch die Fahrleistungen waren nahezu denen des Spiders — die stärkste Ausführung läuft der V mit 160 km/h. Die optischen Retuschen beim Coupé hingegen wesentlich weniger als beim offenen 124er. Wenn der Spider immer nur in kleinen Detaljen zitiert wurde, mußte das Coupé z



Viel Freiheit fürs Bein: Bis Ende 1968 gab es den Spider ohne Mittelkonsole.



Übersichtlich, geräumig, mit gradlinigem Chic: Das 1: Sport Coupé, im Bild oben als 1,6-Liter-Ausführung n Doppelscheinwerfern gebaut von 1969 bis 1972. Die ers Modellreihe (Bilder unten) mit der 1,4-Liter-Maschine wir zierlicher. Das Holzambiente im sportlichen Coupé-Cockp war nur der 1. Serie vergönnt.



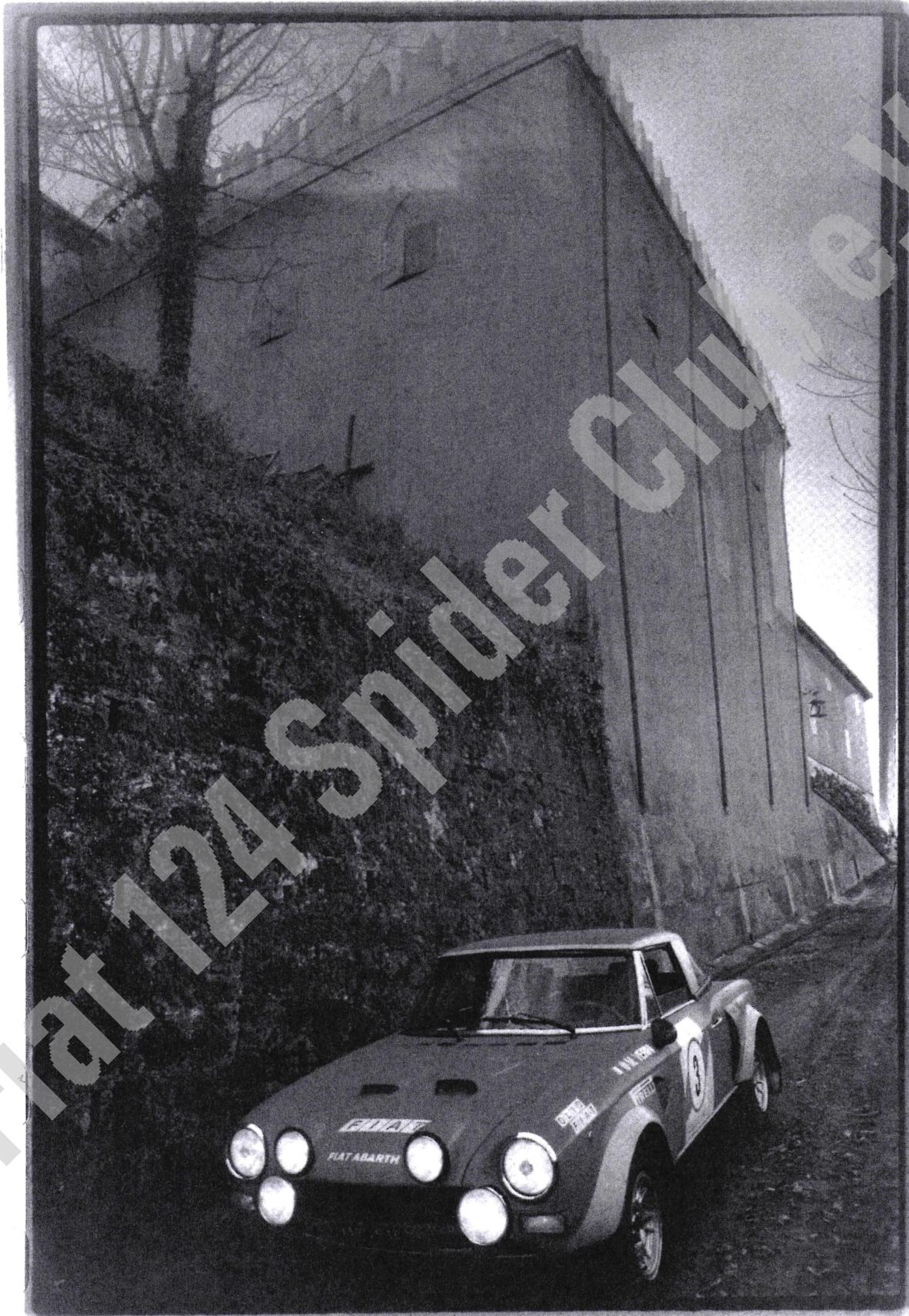
rende Facelifts über sich ergehen lassen. Die Urform mit dem flachen Kühler und den schmalen, horizontalen Rücklichtern wirkte filigran. Das 1600er-Modell kam mit seinen Doppelscheinwerfern und den breiten Rückleuchten schon wuchtiger daher. Noch bulliger präsentierte sich die dritte Generation mit der 1,8-Liter-Maschine. In den Kühlergrill, zwischen den Doppelscheinwerfern, hatte man ein Chrom-Viereck integriert, die Rücklichter lagen jetzt vertikal und der Kofferraumdeckel war bis zur Stoßstange heruntergezogen. Das Jahr 1976 brachte schließlich das Ende des Coupés. Fiat war mittlerweile Besitzer von Lancia und neben dem jüngeren Beta Coupé war wohl kein Platz mehr im Imperium.





Ich habe vor kurzem bei Ebay für den Club noch eine österreichische Zeitschrift mit einer Story über den 124 Abarth Rally ersteigert und gestern das erste Mal in Händen gehalten.

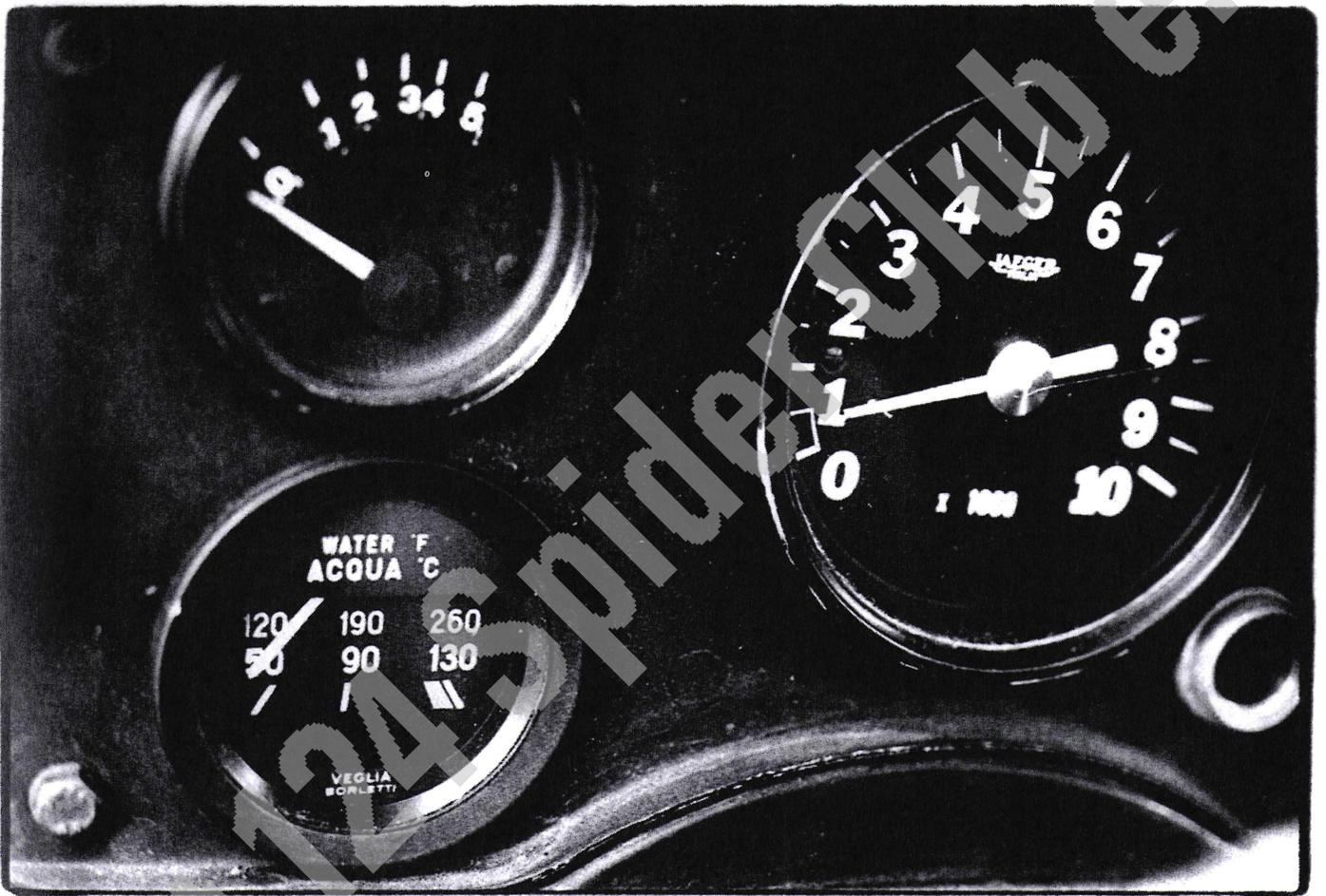
Der Bericht ist witzig geschrieben (bissel mit österreichischem Schmäähhhh)





DER HELD VON MONTE CEPPPO

*Surfing Beethoven auf dem Wellenkamm der Neunten,
taub und glücklich und bereit für die Ewigkeit*



Ich war sehr gerührt, als ich den alten Hund wieder-sah. Das hing auch damit zusammen, wo ich ihn wieder-sah: Am Parkplatz von Beppe, in Cioccaro di Penango. Ich bin grundsätzlich gerührt, wenn ich zu Beppe komme, und wenn sich noch ein altes Eisen da-zuschlägt, ist es kaum auszuhalten.

Daß wir Beppe's sauberes Anwesen, die Locanda del Sant'Uffizio, immer wieder zum Basislager harter Arbeitstage erwähnen, hat überhaupt nichts mit der Qualität der Speisen und Weine zu tun (man nimmt das hin, quasi unvermeidlich), als vielmehr mit dem

prachtvollen Gelände ringsum, den geschwungenen Straßen an den Höhenzügen der piemontesischen Hü-geln, wo die Nebbiolo-Traube reift, auch dies ist un-vermeidlich. Soviel zur Gegend.

Wieso verbinde ich dieses schmucke Sportgerät im-mer mit dem Begriff Fetzenflieger? Dies war doch das robusteste Auto seiner Zeit!, man spürt geradezu die schweren harten Knochen. Es muß damit zusammen-hängen, wie die Jungs mit dem Auto umgingen. Eben weil es so robust war, prügeln sie es derart streng durch die Gegend, daß es an den Rändern zerfaserte, ir-

TEXT: HERBERT VÖLKER

FOTOS: MANFRED KLIMEK



gendein Trumm hing immer weg, das (tatsächlich dünne) Dach wirkte immer irgendwie zerdepscht, dabei war es nur der scharfe Luftzug, der es hob und senkte. Jetzt, beim Inspizieren in aller Ruhe, entdeckte ich auch die Gummizüge (auf die Art von Ski-Fix) an den Innenseiten der Plastikfenster: Am Start einer Sonderprüfung wurden die Scheiben noch in Längsrichtung gespannt, damit sie in ihrer Führung blieben.

Der offizielle Name des Wagens war Fiat 124 Abarth Rally, aber 124 sagte kein Mensch, obwohl er natürlich vom 124 Sport Spider (1966, verbessert ab 1969) abstammte. Dieser Spider war wirklich ein Fetzenflieger, schon wegen des Daches, das man irreführend *Hard Top* nannte. Fiat kaufte damals die Firma und den Namen Abarth, spielte aber nur plan- und ziellos im Motorsport herum. Immerhin richtete man ein paar Spider rallyemäßig her, und 1971 begab es sich, daß ein dicklicher, normalerweise gutmütiger Schwede, auf der wichtigsten Sonderprüfung der Rallye Monte Carlo Bestzeit fuhr. Das war die lange Schleife Burzet-Burzet, und der Mann namens Håkan Lindberg staubte sie alle: Die geilen Alpines, die leichtfüßigen Fulvias, die Porsche-Hobeln und die langnasigen Datsun 240 Z. Und wenn Sie meinen, daß vielleicht die Chauffeure minde-



ren Ranges gewesen seien, dann wollen wir ein paar Namen fallen lassen: Aaltonen, beide Anderssons, Andruet, Darniche, Lampinen, Larrousse (ja, *der Larrousse*), Munari, Ragnotti, Thérier, Waldegård. Da war die echte wilde Truppe beisammen, und Håkan Lindberg war das Irrlicht aller Irrlichter.

Als sie in Turin hörten, daß es bloß einer gewissen Herzhaftigkeit bedürfe, um mit einem Fiat die aufgebläsen Porsches (ah, das gefiel ihnen!) niederzumachen, beschlossen sie, in den großen werksseitigen Rallyesport einzusteigen. Dazu würden sie den Spider dramatisch auf-

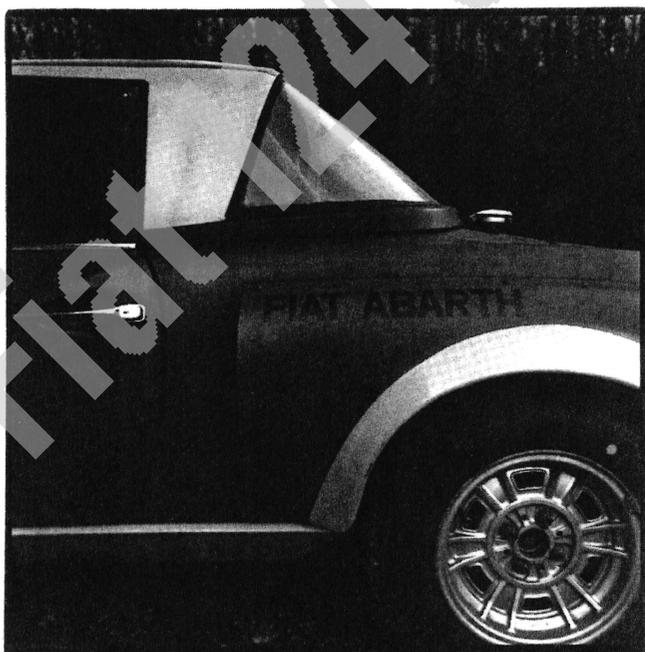
putzen und ein neues Sondermodell draus machen. Da sie den Namen Abarth nun schon mal besaßen, taufte sie es eben Fiat 124 Abarth Rally.

Das Auto hatte als Basis den 1756-ccm-Motor (128 PS), ein sozusagen fixes Dach, keine Stoßstangen, dafür hübsche Felgen. Von Anfang an bestand das Mißverständnis, daß dieses Modell am besten zweifarbig sein sollte, abgesetzte Flanken würden es vielleicht schlanker wirken lassen, wie der lange Schal den Pavarotti.

In der alten Abarth-Werkstatt wurde grimmig gewerkelt, und ab Herbst 1972 strömten die Autos ins Geläuf. Man sollte erwähnen, daß dies eine sehr italienische Angelegenheit war, es wurden praktisch nur italienische Piloten in Betracht gezogen, von denen man erwartete, daß sie rasch den dicken Schweden bügeln würden, damit man unter sich sei. Kurz vorweggenommen: Lindberg hat öfter kein Auto gekriegt, hat dann auch von selber aufgehört, aber *gebügelt* haben sie ihn nie. Sie mußten indes mit seiner Vorgabe leben: Mit dem unendlich großen Herz des Håkan Lindberg. Was blieb also übrig, als es ihm gleich zu tun und die Sau rauszulassen, als gäb's kein Morgen. Das war ja auch tatsächlich notwendig, denn im schieren technischen Vergleich war gegen Porsche, Alpine und Escort BDA nichts zu gewinnen. So wuchs eine Generation von wahrhaft wackeren Italienern heran.

*

Da steht er nun, in der scharfen Letztversion (wenn man von der Einspritzung absieht, die eher ein bissl experimentell war). Das bedeutet Aufbohrung auf 1832 ccm, Vierventilkopf, zwei Doppel-Weber und rund 205 PS. Die Namen des Geigers und seines Vorbeters sind noch drauf: Verini und Rossetti. Normal steht dieser Wagen



Die Chauffeure dieses Autos mußten immer mit einer Vorgabe leben, dem unendlich großen Herz eines dicken Schweden. Er war das Irrlicht aller Irrlichter



„Fortsetzung folgt“

Ciao, Ralf



„Kurztripp zum Gardasee“

Mit dem Autozug bis München, mit dem Spider bis Riva.

Sonntag, 21. September 2008, 21 Uhr. Am Düsseldorfer Hauptbahnhof angekommen, bin ich doch etwas nervös. „Passt der Spider auf den Autozug ohne Schrammen am Lack, komm' ich die Rampe hoch - der Spider hat bis zum Auspuff nur zwölf Zentimeter Bodenfreiheit! -, kriege ich einen Platz in der unteren Ebene wie es in den Autozuginfos steht, wird er auch schön befestigt und quetschen sich nicht nachher alle anderen Autofahrer und DB-Mitarbeiter an meinem Spider vorbei? Fragen über Fragen“ Entgegen meinen Erwartungen gab es keine Probleme bei der Verladung.

Gut gelaunt betreten meine Frau und ich den Zug. Schon habe ich die nächsten Gedanken:

„Wer ist mit uns im Abteil, kann ich überhaupt schlafen, haben wir genug Platz?“ Immerhin haben wir ja nur zwei Liegeplätze gebucht und kein Abteil (war dafür sehr günstig). In den nächsten Minuten hatte sich alles geklärt. Wir kamen ins Abteil, dort standen drei weitere Leute, die Betten herunter geklappt, die Leiter in Stellung gebracht und in ihren Gesichtern sah ich, dass sie ähnliche Gedanken hatten wie ich: „Wie zum Himmel sollen wir in das Abteil passen?“ Ja, es war sehr eng, aber: Leute nett und Stimmung gut! Egal, dachte ich, auf in den Speisewagen, noch was trinken und dann in die enge Bude zum Schlafen. „Schaffner, wo ist denn der Speisewagen?“ Antwort: „Nicht an diesem Zug. Von Düsseldorf bis München gibt es keinen Speisewagen und auch kein Abteil in dem man sitzen kann.“ OK, Schuhe im Gang ausgezogen ins Abteil gequetscht und in die Koje geschmissen. Mit meinen vielen Gedanken bin ich dann nach einer kurzen Weile eingeschlafen und mit kleinen Unterbrechungen um 5:20 Uhr aufgewacht. Es gab Frühstück. Dann kamen wir in München an. Auto abgeladen und schnell raus aus München. Ziel: Mittenwald. Aus München herausgekommen haben wir erstmal eine Tankstelle aufgesucht. 1. Tanken, 2. Öl, Kühlwasser etc. noch mal checken,

3. Auto putzen. Der Urlaub beginnt. Mit dem Sonnenaufgang fuhren wir bei schönstem Wetter (es war allerdings noch zu kalt um offen zu



fahren) Richtung Süden, immer die Alpen im Blick. Um 9:15 Uhr hatten wir das erste Etappenziel erreicht: Innsbruck. Von dort aus fuhren wir über die alte Brennerstraße bis zu dem kleinen Ort Brenner. Auto abgestellt und erstmal einen Cappuccino getrunken (meinen Spider immer im Auge!). Die Sonne schien, es waren ca. 15 Grad und mir war schon etwas warm ums Herz. „Sind wir doch schon in dem Land wo er geboren wurde.“ Nach der etwas kurzen Pause ging es dann über Sterzing Richtung Jaufenpass. Das Abenteuer beginnt. 10 bis 15 % Steigung. Hält er das? Immerhin habe ich den Wagen ja erst seit ein paar Monaten und bin erst 600 km mit ihm gefahren! Vorab, ja er hielt und der Jaufenpass war nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, wie sich später herausstellte. Ab hier ging es offen weiter bis zum Gipfel (2094 m). An der Aussichtsplattform angekommen, wurden wir beneidet und belächelt. Immerhin waren es dort oben ja nur ein paar Grad über Null und im Randbereich der Straße lag noch etwas Eis.

Nach einer kleinen Pause mit einem super Ausblick fuhren wir weiter mit dem Ziel: am Straßenrand essen bei Sonnenschein. Am Fuße des Jaufenpasses auf der anderen Seite wurden wir dann fündig. Gasthof Schlossberg hieß unser Mittagsdomnizil (das Essen ist Bürgerlich und zu empfehlen).



Es war ein Traum. Wir saßen auf der Außenterrasse, den Spider im Blick, die Sonne im Gesicht, mitten in den Bergen und die Aussicht in das Pässeertal. „Ja, so ist Urlaub!“ Mittlerweile war es schon 12:30 Uhr und wir hatten noch eine Strecke von ca. 280 km vor uns. Nach der Stärkung ging es dann über Meran - Gampenpass - St. Felix - Fondo-Revo - Mezzolombardo vorbei am Lago di Tenno bis nach Riva. 17:00 Uhr: Wir waren da! Die Sonne schien, es waren 20 Grad. Unser Hotel war sehr gut und hatte - sehr wichtig - eine Tiefgarage.

„Ja, so ist Urlaub!“

Mittlerweile war es schon 12:30 Uhr und wir hatten noch eine Strecke von ca. 280 km vor uns. Nach der Stärkung ging es dann über Meran - Gampenpass - St. Felix - Fondo-Revo - Mezzolombardo vorbei am Lago di Tenno bis nach Riva. 17:00 Uhr: Wir waren da! Die Sonne schien, es waren 20 Grad. Unser Hotel war sehr gut und hatte - sehr wichtig - eine Tiefgarage.

fahren) Richtung Süden, immer die Alpen im Blick. Um 9:15 Uhr hatten wir das erste Etappenziel erreicht: Innsbruck.

Von dort aus fuhren wir über die alte Brennerstraße bis zu dem kleinen Ort Brenner. Auto abgestellt und erstmal einen Cappuccino getrunken (meinen Spider immer im Auge!).



Die Sonne schien, es waren ca. 15 Grad und mir war schon etwas warm ums Herz. „Sind wir doch schon in dem Land wo er geboren wurde.“ Nach der etwas kurzen Pause ging es dann über Sterzing Richtung Jaufenpass. Das Abenteuer beginnt. 10 bis 15 % Steigung. Hält er das? Immerhin habe ich den Wagen ja erst seit ein paar Monaten und bin erst 600 km mit ihm gefahren! Vorab, ja er hielt und der Jaufenpass war nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, wie sich später herausstellte. Ab hier ging es offen weiter bis zum Gipfel (2094 m). An der Aussichtsplattform angekommen, wurden wir beneidet und belächelt. Immerhin waren es dort oben ja nur ein paar Grad über Null und im Randbereich der Straße lag noch etwas Eis.

Nach einer kleinen Pause mit einem super Ausblick fuhren wir weiter mit dem Ziel: am Straßenrand essen bei Sonnenschein. Am Fuße des Jaufenpasses auf der anderen Seite wurden wir dann fündig. Gasthof Schlossberg hieß unser Mittagsdomnizil (das Essen ist Bürgerlich und zu empfehlen).

Es war ein Traum. Wir saßen auf der Außenterrasse, den Spider im Blick, die Sonne im Gesicht, mitten in den Bergen und die Aussicht in das Pässeertal. „Ja, so ist Urlaub!“ Mittlerweile war es schon 12:30 Uhr und wir hatten noch eine Strecke von ca. 280 km vor uns. Nach der Stärkung ging es dann über Meran - Gampenpass - St. Felix - Fondo-Revo - Mezzolombardo vorbei am Lago di Tenno bis nach Riva. 17:00 Uhr: Wir waren da! Die Sonne schien, es waren 20 Grad. Unser Hotel war sehr gut und hatte - sehr wichtig - eine Tiefgarage.





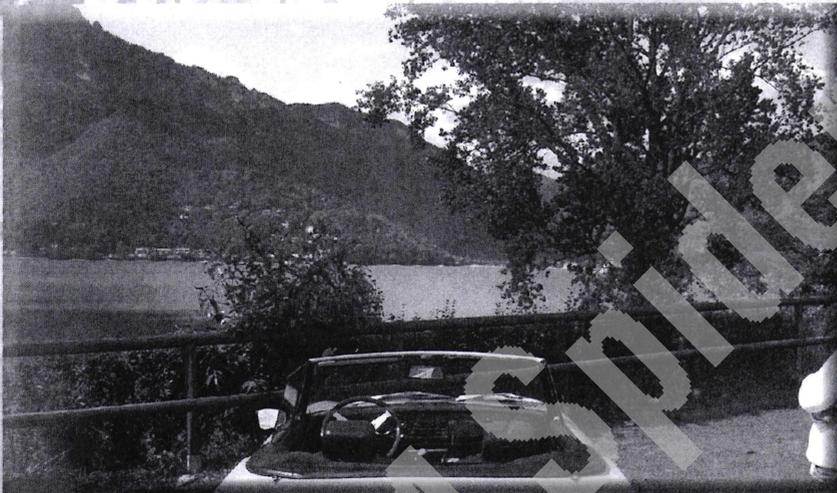
Fazit: Auf diesen 430 km, glaubte ich, waren die schönsten Eindrücke, die ich je in einem Urlaub erleben durfte. Wir fuhren vorbei an Olivenplantagen, durch Weinberge, immer die Berge um uns herum, den Fahrtwind in den Haaren und je weiter wir Richtung Süden kamen, wurde die Luft um ein paar Grad heißer. An dieser Stelle schon mal vielen Dank an Holger.



Nur soviel sei gesagt: Wenn überhaupt, haben wir vielleicht zehn Prozent der Umgebung gesehen. Was sich auf jeden Fall lohnt, ist die Drei-Seen-Runde mit dem Lago di Ledro, Lago di Idro und Lago di Valvestino (Anfang und Ende in Riva). Es ist aber nichts für empfindliche Mägen und die Bremsen sollten schon funktions-tüchtig sein. Für

Ohne ein paar notwendige Vorabreparaturen (z. B. Bremsen) glaube ich, wären wir nicht so weit gekommen. Übrigens ging mir auf dieser Etappe mein neu gekauftes Zündschloss von der Firma mit den drei Buchstaben kaputt

diese Runde ist es sinnvoll, einen Tag (mit Cappu. und Mittagspause) einzuplanen (ca. 80 km).
Donnerstag, 25. September 2008, 10:00 Uhr :
Leider mussten wir schon wieder nach Hause. Aber immerhin hatten wir ja noch einen ganzen Tag Zeit bis zum „Check-in„ in München um 19:45 Uhr.



(man musste nur immer den Zündschlüssel manuell zurück drehen).

Dienstag, 23. September 2008. Die Sonne scheint, das Frühstück sitzt, das Dach ist auf, 3-Wetter ...

In den folgenden beiden Tagen sind wir weitere 400 km im Umkreis des Gardasees gefahren. Um den Bericht nicht zu lang werden zu lassen und Euch nicht zu neidisch zu machen, verzichte ich auf die Beschreibung dieser zwei genialen Tage bei bestem Wetter usw.



wieder.
Dach zu, Urlaub Ende!

Die Verladung am Abend in München ging reibungslos über die Bühne.

Unser erstes Etappenziel war Bozen. Um uns später (in den Südtiroler Alpen) noch etwas Zeit zu lassen, fuhren wir die Bundesstraße neben der Autobahn bis nach Bozen. Um 13:00 Uhr haben wir uns dann durch den Verkehr von Bozen gequält um die Einfahrt ins Sarntal zu finden. Es hat sich gelohnt!!! Auf der folgenden Strecke durchs Sarntal, Penser Tal und über das Penser Joch (13 bis 20 % Steigung) wurde von uns (Fahrer, Beifahrerin und Spider) einiges abverlangt. Die Steigung, Kurven, Temperatur (wir sind noch offen gefahren) waren echt extrem. „Aber wir würden es immer wieder tun!“

Die letzte Etappe von Sterzing bis München fuhren wir dann über die Brennerautobahn. Es war kalt und das „Deutschlandwetter“ hatte uns

Fazit:
2.378 km gefahren (davon 1.200 km mit dem Zug).
Zündschloss defekt, Drehzahlmesser defekt (zum Glück erst bei der Ankunft in Düsseldorf).

Wie Holger so schön schreibt: „Wir waren da, wann Ihr ?“

Liebe Spidergrüße von Rainer und Marion aus Moers im Rheinland

1. Stammtisch Niederrhein

Am 30.11.08 um 11.00 Uhr war es soweit, der 1. Spider Stammtisch Niederrhein hat endlich stattgefunden

Nachdem mir der Hagel dieses Jahr den Stammtisch, den ich bei mir zu Hause, in Form eines Kaffee-Klatsches, abhalten wollte, zunichte gemacht hat, hatte ich mich mit einem anderen Spider-Freund auf die Suche nach einer passenden, verkehrsgünstigen Lokalität gemacht, die wir dann auch fanden.

Das Lokal ist eigentlich für die kalte spiderlose Jahreszeit gedacht, wenn man nicht fahren kann, denn mein Ziel ist es dass der Stammtisch in der Saison teilweise dann bei mir zu Hause statt findet, wo dann kleine Workshops und Klein-Reparaturen am lebenden Spider abgehalten werden sollen um den einzelnen - nicht so geübten - Schrauber die Technik nahe zu bringen.



Samstag bzw. Sonntag war mir dann nach einigen Absagen doch etwas mulmig, aber es waren dann doch insgesamt 13 Spider-Begeisterte da.

Nachdem sich alle beschuuppert hatten, entbrannten rege Gespräche bei Kaffee und Brötchen und die Zeit verging wie im Flug.

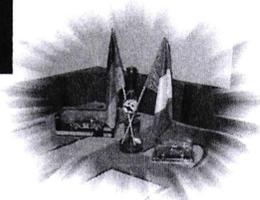
Die letzten gingen so gegen 16:00 Uhr.



Ich hatte einiges an Literatur für alle Fälle mitgebracht, einen schönen Stammtisch-Pokal, Fahne und Spider-Modelle um es heimlich zu machen

Alles in allem war es ein toller Start, wobei auch noch zwei neue Mitglieder ab Januar 2009 für den Club gewonnen werden konnten.

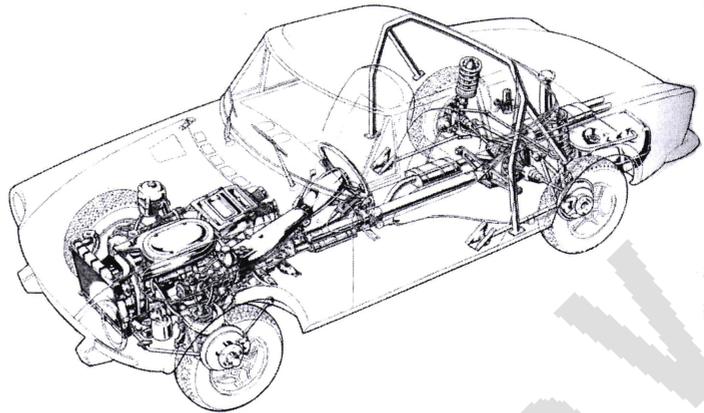
Aber seht auch die Bilder und ich hoffe dass, der ein oder andere Lust bekommen hat auch mal zu kommen. Der nächste Stammtisch findet am 21.12.08 statt



Fragen? Telefon 0172-2157257

Grüße an Euch alle

Holger
Spider-Krefeld



Störquelle an der kontaktlosen Zündung:

häufig ist die Fehlerursache auf eine Beschädigung der Zuleitung zum Hallsonde zurückzuführen.

Was passiert hier eigentlich technisch? Rein physikalisch wird in einer Spule immer eine Spannung induziert, wenn sich der magnetische Fluss durch besagte Spule ändert. Dieses Naturgesetz nutzt man bei einer kontaktlosen Zündung wie folgt aus: Unter der Spule ist ein Dauermagnet derart angebracht, dass er einerseits magnetisch mit dem Spulenkern und andererseits mit der Verteilerwelle verbunden ist. Auf der Verteilerwelle sitzt nun ein 4 zackiger Stern.

Ihr ahnt schon, was passiert: Jedes Mal, wenn so eine "Sternzacke" am Spulenkern vorbeiläuft, wird das Magnetfeld des Dauermagneten über die Verteilerwelle und den Stern kurzzeitig geschlossen. Der magnetische Fluss durch die Spule ändert sich für einen kurzen Augenblick schlagartig. Es wird als Folge ein Spannungsimpuls in der Spule induziert. Dieser Impuls wird vom Steuergerät (sitzt auf dem großen Kühlkörper unter der Zündspule) ausgewertet und zu einem Zündimpuls über die Zündspule umgesetzt. Der von mir beschriebene Wackelkontakt führt nun neben Zündaussetzern auch zu so genannten Spannungsspitzen oder Spikes, die das Steuergerät nicht von richtigen Impulsen unterscheiden kann und so fehlerhafte Zündimpulse erzeugt.

Der Drehzahlmesser seinerseits "zählt" die Zündimpulse in einem festen Zeitfenster und ermittelt daraus die anzuzeigende Drehzahl. Auch er kann richtige von falschen Impulsen nicht unterscheiden, so dass die Fehlimpulse dann zu einer falschen - sprich zu hohen - Drehzahlanzeige führen. Der Wackelkontakt tritt naturgemäß unregelmäßig und zum Teil sehr plötzlich auf, was dann zur beschriebenen springenden Nadel des Drehzahlmessers führt. Auftreten kann das Problem bei allen Autos mit einer Transistorzündung.

Nach dieser Einführung werdet ihr jetzt auch sicherlich schnell den Zusammenhang zwischen einem defekten Lichtmaschinenregler und einer springenden Drehzahlanzeige erkennen, der ja im ersten Moment nicht offenkundig ist:

Auch ein defekter Regler kann Spikes auf der Versorgungsleitung des Steuergeräts der kontaktlosen Zündung erzeugen. Der innere Aufbau eines derartigen transistorisierten Wandlers führt nun dazu, dass Störimpulse in Zündimpulse umgesetzt werden, unabhängig davon, ob die Störung über den Steuereingang oder die Versorgungsspannung in die elektronische Schaltung gelangt.

Die praktische Unterscheidung beider Ursachen ist aber denkbar einfach: Reagiert der Drehzahlmesser auf Rütteln an der Steuerleitung zur Zündbox, müsst ihr die Hallsonde wechseln. Im anderen Fall gilt eure Aufmerksamkeit dem Lichtmaschinenregler.

Zum Schluss noch ein kleiner Tipp: Auch andere, aber in der Regel zuschaltbare Störquellen, können auf die gleiche Weise den Drehzahlmesser zum Springen bringen.

Euer Michael Möller

DEUVET Klassiker-Statistik - Oldies sind im Kommen - Klassik -

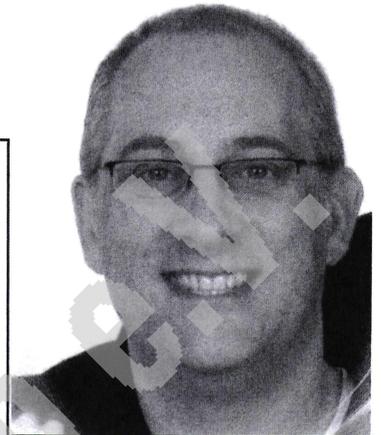
autobild.de

http://www.autobild.de/artikel/deuvet-klassiker-statistik_784479.html

Das Redaktionsteam



Michael Möller



Ralf de Vree



Holger Griebelbach



Frank Merkel

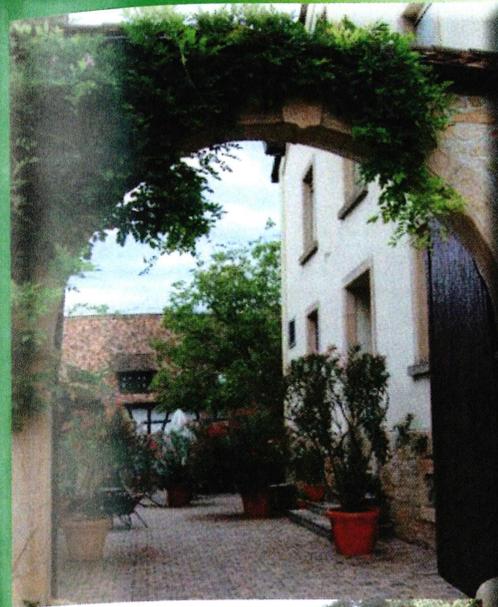
wünscht
Euch
allen
ein
besinnliches
Weihnachtsfest
und
ein
guten
Rutsch
ins
Neue Jahr



Petra Boljahn



Michael Dusch



Das Jahr 2007

