

SPIDER

Magazin

endlich ist die Winterzeit vorbei

*einen schönen Start in die neue
Saison*



Ausgabe 1/2009
25. Jahrgang Euro 3,50

www.fiatspider.de



FIAT

124 SPORT SPIDER... The Stride



DAS WORT DES ERSTEN

Der Club hat in der Zeit seines Bestehens gezeigt, dass er zwar von Menschen lebt, aber nicht von einzelnen abhängig ist. Jeder ist ersetzbar – dies finden wir in unserer Runde regelmäßig im Positiven bestätigt. Deshalb bin ich sehr zuversichtlich, dass auch mit dem nun anstehenden Vorstandswechsel Kontinuität dort bestehen bleiben wird, wo sich die meisten Mitglieder dies wünschen – im Miteinander, dem offenen Zugehen auf andere Spideristi sowie dem Wunsch eine eigene Kultur weiterzuentwickeln, in der man mehr miteinander teilt, als nur die selben technischen Probleme.

In diesem Jahr jährt sich die Gründung unseres Clubs zum 25. Mal. Auf dem diesjährigen Haupttreffen kehren wir fast zu unseren Ursprüngen in Bad Gandersheim (rd. 85 km entfernt) zurück.

Es war Pfingsten 1984, als sich mehr als 20 Gründungsmitglieder auf der Greener Burg zusammenfanden, um unseren Club zu gründen. Aufgrund einer kleinen Anzeige in der AMS meldeten sich damals einige Interessenten. Manche davon haben durchgehalten und sind heute noch im Club. In dieser Zeit hat sich in jedem Fall eine sehr spezielle Kultur bei uns entwickelt, die für einen besonderen Zusammenhalt sorgt.

Meine Gespräche und Telefonate in den letzten Wochen haben mich darin bestätigt, dass hier nicht nur ein paar Autofreaks ihre Zeit gemeinsam totschiessen, die außer dem Auto keine anderen Themen haben. Vielmehr bilden sich immer wieder aufs neue Freundschaften und Beziehungen, die darüber weit hinaus gingen und gehen. Die Tatsache, dass dies als permanenter Erneuerungsprozess seit 25 Jahren Magnetwirkung hat und auch für Außenstehende zu spüren ist, macht mich als einen der Mitgründer besonders stolz.

Wenn ich nun den Vorstand verlasse, tue ich das mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Einen großen Teil dieser 25 Jahre war ich in irgendeiner Form im Vorstand aktiv und der Ausstieg fällt mir deshalb nicht leicht. Andererseits merke ich auch, dass der Elan der Anfangsjahre langsam ausbleibt; höchste Zeit also für einen Generationswechsel. Ein Abschied wird es nicht werden, denn Andrea und ich werden auch weiterhin am Clubleben aktiv teilnehmen.

Ich wünsche uns allen einen tollen Saisonstart 2009 und hoffe, dass wir uns sehr zahlreich in Bad Sooden-Allendorf sehen werden!

Bis demnächst Euer

Michael G. Möller

Inhalt

Editorial

Das Wort des Ersten 3

Inhalt / Impressum 4

Clubinternes

Vorstand 6

Regionalleiter 9

Stammtisch-Termine 10

Jahreshauptversammlung 11

Mitgliederbewegung 13

Termine aktuell 31

Aufruf an Alle 33

Reportagen

..News, News.. 7

Der folgende Tipp 13

Qual der Wahl 14

Einmal französische Alpen... 18

Der Held von
MONTE CEPPO 26

Umweltzone 30

Fächerkrümmer als ... 32

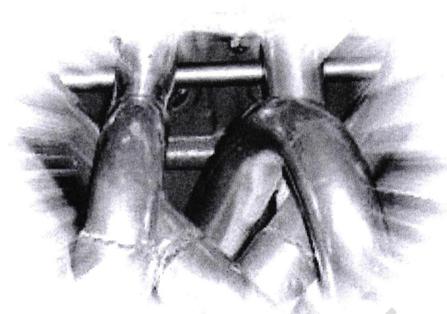
Aktuelles

Vorschau auf das
Herbsttreffen in der Eifel 20

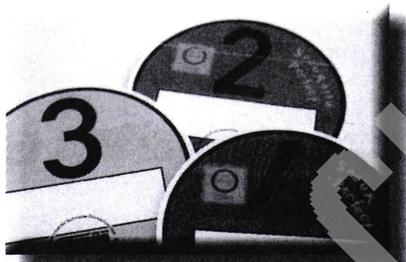
Alte Kamelle 22

Abwrackprämie 2009 23

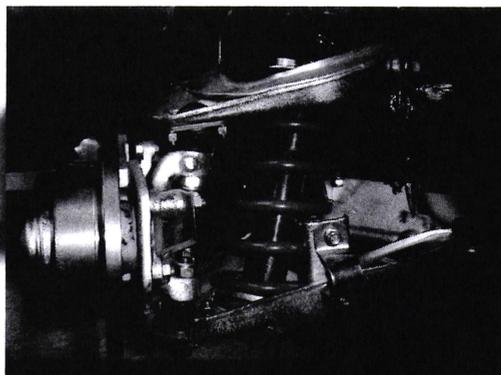
Preview Pfingsttreffen 35



Fächerkrümmer als Basisbaustein 32



Umweltzone 30



Qual der Wahl 14

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.

Redaktion, Anzeigeleitung :

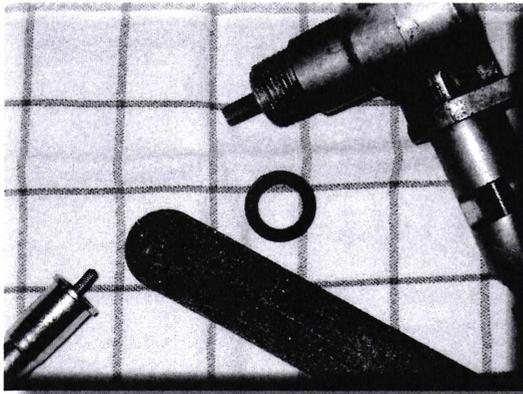
Ralf de Vree
Beethovenstr. 34a
22941 Bargtheide

Satz & Layout:

Frank Merkel
Spessartstr. 60a
63791 Karlstein am Main

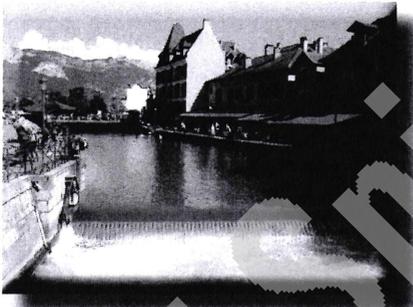
Druck:

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



Holgers praktische Tipps 8

Technik kurz erklärt 34
die Wahl des richtigen Motoröls



Einmal französische Alpen und zurück 18



Spidermagazin Recyled

Spider Magazin 1- 3 1989 24

Archiv 16

Technik

Holgers Tipps und Tricks 8

Aus dem Nähkästchen 21

Verschafft den Durchblick

Wie spannend

Sauber kneten

Der gute alte Kaugummi...

Technik kurzer klärt 34

Die Wahl des richtigen Motoröls

Hotlines:

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder
kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt
Anzeigenpreisliste 01/2007

SPIDER CLUB- HOTLINE:

Tel.: 02151 / 8207171
Fax.: 02151 / 8207170

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE

Tel.: 06188 / 995135

Redaktionsschluss

SM 2/09 22.06.2009

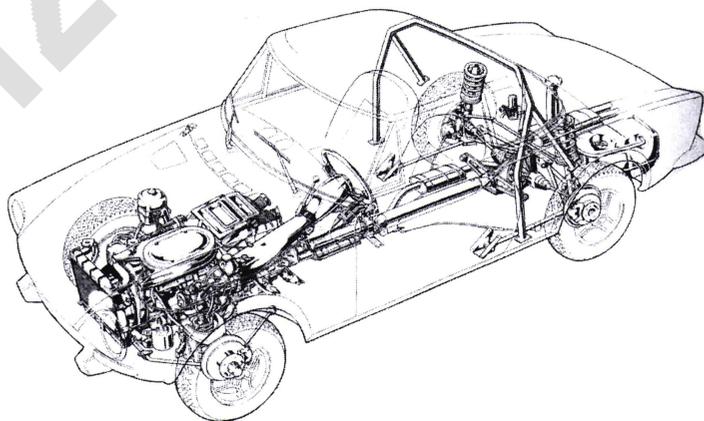
Fotos

u.a.
FM, HG, MD, 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 mgm@fiat spider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargtheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	04532 261319 rdv@fiat spider.de
Kassenwart	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse	04152 79866 md@fiat spider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (pb) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	02151 313517 pb@fiat spider.de
Beisitzer	Holger Griebach (hgb) Blüchnerstraße 15 47799 Krefeld	Webadmin, Archiv, Merchandising	02151 8207171 oder 0172 2157257 hgb@fiat spider.de



Technikbetreuung	Rolf Bodewig (rb) Sülgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik und Technik allgemein	0221 436472 Technik@fiat spider.de
------------------	---	--	---------------------------------------



Im Oldtimer nicht angeschnallt - trotzdem volle Kostenerstattung



Wer in einen Oldtimer ohne Sicherheitsgurte steigt, setzt sich nicht schon allein dadurch einem schuldhaft erhöhten Verkehrsrisiko aus. Auch ist es nicht dem Beifahrer anzulasten, wenn das betagte Fahrzeug zügiger unterwegs ist, als das normalerweise zu erwarten wäre. Mit der Begründung wurde vom Landgericht Zürich in einem aktuellen Urteil (Az. 2 O 497/06) das Ansinnen einer Haftpflichtversicherung zurückgewiesen, einem in einem Oldtimer mitgeführten und bei einem Unfall schwer verletzten Mann lediglich einen Teil seines Schadens zu ersetzen.

Der zugelassene Oldtimer war seinerzeit weder mit Sicherheitsgurten ausgestattet worden, noch gibt es dafür überhaupt Befestigungspunkte in der Fahrzeugkonstruktion. Die nachträgliche Umrüstung wäre nur mit erheblichen technischen Veränderungen möglich, das Liebhaberstück war zum Unfallzeitpunkt deshalb weder umbau- noch nachrüstungspflichtig. Bei dem Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Pkw erlitt der neben dem Fahrer sitzende Mann Gesichtsverletzungen, Hautabschürfungen an der Stirn, eine Zahnschmelzfraktur und Kniequetschungen. Er ist seither arbeitsunfähig. Die zuständige Haftpflichtversicherung wollte ihm jedoch nur einen Teil seiner Ärzte- und Ausfallkosten begleichen. Schließlich hätte er sich der erhöhten Gefahr bewusst sein müssen, als er in dem Auto ohne Sicherheitsgurte mitfuhr. Das sahen die Richter anders. Dem Unfallopfer sei kein Verstoß gegen die normierte Anschnallpflicht gemäß der Straßenverkehrsordnung zur Last zu legen, weil das historische Fahrzeug nicht über Anschnallgurte verfügte, die Sitze aber der zugelassenen Benutzung in diesem Sonderfall entsprachen. (ar/nic)

FAZ, 3.05.08 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 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 besteht 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.

„Für andere ist es Schrott, für uns Gold“

In Bielefeld kümmert sich ZF-Sachs um alte Kupplungen / Oldtimer-Fahrer profitieren

Da leuchten bei Gerd Bobermin die Augen. Eben hat ein Lastwagen ein Dutzend Kisten mit rostigen Kupplungen abgeladen. Und zwischen all den großen Scheiben für Trucks und Ackerschlepper, die hier bei ZF-Sachs im Werk Bielefeld aufgearbeitet und für ihr zweites Leben auf der Straße vorbereitet werden, blinken wieder ein paar Teile hervor, die Bobermins Neugier wecken, weil sie nicht zu den anderen passen. Diese Kupplungen stammen von Youngtimern, Exoten und Klassikern, die in einer Werkstatt irgendwo in Europa zerlegt worden sind.

„Für andere ist es Schrott, doch für uns sind diese Teile wie Gold“, sagt Bobermin, pickt sich ein paar Kupplungsscheiben, Druckplatten, Gehäuse und Federn aus den Kisten. Zusammen mit einer Handvoll Mitarbeitern bietet er einen bei Zulieferern dieser Größe ungewöhnlichen Service: Während seine Kollegen aus täglich 40 Tonnen Material pro Jahr etwa 250 000 Lastwagen-Kupplungen herauslesen und für den erneuten Einsatz aufbereiten, betreut er Oldtimer-Besitzer.

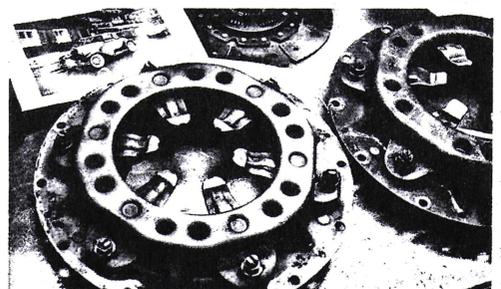
„Immer wieder melden sich bei uns die verzweifelten Besitzer von alten Autos, Ackerschleppern oder Lastwagen, die ihre Schmuckstücke nicht mehr zum Laufen bringen“, sagt er. Die Auskunft „Nicht lieferbar“ kennt man in Bielefeld nicht. Bislang hat er in seiner Schatzkammer noch immer das richtige Teil gefunden. „Und was nicht passt, wird passend gemacht“, sagt er mit einem Blick auf die Werkbank, an der ein Kollege gerade die Kupplung für einen 1935er BMW in ihre mehr als zwei Dutzend Einzelteile zerlegt und gereinigt hat, bevor er jetzt Ersatz für die defekten Komponenten sucht. Dabei machen die Experten in Bielefeld auch vor Konkurrenzprodukten nicht halt. Schließlich funktionieren alle Kupplungen gleich. Wichtig sei doch nur, dass der Wagen am Ende wieder fährt. Damit das gelingt, brauchen die traditionsbewussten Altmotorenwerker aber nicht nur einen gutsortierten Teilefundus, sondern auch viel detektivisches Gespür und viel Erfahrung. Denn Konstruktionsskizzen und Maßtabellen für die alten Kupplungen sind selten.

Die Nachfrage nach Bobermins Service hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. „Es gibt Tage, da melden sich hier gleich drei oder vier Kunden“, erzählt der Experte und berichtet von einem Lamborghini Countach, einem Austin Healy oder einem Mercedes-Benz 540K, für die er schon Organe besorgen musste. Meist schicken die Kunden ihm mehr oder minder kommentarlos eine Kiste mit über-schmierten Ersatzteilen, aber manchmal stehen sie auch direkt draußen auf dem Hof und haben den Wagen auf einem Anhänger mitgebracht.

Umsonst ist Bobermins Service natürlich nicht. Schließlich sind die Experten in Bielefeld mit jeder Kupplung mindestens ein, zwei Stunden beschäftigt. Und gelegentlich brauchen sie wie damals bei dem Feuerwehr-Magirus von 1920 auch mehrere Tage, bis alles wieder läuft. „Doch wir wollen damit kein Geld verdienen. Wenn wir kostendeckend arbeiten, ist das schon genug“, sagt Werksleiter Jörg Witthöft. Pro Kupplungsservice werden im Schnitt etwa 150 Euro, maximal vielleicht 250 Euro berechnet. Den Rest bucht er auf das Konto Kundenbindung. Weil die Zahl der Oldtimer-Freunde und mit ihr auch das

Geschichtsbewusstsein innerhalb der Industrie stetig wächst, hat ZF-Sachs Aktivitäten wie die in Bielefeld jetzt in einem eigenen Bereich gebündelt.

Ähnlich wie die Classic Center von Mercedes-Benz oder die „Mobile Tradition“ von BMW soll die „ZF Tradition“ als zentrale Anlaufstelle dienen, alle Anfragen bündeln und dem Kunden möglichst schnell zu neuen Teilen für alte Fahrzeuge verhelfen. Denn obwohl es zum Beispiel den Kupplungsservice für Klassiker schon seit vielen Jahren gibt, konnte es einem bislang auch bei ZF-Sachs passieren, dass man von dem Bielefelder Service nichts wusste. Denn aus den offiziellen Ersatzteilkatalogen sind seine Vorräte natürlich längst verschwunden, und nicht jeder bei ZF-Sachs weiß von den stillen Reserven in Bielefeld. Allerdings soll sich das in Zukunft ändern: Wer sich an die ZF in Dortmund (Telefon 0 23 01/9 12 29-0) sowie für Nutzfahrzeuggetriebe an das Werk Friedrichshafen (0 75 41 / 77-0) und für Ackerschlepper an die Ersatzteilverwaltung in Passau (Telefon 08 51 / 3 94-9) wendet, der hat „Nicht mehr lieferbar“ zum letzten Mal gehört. So verspricht es ZF-Sachs. THOMAS GEIGER



Ratespiel: Zu welchem Fahrzeug gehören diese Teile?

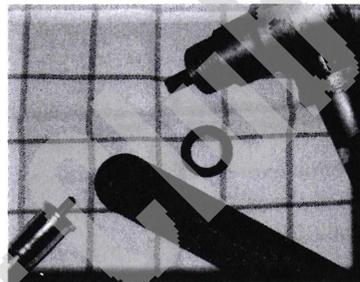
Foto: Thomas Geiger



Tipps und Tricks

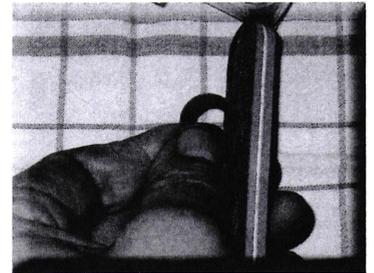
Getriebeölverlust an der Verschraubung Tachowelle zum Winkelgetriebe

Oft herrscht ein Ölverlust an dieser Stelle, da das Winkelgetriebe nicht mehr richtig dicht ist und Öl zur Tachowelle hin austritt.



Dies kann man durch eine einfache Pappdichtung aus dem Sanitärhandel beheben. Ihr braucht eine kleine Dichtung und Mutters Nagelfeile.

Dann müsst Ihr die Dichtung solange rund feilen bis sie in die Verschraubung der Tachowelle passt.



Dann in die Verschraubung legen und danach verschrauben.



Fertig und dicht.

Frohes Schaffen

Holger

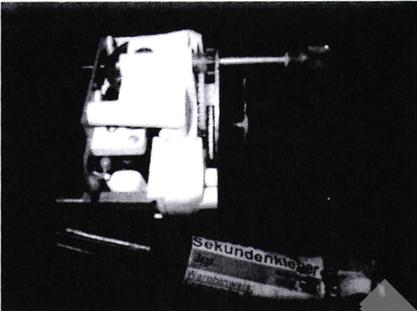


Verstellung der Uhr funktioniert nicht

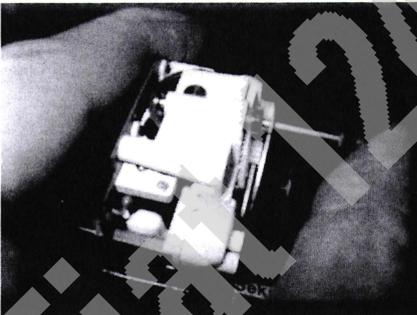
Wenn die Verstellung der Uhr nicht funktioniert, kann man das meistens beheben.



Man braucht nur etwas Sekundenkleber, denn das Problem liegt meistens an dem schwarzen Zahnrad, das gebrochen ist und auf der Welle durchdreht.



Ich habe schon mehrere Uhren durch einen Tropfen Sekundenkleber repariert. Man drückt den Verstellkopf runter und gibt einen Tropfen Sekundenkleber auf Welle und Zahnrad.



Danach gut aushärten lassen und das Zahnrad ist wieder fest auf der Welle und die Verstellung funktioniert wieder



Viel Spaß beim Fummeln

Holger

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	z.Zt. unbesetzt		
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	z.Zt. unbesetzt		
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

Niederrhein

Auskunft: Holger Griefsbach
Tel.: 0172-2157257

alle 3 Wochen
Sontags ab 11:00 Uhr

„XXL-Palast“
Werber-Voss-Straße 6
47800 Krefeld

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



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

FIAT 124 Spider Club e.V.



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

E-mail: mgm@fiat spider.de
Tel. +49 172 8 124 124

www.fiat spider.de

Hamburg, 19. Januar 2009

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder ein zur

Jahreshauptversammlung 2009

Sie wird in diesem Jahr am 31. Mai 2009 um 17:30 Uhr im Berggasthof Ahrenberg,
Auf dem Ahrenberg 5, 37242 Bad Sooden-Allendorf stattfinden.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2008
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahl des Vorstandes
9. Neuwahl der Kassenprüfer
10. Verschiedenes

Unter Punkt 10 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge bitten wir, dem Vorstand bis zum 30.04.2009 schriftlich einzureichen. Wir freuen uns über Anregungen und Verbesserungsvorschläge, um die Clubarbeit entsprechend Euren Interessen aktiv zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand

Michael Möller
1. Vorsitzender



Der folgende Tipp ist eher was für Leute, denen die Originalität ihres Fahrzeugs nicht so besonders wichtig ist und die gerne mal etwas Ausgefallenes realisieren möchten.

Seitdem ich vor etwa drei Jahren zum ersten Mal ein Auto mit Sitzheizung gefahren habe, stand für mich fest, dass ich das auch meinem Liebling irgendwann einmal zukommen lassen werde (der Gute will ja auch gestreichelt und verwöhnt werden). In diesem Frühling war es also soweit: Zunächst einmal stand die Recherche auf der Tagesordnung; nämlich danach, welche Technik für die Nachrüstung überhaupt geeignet ist.

Aufgrund exzellenter Erfahrungen suchte ich - wie eigentlich immer in Fragen des Fahrzeuginnenraums - die Firma Weinhold in Hamburg Altona auf. Recht schnell kamen wir auf den Punkt: Pro Sitz (schließlich soll der/die Beifahrer/ in nicht allein frieren) werden zwei Heizmatten benötigt (Leistungsaufnahme pro Stück 55 Watt), jeweils eine für Sitzfläche und -lehne. Vier solcher Matten kosteten zusammen etwa DM 80,00 (heute 160,00 Euro), wobei der Einbau hinzukam. In jedem Fall ist es wichtig, sich darüber zu informieren, ob für die Matten ein Schaltrelais benötigt wird. Dies variiert von Hersteller zu Hersteller und hängt von der Stromaufnahme ab.

Der zweite Punkt war dann schon etwas kritischer: Wo und wie soll die Heizung betätigt werden? Schließlich wollte ich mir ja nicht irgendwelche Löcher ins Armaturenbrett bohren. Andererseits ist es auch nicht so toll, wenn man erst durch wilde Verrenkungen an den Schalter kommt. Aber auch hierfür hatte „Weinhold“ die passende Antwort. Hervorragend für den Spidereinbau geeignet ist der Schaltersatz von BMW für die 5er-Reihe (Baureihe E34). Die 2-stufigen Schalter (Aufheizstufe und Dauerbetrieb) sind beleuchtet und passen perfekt neben bzw. hinter den Gebläseschalter in der Mittelkonsole.



Beim Einbau ist besondere Vorsicht geboten, denn an der falschen Stelle angebracht kann sich zeigen, dass zu wenig Platz unter dem gesägten Ausschnitt ist (diese schmerzliche Erfahrung musste ein dem Autor namentlich bekannter Spideristi machen). Man merke: Erst fragen, dann nachmachen!! Hinterher war ich natürlich froh, dass ich gleich alles habe machen lassen.

Die unterschiedlichen Heizstufen werden durch einfaches Parallel- bzw. Reihenschalten der Heizmatten erreicht. Bei der Verkabelung ist übrigens darauf zu achten, dass der Stromverbrauch nicht gerade gering ist, wenn beide Sitze volle Granate heizen (4 x 60 Watt). Eine separate Leitung zur Batterie verbietet sich für vergessliche Naturen, weil

das Abziehen des Zündschlüssels dann kein Abschalten der Heizung bewirkt (außer man setzt ein eigenes Relais dazwischen). Ich habe mich für die einfache Variante entschlossen und den Stromkreis für die Fensterheber entsprechend höher (mit 25 A) abgesichert.

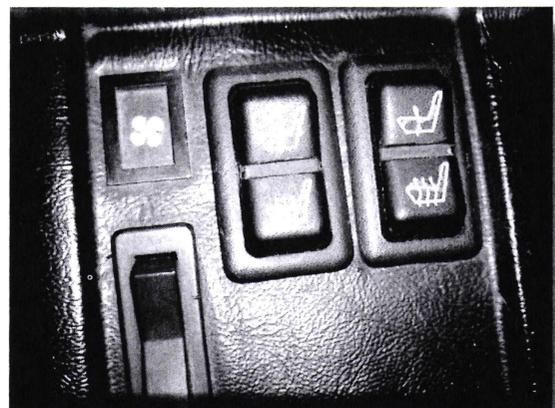
Da die Sitze ja nun schon mal draußen waren, habe ich mir dazu noch eine Lendenwirbelsäulenunterstützung einbauen lassen („Lordosenstütze“), die sich per Blasebalg (unsichtbar unter dem Sitz) individuell einstellen lässt (Preis inkl. Einbau ca. 60,- Euro). Nun ist der Spidersitz fast orthopädisch! Thorsten Scheele fragte mich zwar, ob ich noch was merke, aber jeder, der mal probegessen hat, ist hellauf begeistert.

Nun hatte ich ja auch noch den Wunsch nach einem neuen Teppich. Da die Sitze sowieso raus mussten, bot es sich an, das gleich zu verbinden. Nach langem Probefühlen und intensivem Abwägen aller Vor- und Nachteile (wozu natürlich auch der notwendige Investitionsbetrag gehörte) entschied ich mich für Mercedes-Qualität.

Trotz der sehr viel höheren Kosten für eine individuelle Sattlerarbeit muss ich sagen: Es hat sich wirklich gelohnt. So passgenau habe ich selten einen Auto-Teppich im Spider gesehen. Das geht bis zur Polsterung der Innenschweller, um die, durch den dort entlanglaufenden Kabelbaum entstehenden, Verwerfungen zu verhindern.

Das Problem an allen mir bekannten Teppichsätzen ist, dass diese auf der Basis der Originalteppiche geschnitten werden. Damit weisen sie natürlich auch genau deren Hauptnachteil auf: Mangelnde Passgenauigkeit und zu knapper Schnitt. Übrigens: Eine besonders beliebte Rostförderungsmaßnahme besteht in dem Verlegen von Wohnraumauslegeware in den Spider. Das Untermaterial fördert die Schwitzwasserbildung und verhindert ein „Durchatmen“. Mein Tipp: Schleunigst raus damit!! Nicht ohne Grund weist Fahrzeugteppich eine besondere gewebte und damit durchlässige Unterschicht auf.

(erstmal erschienen in SM 4/1994) Mö





Mitgliederbewegungen

Neu:

Frank Domisch
Reg. 7

Traarer Str. 6
47239 Duisburg

02151/4468709
FrankDomisch@web.de

Stefan Hartmann
Reg. 8

Talstr. 13
55232 Alzey

06731/98761
CS1Spiderlein@gmx.de

Peter Stefan Müller
Reg. 3

Am Rundling 10a
01731 Kreischa

0172/6911177
pengoplayer@gmx.de

Änderungen;

Dr. Thorsten Machner
Reg. 2

Bussestr. 20
22299 Hamburg

040/81996793
drm@arcor.de

Rheinbach Classics - Musik Motoren Petticoats

17. bis 19. Juli 2009

Bereits im dritten Jahr wollen wir wieder ein kleines Club-Treffen im Rahmen der Rheinbach Classics (in der Nähe von Bonn) veranstalten. Direkt vor Gerd Murtfeldts Haustür können wir unsere Spider parken und gemeinsam im Ort die Oldtimer anschauen oder zusammen ein Gläschen trinken und Benzingespräche (und andere) führen. Vorher nehmen wir an dem Stadt-Corso teil (da kommt doch glatt das Mille-Miglia-Gefühl auf). In den letzten beiden Jahren war es immer ein voller Erfolg. Mit über zehn Spidern waren wir schon ein Highlight. Und die Sonne? Sie spielte auch immer mit.

Also, wer kommen möchte, ist herzlich eingeladen. Nähere Informationen folgen zeitnah. Ihr könnt hier schon einmal schauen: www.rheinbach-classics.com

Eure Petra





Qual der Wahl „Lackieren oder Pulverbeschichten?“

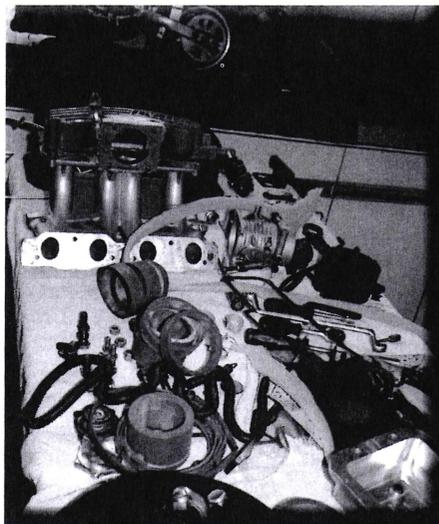
Zerlegen, saubermachen - und dann? Jedem Restaurator stellt sich die Frage, wie er entlackte Einzelteile weiter aufarbeiten soll. In der Regel bieten sich zwei Möglichkeiten an: Lackieren oder Pulverbeschichten.

Gibt es eine überlegene Technik oder ist die Wahl der Methode letztlich dem persönlichen Geschmack vorbehalten?

Das „Lackieren“, also das Oberflächenbeschichten mit Nasslack,

ist historisch gesehen weit bedeutsamer als das erst seit den sechziger Jahren bekannte Aufbringen von Pulverlack. Nach den schnelltrocknenden Nitrocelluloselacken in den zwanziger Jahren kamen alsbald Nasslacke auf Alkydharzbasis zum Einsatz. Diese Einkomponentenlacke trockneten noch ohne Zugabe von Härter an der Luft. Zweikomponenten-Lack (2K-Lack) auf Kunstharzbasis setzte sich in den frühen Fünfzigern durch; seit gut 30 Jahren werden als Bindemittel Acrylharze verwendet. Diese 2-K-Acryllacke werden mittlerweile zunehmend durch Lacke auf Wasserbasis ersetzt, die aus farbigem Basislack und Klarlack bestehen. Im Automobilbau ist die lösungsmittelarme Wasserbasis-Lackierung inzwischen Stand der Technik. Sie wird zudem durch Umwelt- und Arbeitsschutzvorschriften, die eine Reduzierung der Lösungsmittelmenge fordert, propagiert. Das Prinzip einer Nasslackierung ist bekannt: Die Rostschutzgrundierung ist der Haftgrund für den Füller. Dieser sorgt dann nach dem Trocknen und Schleifen für eine glatte Oberfläche. Nach dem farbgebenden Decklack kann noch ein schützender Klarlack (bei Metallic-Lack ohnehin erforderlich) folgen. Heute üblicher als einschichtige Decklacke ist das Zweischicht-Wasserbasis-System: Der Härter wird erst dem Klarlack - der noch auf der Acrylbasis basiert - beigemischt.

Lackieren von Fahrwerkskleinteilen mit Pulver, genauer: Pulver- oder Kunststoffbeschichten, ist erst in den letzten 20 Jahren ins Bewusstsein der Schraubergemeinde getreten. Inzwischen werden Kunststofflacke auf Pulverbasis für viele Zwecke angeboten und mit hochentwickelten Verfahren verarbeitet. Grundsätzlich erfolgt das Beschichten mit duroplastischen, sprich: nach Aushärtung nicht mehr verformbaren Kunststoffpulvern elektrostatisch. Dies bedeutet, dass das metallisch blanke beziehungsweise, phosphatierte Werkstück elektrisch leitfähig sein muss.

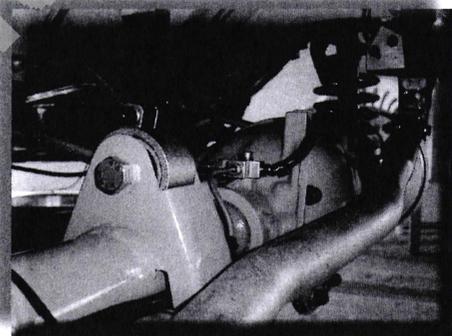
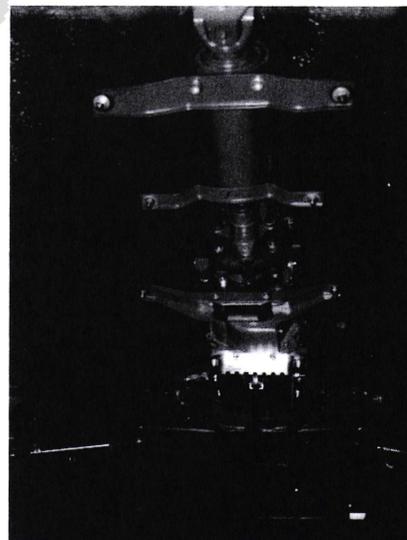


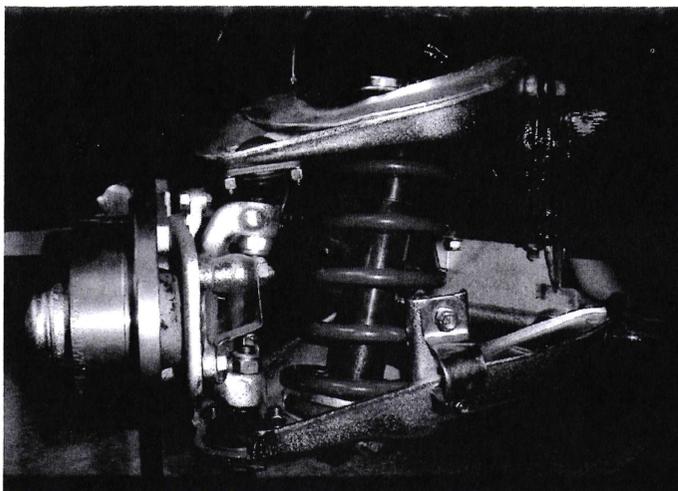
Beim Austritt aus der Druckluftsprühpistole wird das Pulver mit 60 bis 100 Kilovolt aufgeladen und heftet sich deshalb an das geerdete Werkstück. Beim anschließenden Einbrennen mit Temperaturen um 170 Grad Celsius verschmilzt die Pulverschicht zu einem gleichmäßigen Überzug und bindet sich an die metallische Oberfläche. Eine mechanische Verklammerung geht dabei Hand in Hand mit dem Versintern, also dem „Verbacken“ der Teilchen mit der Werkstückoberfläche. Üblich sind Lack-Pulver auf Epoxyd-, Polyester-, Polyurthan- und Acrylbasis. Ein typischer Pulverlack enthält neben Harzen, Härter und Beschleunigern auch Füllstoffe, verschiedene Additive, Bindemittel und natürlich Farbpigmente. Es sind alle Töne des RAL-Systems erhältlich. Mit den unterschiedlichen Produkten lassen sich zudem die unterschiedlichsten Oberflächen realisieren: Zwischen Hochglanz und Hammerschlag ist alles möglich. Wie bei Nasslack, richtet sich die erreichbare Qualität nach dem betrieblichen Aufwand und folglich auch der Preis. Die Beschichtung eines Motorradrahmens kann so durchaus zwischen 300 und 1000 Euro kosten, die eines Fiat-Spider-Achskörpers etwa 250 Euro, je nach Aufwand und Vorarbeit.

Was soll nun also mit den Kleinteilen auf der heimischen Werkbank geschehen? Lackieren oder Pulverbeschichten? Zu den Vor- und Nachteilen dieser Verfahren in der Praxis habe ich einige Schrauber-Profis um ihre Meinungen befragt: Auch bei nicht verzinkten Blechen schützt die im Vergleich zur viel elastischeren Kunststoffschicht deutlich besser vor Unterrostung. Kunststoffbeschichtung ist auf jeden Fall billiger als lackieren und geht viel schneller. Wichtig ist aber, dass zum Beispiel alle Gewinde abgedeckt werden. Sonst muss man sie alle nachschneiden, so beständig ist der Überzug.

Rostnarben oder andere Spuren der Zeit werden durch die Kunststoffbeschichtung relativ gut abgedeckt. Man sieht zwar noch, dass es sich um ein gebrauchtes Teil handelt, es wird jedoch so schnell nicht wieder korrodieren.

Wichtige Grundvoraussetzung ist jedoch die Vorbehandlung des gestrahlten Blechs, da die Kunststoffschicht ohne diesen zusätzlichen Schutz bei Beschädigungen sehr stark unterrosten kann. „Die Erfahrung zeigt, dass sie einfach haltbarer ist. Und ein beschichtetes Teil kann ich auch mal feilen, da platzt nicht sofort die Farbe ab.“ Lack ist gerade auf Hinblick auf Stein schläge nicht so beständig wie Kunststoffüberzug. Die Schwingen halten den Einbrenntemperaturen nicht stand und verbrennen. Eine patentierte Tankversiegelung ist auch nur bis 180 Grad stabil, eine normale bis 120 Grad. Da heißt es also aufpassen. Trotzdem: Lackieren ist doppelt so teuer und dauert länger.

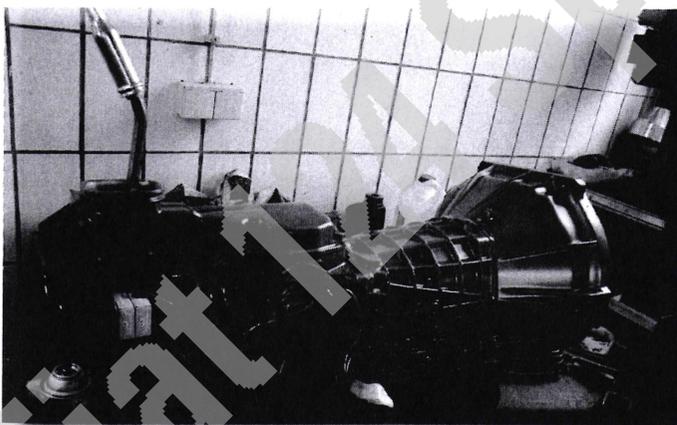




Ein anderer Vorteil der Pulverbeschichtung, die Strapazierfähigkeit, kann durchaus problematisch sein. „Man sollte später nicht noch mals restaurieren müssen! Denn den Kunststoff kriegt man eigentlich nicht mehr runter. Da muss man mit einer Schweißflamme an den Teilen entlang fahren oder entfernt sie chemisch. Beides ist aufwendig. Und mit der Beständigkeit gegenüber Lösungsmittel und Kraftstoff ist das auch so eine Sache: Die Beschichtung kann dadurch weich und milchig werden.“

Scheuert beispielsweise eine Tachowelle die Schicht durch, bekommt man Schwierigkeiten, dies wieder instand zu setzen. Bei lackierten Teilen schmirgel ich die Stelle ab und bessere sie mit einem Pinsel aus, das geht bei kunststoffbeschichteten Teilen nicht.

Vom Kunststoffbeschichteten bin ich wieder abgekommen, da das Zeug nicht mehr „runter zu kriegen ist“. Wenn ich eine kleinen Abplatzer, eine Reparatur oder irgend einen Umbau mache, ist ein kunststoffbeschichtetes Teil schlichtweg eine Katastrophe. Natürlich hat man langfristig eine sehr gute Schutzschicht - aber bei späteren Arbeiten ist der Überzug eben sehr widerspenstig. Und irgendwann müssen noch so gut gemachte Spider wieder ran. Ich weiß was es heißt, eine



alte Kunststoffschicht zu entfernen. „Daher lackiere ich lieber“. „Restaurieren bedeutet für mich die bestmögliche Wiederherstellung des Originalzustandes. Also kommt für mich nur lackieren in Fragen. Wenn in 40 Jahren ein Student im Museum sehen will wie ein Fiat Spider um 1970 ausgesehen hat, möchte er alles so vorfinden wie es ab Werk war.“

Manche Profis sprechen aufgrund ihrer Erfahrung dem Kunden zwar Empfehlungen aus, die Entscheidung liegt aber letztlich bei jedem Einzelnen. Viele wollen die Originalität wahren, was ja verständlich ist. Diese Originalitätsdiskussion ist aber endlos, denn wann ist ein restaurierter Spider original? Das ist in der Fahrpraxis immer ein zweischneidiges Schwert.

Die Nachteile einer Kunststoffbeschichtung - aus praktischer Sicht - sind nicht von der Hand zu weisen. Die Vorteile aber auch nicht, da sind sich alle Profis einig.

Es spricht beim Fahrwerks- oder Motorkomponenten weniger gegen eine Pinsellackierung

- Insbesondere dann nicht, wenn noch eine Schicht Wachs oder Unterbodenschutz folgt, die für eine gleichmäßige Oberflächenstruktur sorgt.

Der Gewinner ist...? Lack oder Kunststoff? Ist eine Methode besser als die andere?

Eines ist aus den verschiedenen Gesprächen hervorgegangen: einen Sieger im Vergleich Lack- oder Kunststoffbeschichtung gibt es nicht. Jede Methode hat ihre Vorzüge. Die Kunststoffbeschichtung zeichnet sich durch hohe Oberflächenstabilität, gute Korrosionsschutz und schnelle Verarbeitung aus (Grundierung, Zwischenschliff entfallen). Dem gegenüber stehen schlechte Reparaturmöglichkeiten. Auch die extrem gute Haftung ist nicht von Vorteil: Die Kunststoffbeschichtung lässt sich nur unter großem Aufwand wieder entfernen. Aufgrund der hohen Einbrenntemperatur ist sie nicht auf großflächigen Teilen anwendbar. Noch wichtiger: Die Metallteile sollten vor dem Beschichten zusätzlich gegen Korrosion geschützt werden, da die Kunststoffschicht nach dem Abplatzen stark unterrostet werden kann: Anders als beim Lack blättern lose Stücke nicht ab und halten somit die Feuchtigkeit. Dort, wo Teile mechanisch beansprucht sind, sollten sie aus diesem Grund zuvor zinkphosphatiert werden. Das Nasslackieren ergibt zwar eine weniger robuste Oberfläche, dem gegenüber steht jedoch die bessere Reparaturmöglichkeit mit Pinsel oder Sprühdose.

- Oben Lack, unten Kunststoff: Bei Neufahrzeugen sind die meisten Fahrwerksteile beschichtet, Karosserieteile hingegen noch immer lackiert. Im Prinzip entspricht dies den Tipps und Meinungen, die ich von dem einen oder anderen Spiderschrauber und von Restaurationsprofis zu hören bekam.

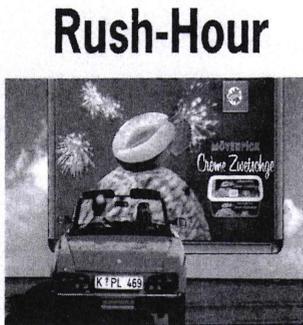
Text : Frank Merkel

Foto : Frank Merkel,



Aus dem Spider-Club-Archiv

Habe mal etwas zur Einstimmung für die neue Saison rausgesucht, es geht ja bald wieder los



Rush-Hour

CONTRAST bringt volles Programm per Plakat

Lass' es endlich Sommer werden!

Und uns auf unser Pfingsttreffen 2009 freuen. So war es vor 20 Jahren

PFINGSTTREFFEN 1989 / KÖLN

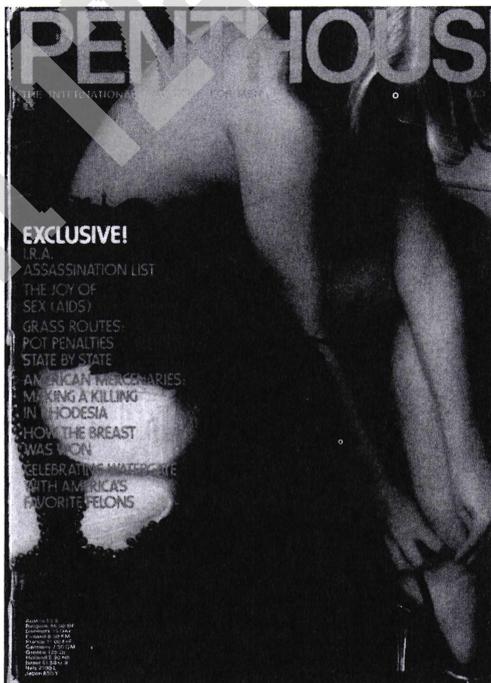
13.5.-15.5.1989

FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.

sports & airbrush
Tel. 02235 75234

AG HEILBRONN
Tel. 07033 31224

CIGARETTES
Dietels Ritz
Das Feindliche All



Auch in dem Männermagazin Penthouse fand ich einen Bericht über unseren Spider, ist zwar auf Englisch, aber egal ...

Scharfe Sache

SPIDER ON THE FLY

With sleek styling, high performance, and an affordable price, the Fiat 124 Sport Spider is born to run.

Race-track tours have a saying: "There is no denying class." To discover what this means in automotive terms, take the Fiat 124 Sport Spider over the twists of a country road and out onto the tarmac of an expressway some afternoon. And, if it's not raining, take the top down while you're at it. You'll find that the Spider combines the three hallmarks of Italian design and engineering—speed, spirit, and style. It is, in a word, a thoroughbred.

The Spider's breeding starts in its heart. It boasts 1,736 cubic centimeters of high-performance engine, five synchronized speeds forward, four disc brakes in a dual system, and a deft and sure handling that has to be felt to be loved. Behind the wheel of this splendid array of precision machinery, the driver not only gets a sense of excitement but also gets a much more important and elusive feeling as well—security.

One Spider owner with more than 75,000 miles on his model, remarked: "I've been through every kind of weather condition and over everything that could pass as a road, and I've never felt like I was over my head. This is a highly forgiving car that has just the right suspension and understeer. Not only that, but my maintenance has been almost nil."

As far as its style is concerned, the Spider is a classic. Referred to by some wags as "the last of the sexy Fiats," the Spider stands almost alone in a field where styles are dominated by basic boxes and boring wedges. The subtle lines and sensual appeal of the Spider's carefully modeled curves and sweeping surfaces, which blend glass, chrome, fiber, and metal into a sleek, almost organic whole, give its driver the feeling of being part of something superior to a mere machine. Combine this classic Pininfarina body design with a luminescent finish, add on the posh cockpit with its very comfortable seats, factor in the elegant touch of that hand-selected, finished-wood console, and you've got an auto whose value is

much more than the sum of its parts. You've got an experience. And the beautiful bottom line is that with a sticker price of about \$6,200, the Spider is a very reasonable deal for a sports car of the caliber. Don't plan to spend your anxiety at the gas pump, either—the Spider delivers a respectable twenty-five miles per gallon. But the really gratifying consideration concerning the cost of the Spider is that no matter what you put into the car, it always seems to give more back—a bargain in any language.

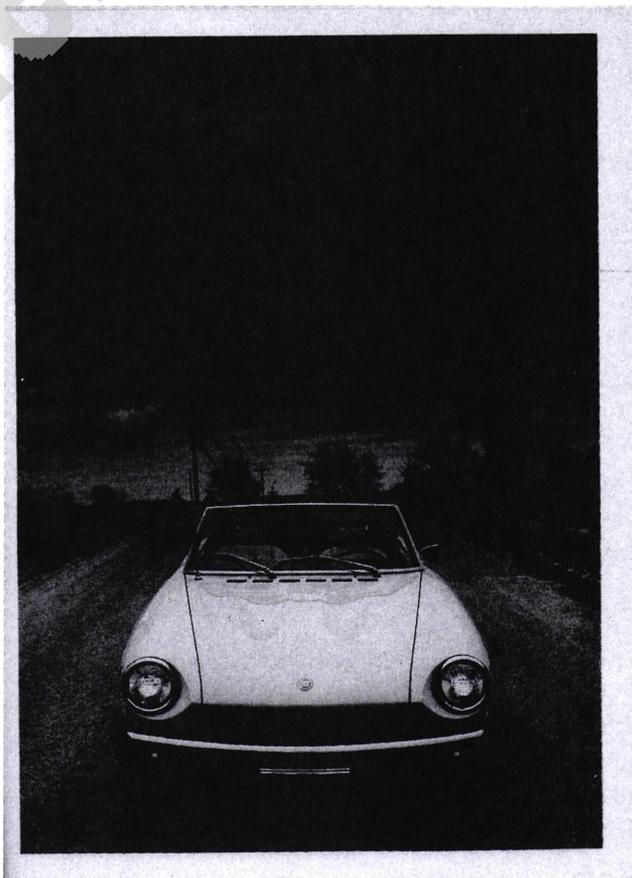
Romantics will fall in love with the Spider's convertible top. This particular feature seems to have been given over to imports since the federal government and Detroit conspired to make American convertibles an extinct breed in 1976. The Sport Spider's top is a rare py in this sun-roofed age. It can be raised or lowered effortlessly in mere seconds. Because of the unbody construction and the weather-strip engineering of the top, you stay rattle-free (a problem never really solved by the American rep-loc) and completely dry, even in the wettest weather.

On the debit side, there's not much to say. New owners of the Spider might be a bit put off by the seemingly rigid driving position. This entails sitting well down in the Spider's rish bucket seats. While this requires a period of adjustment, it pays off in the long run in better car control and rapport with the road.

True-emission equipment on the new Spider has perceptibly reduced the snarl of this usually frisky Fiat. But committed Spider owners have been resisting that snarl by adding a set of headers and retooling the Weber dual-throat carburetors. Most drivers, however, will be impressed enough with the spirit of the Spider to forswear such modifications. Once you settle yourself behind the wheel, you won't want to lose it to the shop for a minute or a mile. The Fiat Sport Spider is a car that loves to be driven, tested, finessed, inhabited—a car that is, like any thoroughbred, born to run. **OF**

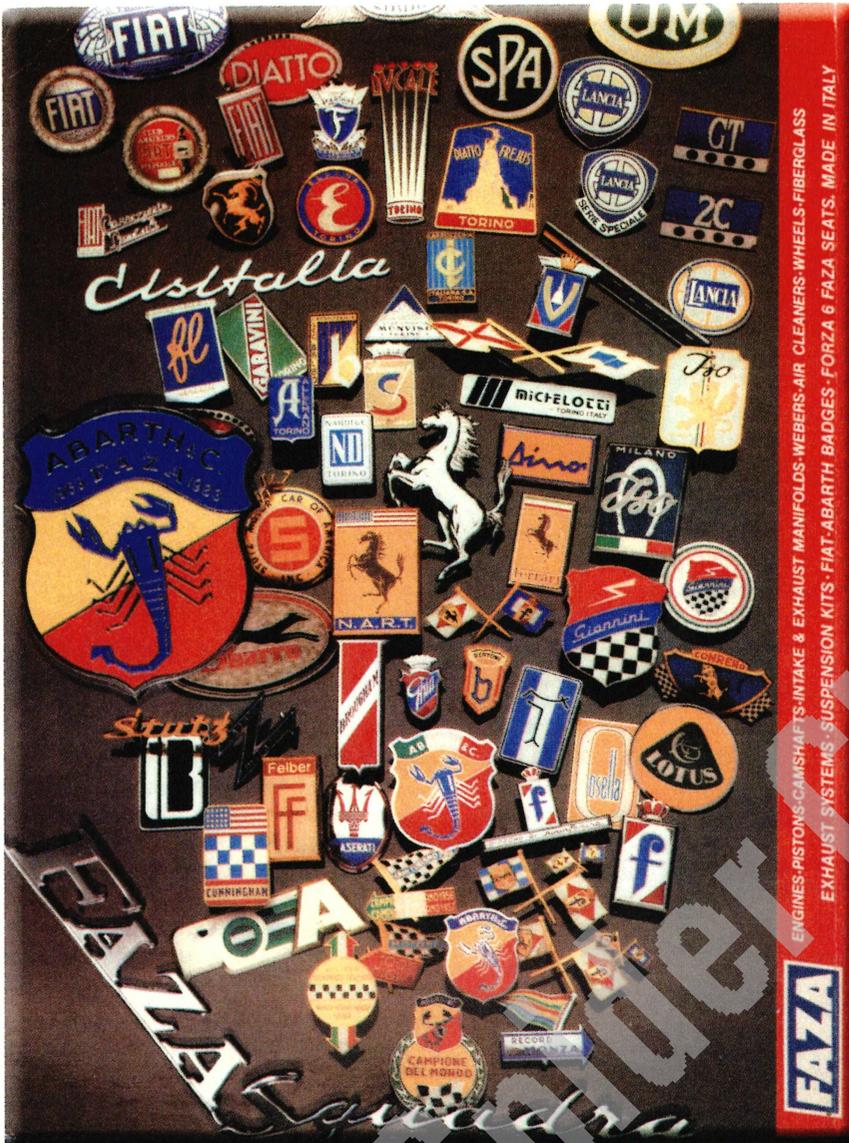


124 PENTHOUSE

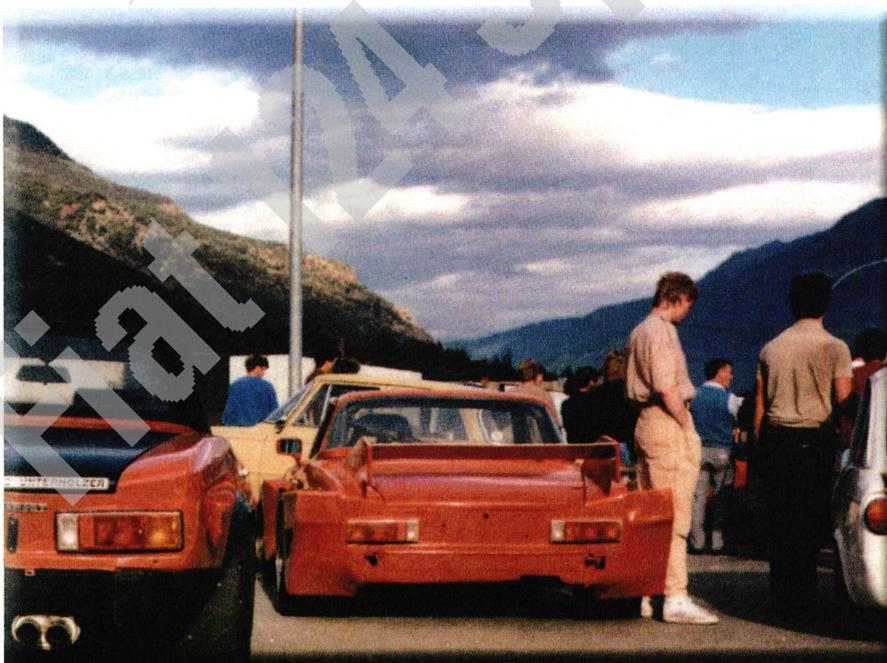


Reprint aus dem Club-Archiv

Und zu guter Letzt, alles was das Autofahrer-Herz begehrt



Nee, war doch nicht das letzte. Hier was besonders geschmackvolles



Gruß Holger
Spider-Krefeld

P.S. und schaut mal auch in unser
Forum rein



Einmal französische Alpen und zurück

Sommerurlaub mit dem Spider

Seit Jahren fahren wir fast jeden Sommer zum Radfahren in die französischen Alpen.

Schnell über die Autobahn durch Deutschland, gut 1100 km auf direktem Wege.

Mein Spider CS2, den ich seit Sommer 2006 habe, wird zwar recht viel bewegt – gut 7000 km pro Jahr – aber für so lange Strecken haben wir ihn noch nie eingesetzt.

Nun ergab es sich im letzten Jahr, dass unsere Stammlique – sonst treffen sich immer gut 15 bis 30 Personen – größtenteils wegbröckelte und sich spontan einige cabriofahrende Wanderfreunde in die Runde dazugesellten. Prompt kam auch schon per Mail die Aufforderung: „Mach deinen Spider klar, dein Rennrad können wir mitnehmen“. Die Antwort stand in Sekundenschnelle fest: Wenn ich schon mit dem Spider nach Frankreich fahre, dann werde ich wohl noch ein Fahrrad transportieren können. Gesagt – getan.



Aus zeitlichen Gründen konnten wir den langen Ritt zumindest auf dem Hinweg nicht auf die Landstraße verlagern.

Also war am ersten Urlaubstag Hamburg – Freiburg zu bewältigen. Der Autoreisezug kam für mich nicht in Frage, ist zudem in der Hochsaison ab Hamburg nicht ganz billig. Zugegebenermaßen ist ja der Spider kein Langstreckenfahrzeug, aber mit einigen Tank- und Verschnaufpausen ging es gut voran. Der Vergasermotor schnurrte treu vor sich hin,

und wetterbedingt konnten wir zumindest die erste Hälfte der Strecke offen fahren.

Ein Oldtimer schafft Gesprächsstoff – Gastwirt Eckerlin aus Seefeld im Breisgau, wo wir immer auf dem Weg in den Süden Zwischenstation machen – erzählte bei unserem Eintreffen von seinem Oldtimer (einem BMW 3er-Baur-Cabrio) und zeigte seinen



frisch restaurierten Traktor aus den 50er Jahren. Darüber hatten wir früher nie gesprochen... Da waren gut 800 km geschafft, und die Tachonadel war das einzige, was immer wieder durch Versagen auffiel. Wie gut, dass mit gezieltem Eingreifen von unten ins Amateurbrot dieselbige wieder in Gang gebracht werden konnte. Rückenbeschwerden aufgrund des leider ziemlich verzogenen Fahrersitzes wurden mit leckerem Seefeldener „Gutedel“ aus dem gasthofeigenen Weingut kompensiert.

Der eigentlich anspruchsvollere Part folgte am Tag darauf. Südlich der Schweiz waren einige Serpentinien zum Ziel nach La Clusaz zu bewältigen – unser Ziel, ein Chalet – liegt immerhin auf knapp 1450 m Höhe. Hier tun sich 80 Vergaser-PS naturgemäß etwas schwerer als ein moderner kräftiger Motor wie in meinem Alltags-Alfa. Aber die Kurven machen ja immer wieder große Freude. Überhaupt ist der Spider ja eher das Fahrzeug für Landstraßen. Ankunft dann in strömendem Regen. Wie gut, dass in der einzigen Doppelgarage des Hauses noch etwas Platz war, um den Oldtimer wenigstens trocken unterstellen zu können.

Die uns primär von Fahrradtouren bekannte Gegend konnten wir nun in den nächsten Tagen ausgiebig mit dem Cabrio erkunden, bei meist bestem Sonnenwetter, wie man sehen kann. Selbst ein kurzer Ausflug zum Café-au-lait-



Trinken nach Annecy, einer wirklich reizvollen Stadt in den Haute Savoie, wie die Region heißt, hatte einen ganz neuen Reiz. Manch Tour machten wir auch mit der ganzen Clique. Die anderen Fahrzeuge zählten allerdings eher zu modernen Fraktion: Peugeot 307CC und VW Eos. Das Mont-Blanc-Massiv war immer wieder präsent, und wetterbedingt war die Fernsicht einmalig. Die Steigungen waren dabei mit bis zu 12% eher moderat.



Nach einer Woche Aufenthalt ging's dann weiter, noch ein Stückchen südlicher in bekannte „Tour-de-France“-Gefilde. Leider brach dabei extremer Regen über uns herein; auf dem Col du Glandon, immerhin knapp 2000 m hoch, waren Fotos nur unter widrigen Umständen zu machen und der Innenraum des Spiders erschien uns bei dem Regenwetter richtig heimelig. Wohnzimmerfeeling, auch dank des schönen Holzdekors... Das mitgenommene Rennrad in Transporttasche füllte dabei die Rückbank aus, bei abmontiertem Sattel ging das Verdeck auch noch mühelos zu.

Aber ein geschlossenes Verdeck ist nur bei wirklich starkem Regen eine Alternative. Laut ist's bei höheren Geschwindigkeiten eh immer, leichter Regen fliegt in der Fahrt über den Wagen hinweg und die Radtasche erfüllte auch noch nebenbei die Funktion eines Windschotts. Allerdings zeigte das Dach nun einige Schwächen: Oben links am Scheibenrahmen war die Gummidichtung des Verdecks undicht, was das Platzieren eines Handtuches auf dem linken Oberschenkel erforderlich machte. Bei einem modernen Auto würde man das wohl unverzeihlich finden, bei einem Oldtimer gelten kleine Schwächen als Charakterzug.

Für den Rückweg nach Norddeutschland hatten wir reichlich Zeit. Das hieß: Soweit machbar, Autobahn ade. Luzern und Umland luden als erstes ein, endlich hatten wir mal Zeit, hier nicht nur alte Freunde zu besuchen, sondern auch das Umland um den Vierwaldstädter See zu Fuß, per Rad und per Spider zu erkunden. Dazu hochsommerliche Temperaturen und

die Erkenntnis, dass nicht ohne Grund viele Südeuropäer lieber auf ein Cabrio verzichten und stattdessen eine Klimaanlage im Auto bevorzugen. Aber wegen starker Sonneneinstrahlung das Dach zumachen? Bis Hamburg sind wir keinen Kilometer mehr geschlossen gefahren. Und eine gut sortierte Mützenauswahl rettete mich vor zu argem Sonnenbrand. Vom Bodensee zuckelten wir so gemütlich über Land Richtung Fichtelgebirge. In Bischofsgrün haben wir einst einmal Winterurlaub gemacht – bei eisigen Temperaturen. Nun lockte milde Sommerluft, das eine oder andere frische Weißbier und die Erkenntnis, dass Oldtimer durchaus für einen längeren Trip geeignet sind. Die Region zeugt – ähnlich wie der Harz – von goldenen Touristenströmen in den 70/80er-Jahren, wie viele seitdem kaum renovierte Gasthöfe und Hotels beweisen. Und das passte sehr schön zu unserem 79-er Fiat. Fast eine Zeitreise, im unserem Spider nur konterkariert durch ein eigentlich zu modernes Autoradio mit CD/MP3-Funktion und ein transportables Navi, was sich allerdings auf der Mittelkonsole platziert den allgemeinen Blicken entzog.

All das mitgenommene Werkzeug wurde nicht gebraucht, ab und zu wollte der Motor ein bisschen Öl haben, aber wirklich teuer war nur der Sprit. Wir erinnern uns – Sommer 2008 war das noch ein besonderes Vergnügen. Immerhin genehmigte sich der Spider etwa 10 Liter auf 100 km, bei Preisen um 1,50 EUR je Liter eine echte Investition. So kamen wir nach knapp 3.000 km Ende Juli wieder in Hamburg an. Pannen? Fehlanzeige. Was war technisch zu beanstanden? Das undichte Dach und eine ständig nervende Tachonadel, die mehr oder minder genau arbeitete, aber eben auch mal den Geist ganz aufgab. Ansonsten gab es viele schöne Momente und ein echter Langstreckentest für meinen Zweitwagen. Am Tag unserer Rückkehr begannen in unserem Haus massive Modernisierungsmaßnahmen, die viel Lärm und Dreck bedeuteten. Und damit stand am Abend schnell fest: Lass uns morgen doch mal einen Ausflug zur Ostsee machen. Wie? Natürlich mit dem Spider!

Stefan aus Hamburg





Vorschau auf unser Herbsttreffen in der Eifel

Wershofen

Vom 11. bis 13. September 2009 findet unser Herbsttreffen in der Eifel statt. Wir haben nun ein schönes Hotel gefunden: das Landgasthaus Pfahl in Wershofen. Es liegt auf dem Berg zwischen Nürburgring und Bad Münstereifel. Ja, richtig. Dort, wo Heino wohnt.

Die Doppel-Zimmer-Preise liegen zwischen € 66,00 (bei 2 Übernachtungen) bzw. € 78,00 bei einer Nacht. Die Einzelzimmer ist entsprechend teurer. Für unsere Familien gibt es einige Drei-Bett-Zimmer. Bis Juli ist das ganze Hotel für uns gebucht. Solange könnt Ihr Euch anmelden.

Samstag haben Sören und Gerd eine Ausfahrt über die Serpentina der Eifel geplant und abends geht es ganz deftig im Dorf bei Scheineschulter und Hirschragout zu Sache. Es gibt natürlich Kölsch und den wunderbaren Ahrwein, der hier in der Region angebaut wird. Tanz nicht ausgeschlossen.

Sonntag gibt es noch eine Tour zur Mosel und dort müssen wir uns dann – leider - wieder verabschieden.

Im nächsten Heft findet Ihr die Anmeldeformulare.

Petra Boljahn
Gerd Murfeldt
Sören Trost



VERSICHERUNGEN LEASING · EVENTS



HALLE 1 - STAND 335



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



Verschafft vollen Durchblick

Stark verunreinigte Windschutzscheiben, auf denen sich immer nach Betätigen des Scheibenwischers ein übler Schmierfilm zeigt, können mit einem Reiniger für Ceranfelder gründlich gesäubert werden. Nach diversen Versuchen mit verschiedenen Mitteln (Zwiebeln, Glasreiniger, Haushaltsreiniger, Brennspiritus, Fettlöser und Essigreiniger) ist dies die effektivste Methode für mich, auch bei alten Scheibenwischern noch eine klare Sicht zu erhalten. Zuerst wird die Scheibe mit Spülmittelwasser gereinigt und mit klarem Wasser gespült. Der Ceranfeldreiniger entsprechend der Angaben des Herstellers anwenden. Ergebnis: Ihr habt wieder stets den vollen Durchblick
Frank Merkel

WIE SPANNEND

Um zu überprüfen, wie viel Saft noch in Eurem Schätzchen steckt, bietet der Saarbrücker Batteriespezialist Novitec den Spannungsanzeiger „AMP-1“ an.



Eingesteckt in den Zigarettenanzünder, informiert die rechte LED über den Batterieladezustand, die linke warnt vor eventuellen Lichtmaschinenschäden.
Preis: 20,23 Euro
Novitec GmbH, Telefon 06819927-40
www.novitec.de

Gruß Frank

Sauber kneten

Wer kennt das nicht? Samstagmorgen sagt die Beste von allen: „Denk daran, heute Abend gehen wir mit Freunden aus und ich mag es nicht, wenn man an Deinen Händen schon Dein Hobby erkennt.“ Die Aussage ist eindeutig und es bleibt mir gar nichts anderes übrig: ich „darf“ nur Arbeiten anfangen, die nichts mit Schmiere, Öl, Abrieb der Bremsen oder Ähnlichem zu tun haben. Aber mit Handschuhen kann ich den fälligen Ölwechsel ja vorbereiten. Drei Stunden später sehen meine Hände nach Ölwechsel und Säubern der Bremsen, natürlich alles ohne Handschuhe, aus wie immer. Das heißt, ich könnte schrubbend und noch schrubbend, überall bleiben Spuren dessen zurück, was ich besser nicht hätte tun sollen. Deshalb bietet es sich an, gleich zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen: Nach einer Grobreinigung der Hände einen geeigneten Moment abwarten und freundlicherweise bei der Hausarbeit helfen - nämlich beim Zubereiten des Frikadellen-Teiges für das morgige Mittagessen (natürlich mit viel schwarzem Pfeffer, damit eventuell sich lösende Rückstände nicht sofort auffallen). Der Erfolg: Die Hände sind picobello sauber und ich habe bei der Besten von allen einen gut. Ein Freund von mir schwört übrigens auf Nusskuchen statt Frikadellen. Frikadellen bringe ich immer Freunden mit und jeder war von ihnen angetan und wollte das Rezept haben.

Wenn die wüsten ...
Euer unbekannter Scherzbold (XxxxX)

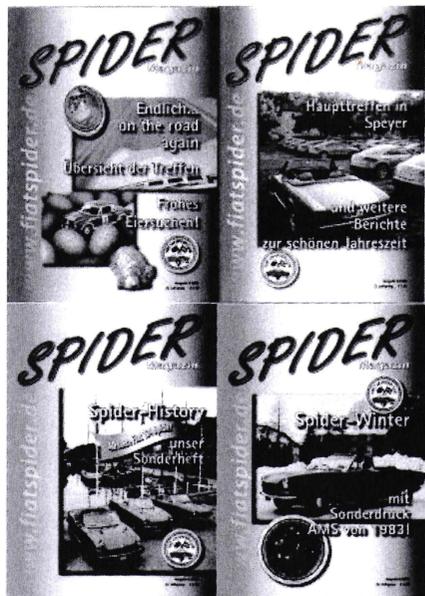
Der gute alte Kaugummi - Kauen und Bergen

Das haben Ihr selbst schon mal erlebt: Man schraubt gerade an seinem Spider herum und plötzlich fällt eine Mutter, eine Schraube oder ein Sprengring an eine nur schwer zugängliche Stelle. Wohl dem der jetzt ein Magnetstab sein eigen nennt. Hier mein Tipp für alle, die dieses praktische Hilfsmittel nicht haben: Einfach an einem langen Holz- oder Metallstab einen gut durchgekauten Kaugummi befestigen. Mit diesem „Werkzeug“ kann nun die Mutter problemlos von jeder schwer zugänglichen Stelle aufgehoben werden. Hört sich zwar ein wenig komisch an, funktioniert aber super.

Frank



Alte Kamelle oder das Spider-Magazin Archiv



Im Zuge Eurer Mitgliedschaft erhaltet Ihr vierteljährlich unser Clubmagazin mit interessanten Beiträgen aus den Bereichen Technik, Spiderhistorie und Clubleben. Unser Magazin erscheint dieses Jahr im 25. Jahrgang, d.h. 1985 erschienen unsere ersten Magazine noch als geheftete Loseblatt-Sammlungen.

Mit unserer Rubrik „Spider-Magazin Recycled“ veröffentlichen wir interessante Artikel aus vergangenen Magazinen, auf unserer Homepage stellen wir Leseproben aus alten Heften bereit.

Wusstet Ihr, dass wir noch überzählige Magazine bis zurück in die 80er Jahre besitzen und zum Verkauf anbieten?!

Als Beilage erhaltet Ihr in diesem Heft wieder die Stichwortliste nach Schlagworten, in der Ihr nach interessanten Beiträgen suchen könnt! Die folgende Tabelle zeigt die noch vorhandenen Restmagazine, die wir Euch zu Sonderpreisen anbieten. Doppelausgabe wie z.B. Ausgabe 1+2/2008 erkennt Ihr an der Markierung „x“ zwischen den Spalten.

Um Euch die Magazine schmackhaft zu machen und unsere Restmagazinanzahl zu verringern, bieten wir Euch die Ausgaben zu folgenden Sonderpreisen an:

Preise	1 Ausgabe	2 Ausgaben	4 Ausgaben
Jg.2000-2008	2,00 €	3,00 €	5,00 €
Jg.1994-1999	1,50 €	2,00 €	3,00 €
Jg.1986-1993	1,00 €	1,50 €	2,50 €

Ausgabe	1	2	3	4
2008	x		x	x
2007	x	x	x	x
2006	x	x	x	x
2005	x	x	x	x
2004	x	-	x	x
2003	x	x	x	x
2002	x	-	x	x
2001	x	x	x	-
2000	x	x	x	x
1999	x	x	x	x
1998	x		x	x
1997	x	x		-
1996	-	x	x	-
1995	x	x	x	x
1994	x	x	x	x
1993	x	x	x	x
1992	x		x	x
1991	x	x	x	x
1990	x	x	x	x
1989	x	x		x
1988	x	x	x	x
1987	-	x	x	x
1986	x	-	x	-



Wir berechnen pro Bestellung 2,- € Versandkosten! Bestellungen bitte per Mail an: rdv@fiatspider.de sowie Vorkasse auf das Clubkonto.

Abwrackprämie 2009 jetzt auch im Spiderclub



In Zeiten, in denen man durch Prämien das Verhalten des mündigen Bürgers in eine gewünschte Richtung zu manipulieren versucht, springt auch der Spiderclub auf diesen fahrenden Zug auf.

Seit mehreren Jahren nehmen wir nur noch neue Mitglieder in den Club auf, wenn sie dem Einzug des Beitrags per Lastschrift zustimmen. Sozusagen „Euro 3 konform“. Der Club möchte eine möglichst hohe Flottenabdeckung zu diesem Thema erreichen. Als Motivation bietet der Club jedem Mitglied, das bis dato seinen Beitrag noch nicht per Lastschrift einziehen lässt, eine Prämie von 10 Euro an. Sofern der Beitrag 2009 noch nicht überwiesen ist, wird der Betrag von 10 Euro mit dem Jahresbeitrag 2009 verrechnet. Ist bereits eine Überweisung des Beitrages für 2009 erfolgt werden die 10 Euro auf das im Lastschriftauftrag angegeben Konto zurücküberwiesen. Das Programm ist bis zum 30. April 2009 limitiert und das Gesamtbudget für diese Konjunkturanschubmaßnahme ist auf 200 Euro limitiert. Die Berücksichtigung erfolgt in der Reihenfolge der eingegangenen Lastschriftermächtigung. Das notwendige Formular findet Ihr in dem Zip-File zum Club Mitgliedsantrag unter der URL



www.fiatspider.de/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=26&Itemid=70.

Bitte die Unterlagen an mich, Euren Kassenwart, schicken.

Michael Dusch



Spider Magazin recycelt 2+3/89

Hallo Spideristi,

mangels „Spider-Magazin“ 1/89 muss ich auf das nächste Heft zugreifen; vielleicht hat dieses jemand ja noch und kann es dem Clubarchiv zur Vervollständigung zur Verfügung stellen.

Aus der Ausgabe 2+3/89 habe ich einige Cockpit-Impressionen für Euch rausgesucht, vielleicht auch zum Anreiz für bevorstehende Restaurationen.

Über manche kann man streiten, aber es muss dem einzelnen gefallen wenn er sein Cockpit so oder so gestaltet

Und zum Thema Interieur war dann auch ein interessanter Erfahrungsbericht über Folia Tec zum Selber-Designen seiner Innenausstattung

Und zum guten Schluss eine schöne Werbung an alle biertrinkenden Spideristi. Ich trinke zwar keinen Alkohol, hat mir aber trotzdem gut gefallen, obwohl ich Werbung mit Auto und Alkohol ziemlich daneben finde.

Prost und Salute

Euer Holger



Das unerkannte Filetstück

Viele Cabriobegisterter drehen sich nach einem von außen blitzenden Spider um und sind fasziniert von der Form und Zustand. Doch wie sieht es innen aus?
Die meisten Spider älteren Baujahrs haben durch häufigen Besitzerwechsel und die Bleichkraft der Sonne an Glanz und Farbe verloren. So bemühen sich die stolzen Besitzer entweder möglichst guterhaltene Originaleile zu erhaschen, oder dem nicht unumstrittenen Armaturenbrett eine individuelle Note zu geben. Über Schönheit läßt sich bekanntlich streiten.
Wiederum andere stellen nach dem Kauf erst fest, was so alles fehlt. Je nach Idee und Geld können verblüffende Ergebnisse heraus.

Doch eines steht fest: Holz soll es sein.

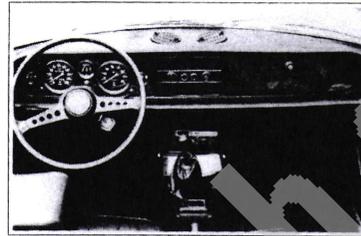
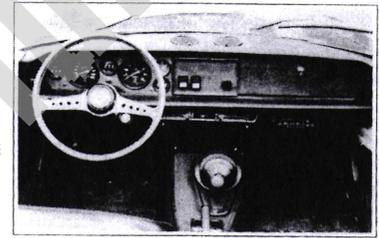


Bild 1:
So sah er einmal aus, der Ur-Spider 1968 - 70 in der AS-Version. Wurzelholz prägt das Gesamtbild. Die runden Instrumente sind mit Chromringen gefaßt, das 2-Speichenkunststofflenkrad mit Holzarmutungen besticht durch seine klassische Form. Funktional in der Mitte zu erkennen, der separate Aschenbecher und der lange Schalthebel.

Bild 2:
Noch älter, aber leider nicht mehr original ist mit einem nachgefertigten Mahagoni-Armaturenbrett der Innenraum dieses Spiders. Auffallend die aus Not verwendeten unschönen Kippshalter neuerer Fiat-Modelle. Sollte man ändern? Interessant ist hier die offene Heizungsreglung. Die Holzverkleidung ist nachgefertigt. Gut zu erkennen auch das alte Schallgeänge, das weiter vorne etwas nach rechts versetzt aus dem Tunnel kommt. Eine Mittelkonsole gab es bei diesem Modell noch nicht. Mit Bj. 11.67 sicherlich eines der ältesten Fahrzeuge im Club.



S/M 11

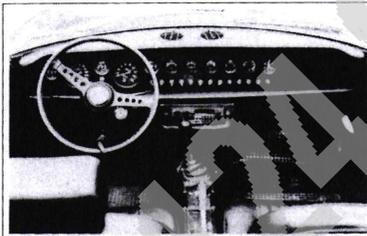


Bild 3:
Die Idee eines durchgehenden Armaturenbrettes hat sicherlich optischen Reiz, doch wären in diesem Fall weniger Instrumente sicherlich mehr gewesen. Wenn der Versuch seine Stereoanlage mitig einzubauen so endet, sollte man doch lieber darauf verzichten.

Bild 4:
Eine optisch sehr saubere Lösung zeigt dieses Bild. Das helle Holz paßt gut zur Innenverkleidung, so daß sich das nachträglich eingebaute Holzlenkrad hervorragend anpaßt. Der Konsoleinbau ist hier gut gelöst. Die Fummelarbeit hat sich gelohnt! Auch hier das Problem - wohin mit den Boxen?

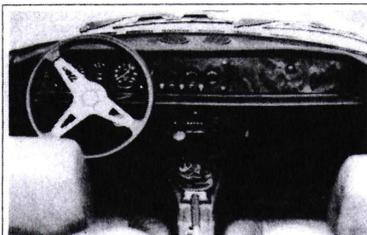
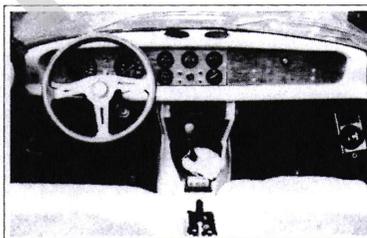


Bild 5:
Auch hier eine sehr schöne und saubere Lösung. Bei diesem Fahrzeug bestechen besonders die Lederarbeiten. Nach Angaben des Besitzers hat die Sonne dem Leder ein meliertes Rot verliehen, das zu der silbernen Lackierung hervorragend paßt.

S/M 12

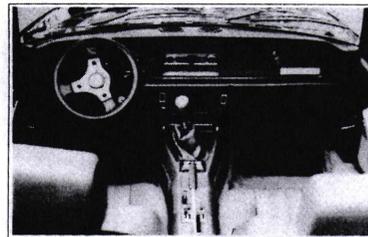


Bild 6:
Hier ein US-Armaturenbrett. Die Umrandung der Instrumente ist schwarz. Das sehr kleine Lederlenkrad stört etwas den Gesamteindruck. Bei einer blauen Lederausstattung sollte man die Armaturenbrettrumrandung doch miteinbeziehen. Kommt sicher noch!!

Bild 7:
Dunkel zeigt sich das Innenleben dieses Eurospiders. Die Wurzelholzfront wird durch die hochgezogene Mittelkonsole (original) unterbrochen. Das Innere wirkt dadurch etwas schmaler aber exklusiver.

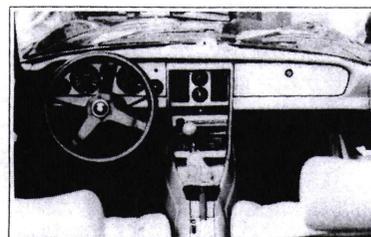
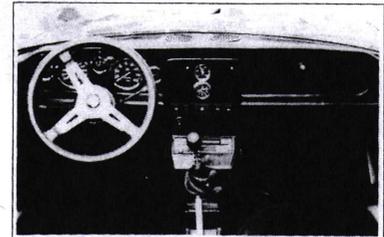


Bild 8:
Das gleiche Modell mit hellem Interieur. Der angenehme Unterschied zeigt sich Unwundersam spätestens dann, wenn der Spider mal für eine Stunde in der prallen Sonne gestanden hat. Im Ganzen super gepflegt.

Dieser Auszug sollte Euch als Anregung dienen, um selbst konstruktive Vorschläge für sinnvolle Ein- und Umbauen zu unterbreiten. Spider-Neulinge werden es Euch danken.
Heiko Carstens

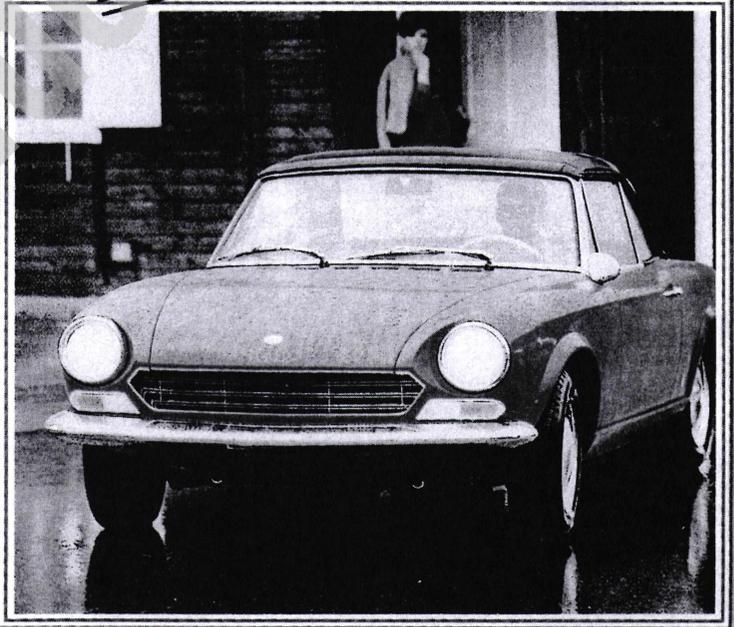
S/M 13



Corinna ist gekommen. Mit freundlichem Diebels!



SPRITZER & MISCHE



Ausgabe 2+3/89

5. Jahrgang

DM 12,-

Interieur, mal preisgünstig!

Hiermit möchte ich alle Mitglieder und Interessenten kurz informieren, daß eine Lackierung von Kunststoffteilen durchaus möglich ist.

Schon Anfang '88 kam mir die Idee, daß zu einem obligatorischen Spiderrot eine schwarze Innenausstattung wenig Kontrast bietet. Da mir weiß zu GTI-mäßig erschien, entschied ich mich für hellbeige.

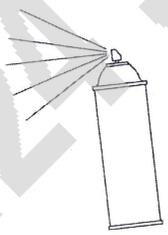
Nach längerer Suche wurde ich im "Auto-Album"-Katalog, 7750 Konstanz, fündig. Eine kläglich aufgemachte Seite 4 la super gestyltem Auto. Das sollte es sein!? Probieren geht über Studieren...

Also nun Fakten: Es handelt sich um ein Vinylspray auf Kunststoffbasis. Das Kind trägt den Namen "Folia-Tec", Tönungsspray der Firma Böhm GmbH, Fürth. (Übrigens: Das Spray gibt es mittlerweile auch im Autozubehörhandel!) Dies bestelle ich zunächst in dem gewünschten Farbton. Danach wurde das Kunstleder ausgesucht und farblich abgestimmt. Das Leder benötigte ich für die Sitzbezüge komplett, da diese aussahen, als seien sie von einer deutschen Dogge zerfetzt worden. Nun zur Verwendbarkeit bzw. den Arbeitsgängen.

Verwenden kann man das Tönungsspray laut Hersteller für jedes PVC. Im Extremfall soll man sogar eine PVC-Verdeck anion können (Man bestreicht die gesamte Belastung!). Ich selbst kann dies nur bis zur Persenning bestätigen. Es sei gesagt, daß dies schon ein gutes Ergebnis ist. Dazu kommt noch, daß meine Persenning letzte Saison wahllos im Kofferraum umherflieg. Und - es hat gehalten.

Arbeitsgänge: Zu bearbeitende Kunststoffteile möglichst ausbauen. Dies empfiehlt sich schon aufgrund des Sprühnebels. Zuerst jeweiliges Teil mit normalem Kunststoffreiniger säubern. Es ist angebracht, heißes Wasser und eine harte Bürste zu verwenden. Anschließend werden die Teile getrocknet. Dann werden die Teile mit Silikonentferner abgerieben. Dies bitte sehr sorgfältig und mehrmals bis in die Ecken, um Silikonspitzen zu verhindern. Dann wird das Spray in mehreren dünnen Schichten aufgetragen. Besondere Beachtung verdienen die Armlehnen, da diese elastisch sind und mit Silikon getränkt (Händ/Handcremes).

Nach dem Spritzen kann bei besonders stark beanspruchten Teilen eine farblose Versiegelung aufgetragen werden. Zuletzt wird normales Cockpit-Spray aufgetragen, um Staub und Dreck keine Angriffsfläche zu bieten. Sollten dennoch spätere Beschädigungen auftreten, kann man mit dem Spray oder einem Pinsel ausbessern (Beim Pinsel etwas Tönungsspray in ein Behältnis geben.)



Letzter Tip: Auch angerissene Armaturenbretter können so ausgebessert werden. Risse treten meist im oberen, rechten Teil auf. Feines Kunstleder mit Karosserie- oder Verdeckkleber aufragen (Bei großen Beschädigungen Unterbau mit Silikon ausbessern.). Klebekante vorne ist der Ansatz zum Holzinsatz. Dort fällt es am wenigsten auf. Anschließend lackieren und es zumindest oberflächlich wieder OK. Zweite Möglichkeit ist eine komplette Neuverkleidung mit PVC-Folie aus dem Zulieferbetrieb der Automobilindustrie. Sie wird mit einem Heißluftfön aufgetragen. Ein Beispielbetrieb ist die Firma Fibrit, Lüneburg. Dort kann man diese Folie beziehen.

Kosten:

1 Dose Folia-Tec	30,-*
1 Dose Versiegelung	30,-
1 Dose Silikonentferner (H 09 Lesonal)	15,-
1 Dose Kunststoffreiniger	5,-

* ausreichend für z.B. 1 Armaturenbrett

Farbtöne: Alpine weiß, Schwarz matt u. glänzend, Burgunderrot, Rot Dunkelblau, Flanellgrau

Mit freundlichem Gruß - Euer Klaus Zippies



2. Teil DER HELD VON MONTE CEPPO

Man hatte keinen Sinn für die mögliche Ästhetik oder Erotik einer Rennmaschine,
keine liebevoll ausgefeilten Details, keine verspielten Zärtlichkeiten





im Fiat-Museum in Turin und kündigt vom Gewinn der Rallye-Europameisterschaft 1975, aber jetzt hat es ja schon Tradition, daß Fiat einmal im Jahr ein Museumsauto für die Autorevue ins Freie schiebt.

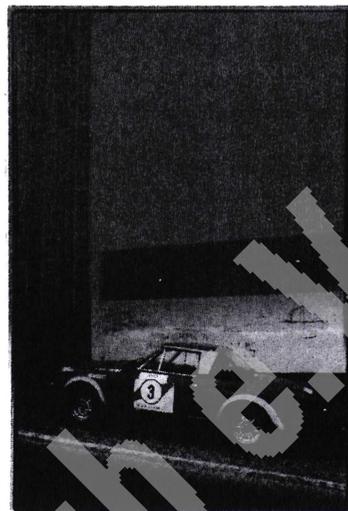
Dieses Auto stammt also schon aus der Zeit, da Fiat die größte und professionellste Rallye-Abteilung irgendeines Werks unterhielt, die „Squadra Rally“. Sie war voller Nutznießer aller Abarth-Entwicklungen, und oberster Boss des Ganzen war der berühmte Aurelio Lampredi, den Enzo Ferrari in seinen Memoiren den „schöpferischsten Ingenieur der Ferrari-Werke“ genannt hatte.

Trotzdem: Dies ist das letzte gebastelte Auto unter den Rallye-Werkswagen, man sieht es so deutlich. Die diversen Luftzufuhren zu Bremsen und Motor, die aufgenieteten Ohrwascheln, die zwanglos plazierten fünften und sechsten Scheinwerfer, so ein Improvisieren hat es danach nicht mehr gegeben, wenn wir mal von der Scheinwerfer+Motor-Belüftung des legendären Akropolis-Quattro absehen.

Man hatte auch überhaupt keinen Sinn für die Ästhetik, sagen wir ruhig: Erotik einer Rennmaschine, wie wir es von Alfa, Ferrari oder Mercedes kennen; keine liebevollen Details, keine technischen Zärtlichkeiten. Hier wurde verstärkt, dort wurde erleichtert, es wurde gedrillt und gepempert, alles war nur der Sache untertan.

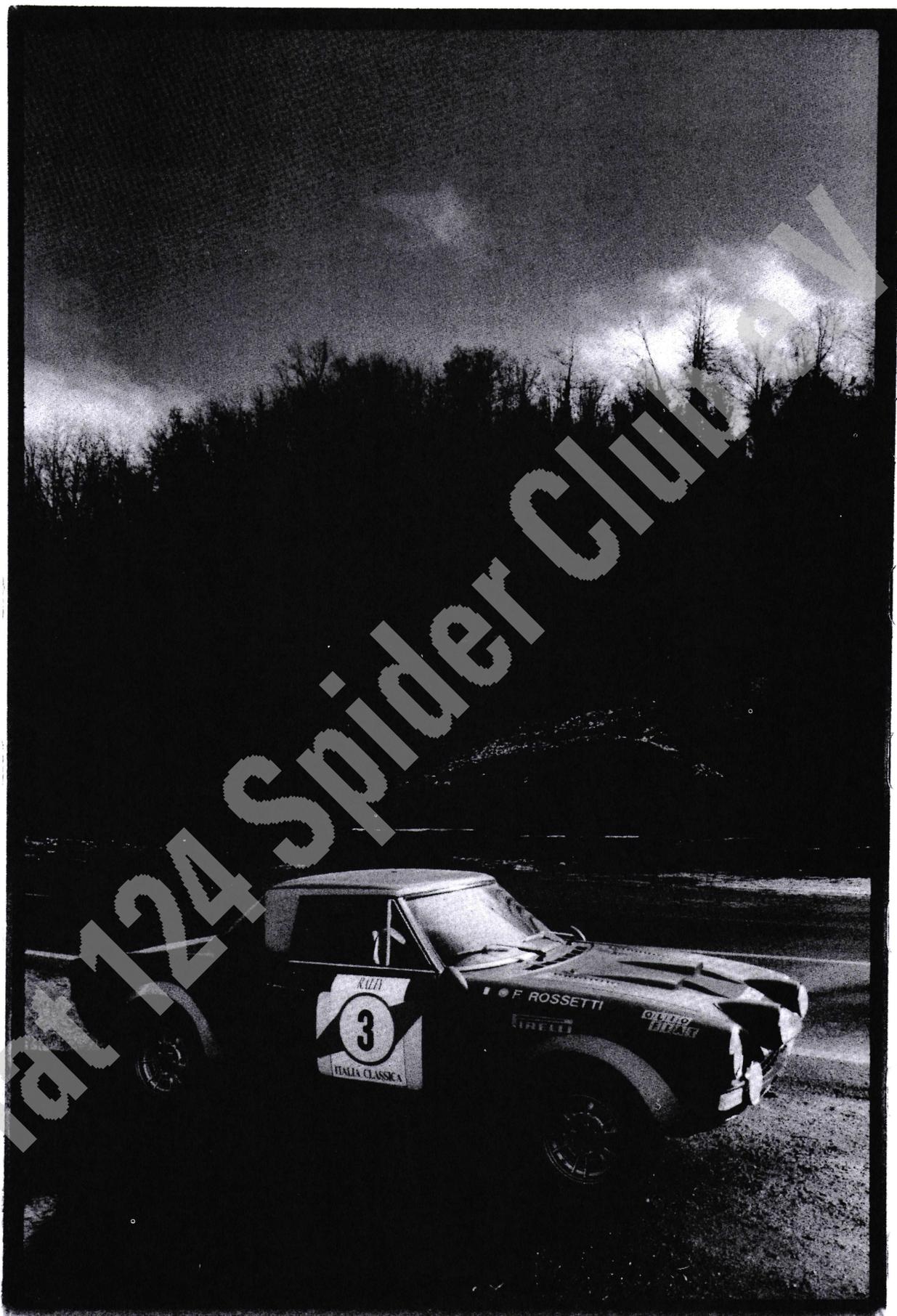
Der Wagen war ein Wunder der Akustik, und ist es noch immer. Sobald der Murl vorne erwacht, die Weber gierig zuzeln, das Gedärm zu knistern beginnt, der Auspuff schon am Stand dröhnt, die Resonanz des Unterbodens prüfend und dann verspielt gegen seine Schellen schlagend, sobald also das ganze Orchester besetzt ist, kriegst du ein Gefühl für die *Tapferkeit* des Geräts. Sehr aufbauend für die Psyche des Fahrers ist es sodann, noch im unteren Drehzahlbereich voll aufs Gas zu latschen. Das ist zwar eine völlig brotlose Übung, aber sie produziert ein tiefes Tröten, Hannibals Elefanten!, das erst dann, ab 6000, in die richtigen, helleren Geräusche übergeht. Konnte man bislang das Greinen des Kraftstrangs, das Tröten des Gedärms, das Vibrieren des Aupuffs und das ganz normale Geplärr des Motors halbwegs auseinanderhalten, so überlagert sich nun alles und addiert sich bis zu einer Art Stille. Du nimmst nichts mehr wahr, geräuschmäßig, du surfst wie Beethoven am Wellenkamm der Neunten, wenn ich Ihnen dieses schlichte Wortbild anbieten darf.

Ich versuche mich jetzt ins Gefühlskostüm der jungen Italiener zu zwängen, kann die Dramaturgie des





Am 2. Oktober 1974 streifte sie die Hitze der Erkenntnis: Ein Tag für Helden!





inneren Aufbaus erkennen: Nun bereits erfüllt von hoher Tapferkeit, macht dich das Fahrverhalten des Abarth noch einmal um ein ganzes Eck schneller. Dies ist zwar sehr-sehr-Heckantrieb, aber mit subtiler Anzeige des Übersteuerns und durchaus rhythmischen Reaktionen, es ist die Einladung zu noch höherer Tapferkeit, und sobald einer die ersten Passagen gemeistert hatte, taub und glücklich und mit weit rausschleifendem Hintern, streift ihn die Hitze der Erkenntnis: Ein Tag für Helden. Und ich, Franco oder Maurizio, Sergio, Fulvio oder Raffaele, ich bin aufgerufen.

*

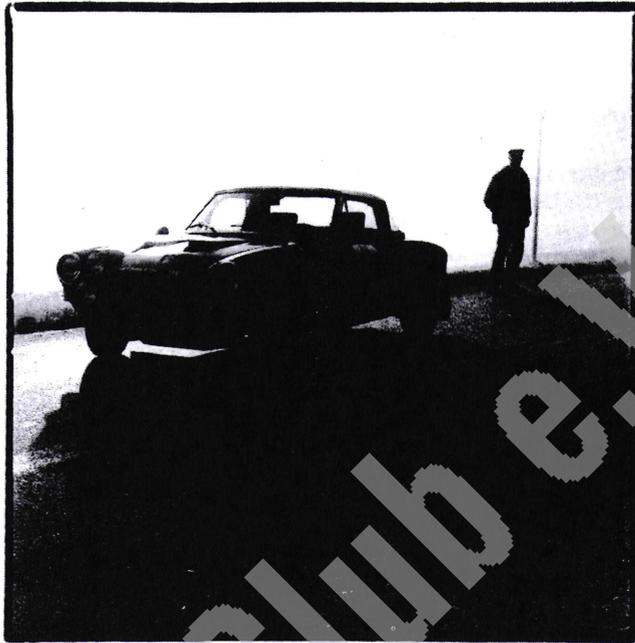
Der großartigste Aufruf erfolgte am 2. Oktober 1974 zur Rallye San Remo. Es hatte sich zwar kein einziges ausländisches Werksteam zu diesem WM-Lauf angesagt, aber immerhin galt es, die aufgeblasenen Burschen vom eigenen Konzern, die Lancia-Leute, die sich wohl für was Besseres hielten, zu disziplinieren. Der arrogante Munari! Und das großkotzige Auto! Stratos!

Also schickte Fiat sieben Werkswagen in die Rallye.

Zu einem einzigen Ausländer hatte man sich überwinden können, das war Markku Alén. Sonst nur Italiener, die besten, wahrlich.

Man soll aber nicht sagen, daß Fiat-Teamchef Fernando Russo die Gefahr der Situation nicht erkannte. Zweifellos dürften seine Jungs den um 60 PS stärkeren Stratos nicht sofort attackieren, das wäre sinnlos, man würde ihn lange und geduldig hetzen müssen, mit den robusten Knochen des Abarth, der Schlaueit seiner Piloten, und der Meute dieses prachtvollen Geschwaders. Sieben Werkswagen, eindrucksvoller hatte sich noch nie eine Sportabteilung vorgestellt.

Um psychologisch ja keinen Fehler zu machen, trat

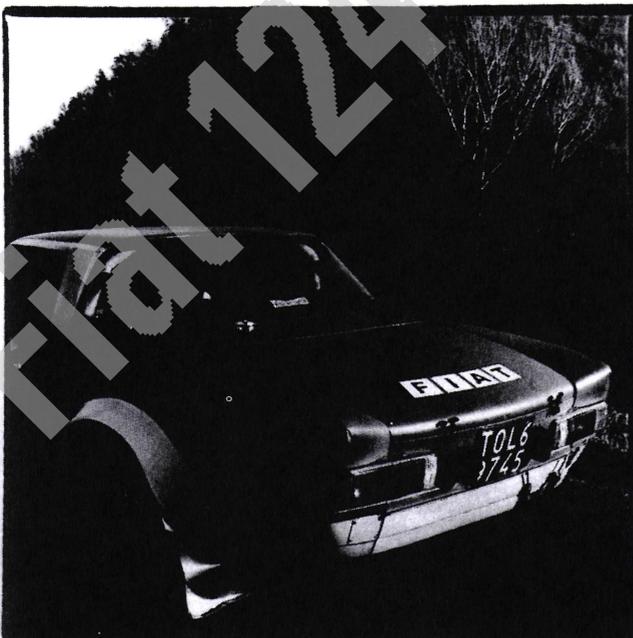


Russo an die Startrampe und redete jedem einzelnen Fahrer ins Gewissen: Laß am Anfang die Finger von Munari! Vorsichtig beginnen! *Claro*. Abtasten! Warm werden! *Si, si. Piano!* Natürlich.

Stolz sah Russo sie entschwinden, einen nach dem anderen, in die Nacht der italienischen Seealpen, zum Monte Ceppo.

Die Rallye war fünf Minuten alt, als Verini den Wagen rausfeuerte. Ebenfalls auf diesen ersten Kilometern der ersten Sonderprüfung hatte Pinto Reifendefekt. Während er das Rad wechselte, kam Paganelli des Feldes, spürte ungefähr: Ich führe!, gab begeistert Gas, verlor aber leider dabei das Auto. Inzwischen hatte Pinto Rad gewechselt und fuhr nun natürlich mit der Wut des Gerechten, kam mit voller Breitseite um die Ecke, und was sah er dort? Er sah das Wrack des Paganelli, und daneben war zuwenig Platz. Pinto hatte einige herzliche Worte für Paganelli übrig, man mußte aber vorher beide demolierten Autos in Sicherheit bringen, denn es kamen ja noch jede Menge Wagen. Zum Beispiel Fulvio Bacchelli. Der sah das Wrack des Verini, die kaputten Autos von Pinto und Paganelli, registrierte somit innerhalb weniger Sekunden die Tragweite des Fiat-Dramas und spürte, daß die ganze Verantwortung für die Squadra Rallye auf die Schultern des Jüngsten überging. Da streckte und reckte er sich, gab begeistert Gas und zerschellte, noch in Rufweite zu Pinto, an einer Mauer.

Ein einziger von sieben Fiat sah das Ziel der Rallye San Remo. Russo ging ins Exil. Es siegte der Stratos des hochmütigen Sandro Munari, der den Fiats am Saisonende sogar noch die ganze Weltmeisterschaft versaute. Lancia Weltmeister! So ein Ärger! □





Umweltzonen: AvD kritisiert Ausnahmegenehmigungs-Chaos und fordert einheitliche Regelung

Ein eindeutiges Schild - aber die Ausnahmeregelungen unterscheiden sich stark.

Eine Umfrage des Automobilclubs von Deutschland (AvD), unter allen für die Umweltzonen zuständigen Behörden - hat ein großes Chaos ans Licht befördert. Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzonen werden in den einzelnen Städten und Kommunen nach vollkommen unterschiedlichen Kriterien erteilt. Die Gebühren variieren ebenfalls sehr stark: Während in Berlin bis zu 1.000 Euro für eine Ausnahmegenehmigung verlangt werden, beträgt



der Höchstsatz für ein Jahr in den meisten anderen Umweltzonen zwischen 100 und 200 Euro.

Dazu kommt, dass ein Großteil der Ausnahmegenehmigungen in anderen oder benachbarten

Umweltzonen nicht anerkannt wird. Möchte ein Kölner beispielsweise Freunde in Hannover besuchen, muss er dort vorab eine neue, zweite Ausnahmegenehmigung beantragen – sonst sollte er besser mit dem Zug und nicht mit dem Auto anreisen. Bisher liegt nur in Baden-Württemberg eine landesweit einheitliche Regelung vor, unter welchen Bedingungen Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Diese gelten deshalb in allen Umweltzonen des Landes. Besitzer einer Ausnahmegenehmigung für Stuttgart dürfen also auch in die Umweltzonen Iffeld, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Reutlingen, Schwäbisch Gmünd und Tübingen einfahren.

Der AvD hält die momentane Situation für nicht akzeptabel und appelliert, schnellstmöglich eine bundesweit einheitliche Regelung zu schaffen. Als Zwischenlösung sollten zumindest die Bundesländer für Klarheit sorgen und dem Beispiel Baden-Württembergs folgen. Prinzipiell hält der AvD Umweltzonen nach wie vor für kein geeignetes Mittel, um die Luftqualität zu verbessern. Messergebnisse beweisen, dass sich die Feinstaubbelastung seit Inkrafttreten der Fahrverbote so gut wie nicht verändert hat. Dass der Flickenteppich dennoch wächst, dass ab Januar/Februar 2009 weitere Städte (z.B. Bremen, Düsseldorf, Karlsruhe) Umweltzonen in Verbindung mit irritierenden Vorschriften einrichten, kann der AvD nicht nachvollziehen.

„Chaos-Splitter“ / Auszüge aus der AvD-Umfrage:

* Für Youngtimer gibt es aktuell nur in Frankfurt eine Ausnahmeregelung: Fahrzeuge, die älter als 27 Jahre alt sind und durch ein Gutachten Oldtimer-Status nachweisen können, dürfen in die Metropole einfahren. Seit Oktober 2008, seit Bestehen der Umweltzone in Frankfurt, haben rund 30 Youngtimer-Besitzer diese Ausnahmegenehmigung erhalten.

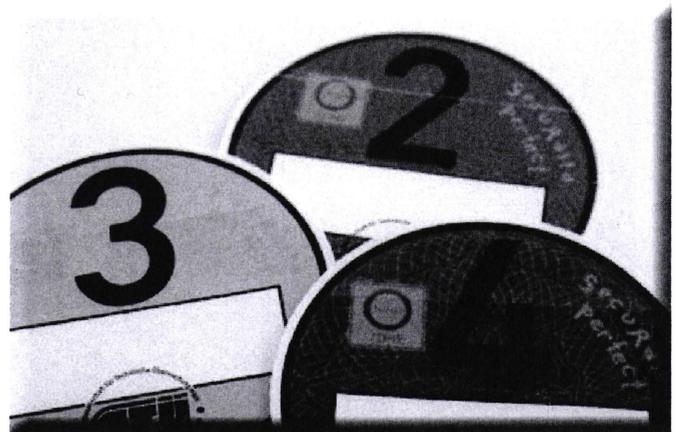
* Eine andere auf Youngtimer anwendbare Regelung existiert in Hannover: Dort dürfen private Pkw maximal 500 Kilometer im Jahr (gewerbliche: 2.000 km/Jahr) innerhalb der Umweltzone fahren – dieses müssen sie über ein Fahrtbuch nachweisen.

* Köln hat festgelegt, dass ab dem kommenden Jahr Ausnahmegenehmigungen ausschließlich für maximal 12 Jahre alte Fahrzeuge erteilt werden.

* Oldtimer dürfen zwar bundesweit in die Umweltzonen fahren – aber nur wenn sie ein H-Kennzeichen oder eine rote Nummer besitzen. Das jedoch haben besonders Kleinwagen mit geringem Hubraum, wie die BMW Isetta oder das Goggomobil, nicht - da der Steuersatz für ein H-Kennzeichen um ein Vielfaches höher ist als der „normale“ auf der Hubraumgröße basierende Kfz-Steuersatz. Also werden die kleinen Raritäten vielerorts ausgesperrt. Es ist erneut lediglich das Land Baden-Württemberg, das Ausnahmen zulässt: die Fahrer müssen allerdings Oldtimer-Gutachten mit sich führen, die rund 150 Euro kosten.

* Die meisten Städte haben die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen für die Zu- und Abfahrten von Veranstaltungen (beispielsweise Clubtreffen) zu erteilen. Kriterien sind jedoch nicht festgehalten oder Auslegungssache. Der AvD bekam überwiegend die Antwort: „Es wird im Einzelfall entschieden.“ Das heißt, es kann von der Entscheidung eines einzelnen Mitarbeiters abhängen, ob eine Ausnahmegenehmigung für eine Veranstaltung erteilt wird oder nicht.

Euer Michael Dusch



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



ab April bei schönem Wetter jeden Sonntag ab 11.00 Uhr: Oldtimer-Treffen am „Alten Bahnhof“ in Burscheid-Hilgen

1. – 5. April 2009: Techno Classica in Essen

10 April 2009: Karfreitagsausfahrt der Region 7 ins Bergische Land oder in die Eifel

25./26. April 2009: 1. Oldtimertreffen italienischer Marken in Köln
www.hilgers-feine.art.de

10. Mai 2009: ab 10.00 Uhr: Oldtimer-Treffen an der Galopprennbahn in Krefeld

13. – 17. Mai 2009: Mille Miglia in Italien

16. – 17. Mai 2009: Motor Classic Festival Crefeld 2009 an der Galopprennbahn in Krefeld

21. – 24. Mai 2009: Deutschlandtreffen der Fiat Clubs im Ostsee-Bad Damp. Organisiert durch die Fiat-Freunde Schleswig www.fiat-freunde.de

21. – 24. Mai 2009: Volumex-Treffen in der Eifel

21. – 24. Mai 2009: Fiat 850er Treffen in 53721 Siegburg, www.fiat850.info

29. Mai - 1. Juni 2009: (Pfingsten) Haupttreffen unseres Clubs in Bad Sooden. Andy und Bettina Wieser fahren mit uns ins Weserbergland und in den Harz und wohnen im Hotel Ahrenberg www.hotel-ahrenberg.de. Ihr könnt die beiden telefonisch erreichen: 05504 999000

14. Juni 2009: ab 10.00 Uhr: Oldtimer-Treffen an der Galopprennbahn in Krefeld

17. – 19. Juli: Rheinbach-Classics. Wir organisieren wieder – wie jedes Jahr – einen Club-Treffpunkt bei Gerd Murtfeldt in der Grabenstraße

19. Juli 2009: ab 10.00 Uhr: Oldtimer-Treffen an der Galopprennbahn in Krefeld

1./2. August 2009: Schloss Dyck Classic Days in Jüchen (Nähe Neuss)

31. Juli – 2. August 2009: Golden Oldies Wettenberg

23. August 2009: ab 10.00 Uhr: Oldtimer-Treffen an der Galopprennbahn in Krefeld

5. – 6. September 2009: Hamburger Stadtpark-Revival

13. September 2009: ab 10.00 Uhr: Oldtimer-Treffen an der Galopprennbahn in Krefeld

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

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



Fächerkrümmer als Basisbaustein zum Motoren-Tuning oder „Angewandtes Straßentuning Stufe 1“

Der Fächerkrümmer muss oft für vieles herhalten. Für die einen ist es ein völlig unnutzes Accessoire im Motorraum, das nur Geld kostet, viel verspricht und nichts bringt außer Kosten. Für die anderen ist es das Phänomen, das aus einem Serienfahrzeug einen für die Straße erlaubten Tourenwagen macht, bei dem es den Fahrer nach Einbau eines solchen Rohres gleich bei der ersten Berührung mit dem Gaspedal aus den Sitzschienen reißt. Der Fächerkrümmer ist weder noch.

Er ist ein Basis-Baustein für weiteren Leistungs-Zuwachs, aber er kann keine Wunder bewirken. Er kann nur so gut sein, wie die Teile vor ihm und die Teile hinter ihm es erlauben. Mit anderen Worten kann ein Fächerrohr alleine nur einen Leistungszuwachs bringen, der in dem Toleranz-Bereich liegt, den der TÜV auch ohne Bedenken akzeptiert. D.h. bis zu fünf Prozent - bei serienmäßigem Zylinderkopf (das Teil davor) und serienmäßiger Auspuffanlage (das Teil dahinter). Ist eines der beiden Teile, z. B. die Auspuffanlage verändert, hat sie größere Durchgänge, entstehen weniger Gegendrücke und die Einheit "Fächerrohr plus Auspuffanlage" erreicht dadurch einen Leistungszuwachs, der sich bis auf zehn Prozent steigern kann.

Was bewirkt das Fächerrohr ?



Bei einem serienmäßigen Motor werden die durch die Verbrennung entstehenden Gase in einem Gusskrümmer kurz gesammelt, dabei zwangsläufig durch das Material aufgeheizt und nach kurzer Stauzeit in einem oder zwei Abgangsrohren vom Zylinderkopf

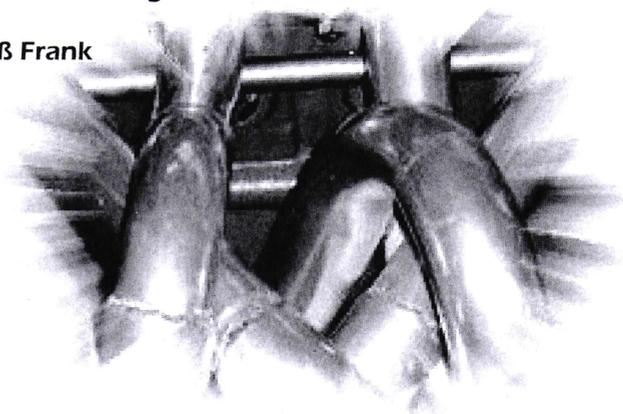
in die anschließende Auspuffanlage abgeführt, in der dann der weitere Verlauf des Abgases durch spezielle Konstruktionen vorbestimmt wird.

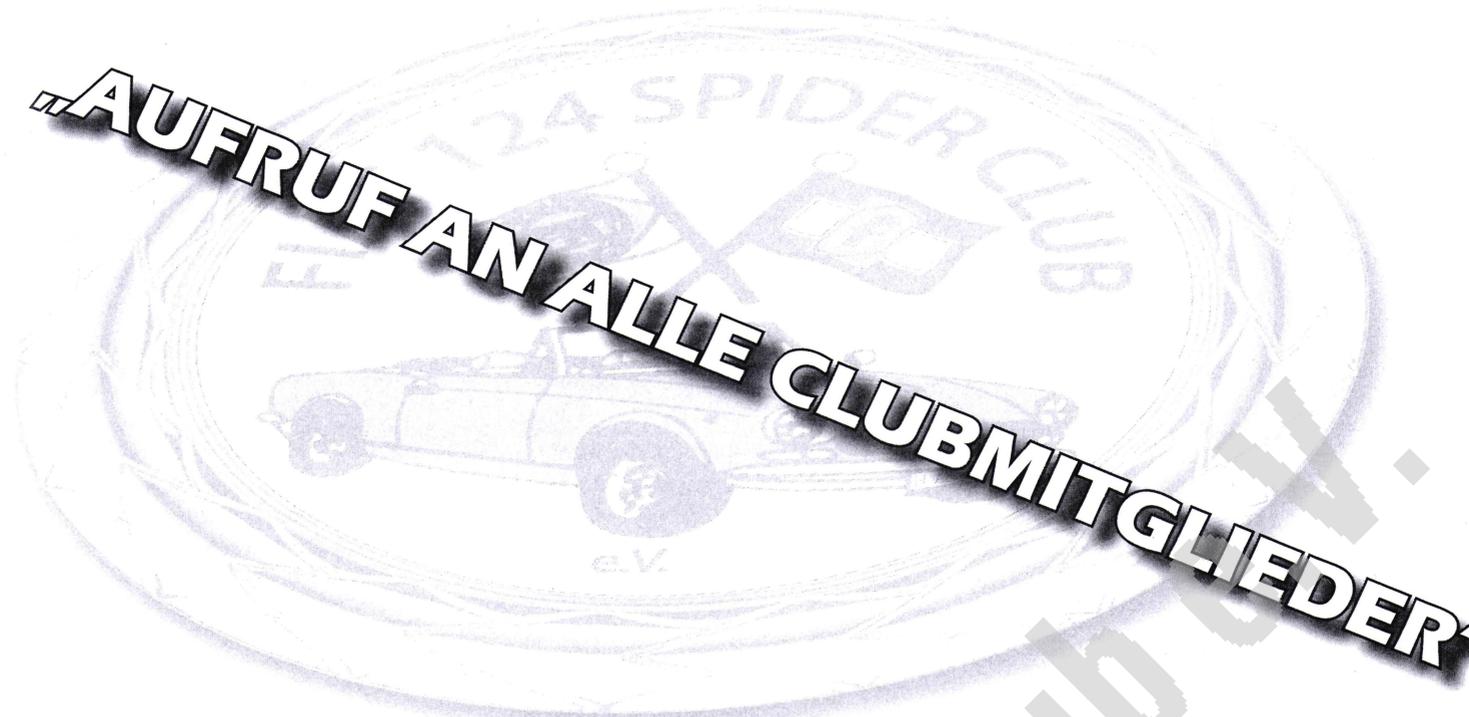
D.h. der Gusskrümmer ist eine Art Wärmespeicher, der ständig unter Wärme- und Abgasdruck steht. Das bedeutet, dass die Leistung, die vom Motor erzeugt wird, nicht so abfließen kann, wie sie könnte, wenn sie freien Lauf hätte.

Das Fächerrohr ermöglicht den entstehenden Gasen gleichmäßig und schnell, ohne Wärmespeicher und Stauraum, in der Reihenfolge, wie sie aus dem Zylinderkopf kommen, abzufließen, weil jeder Zylinderkopf-Ausgang ein eigenes Abgangsrohr hat, das direkt am Zylinderkopf angeschlossen wird. Diese einzelnen Abgangsrohre werden nach leistungs- und strömungstechnisch korrekten abgestimmten gleichen Rohrlängen in ein Rohr zusammengeführt und in die anschließende Auspuffanlage geleitet.

Ein Fächerrohr hat aber neben der bewußten Leistungssteigerung auch noch andere Vorteile. Durch Abnahme des Gusskrümmers vermindert sich die Hitzeeinwirkung im Zylinderkopfbereich. Der Motor ist auch in heißem Zustand startfreudig. Durch die gleichmäßige schnelle Abfuhr der Gase aus dem Zylinderkopfbereich entsteht ein schnellerer und besserer Verbrennungsablauf, aus dem eine Senkung der Energie-Zufuhr (sprich Benzin) entsteht. D.h. ökonomisch fahren, weniger Gas geben, bei Mehrleistung.

Gruß Frank





„AUFRUF AN ALLE CLUBMITGLIEDER“

Liebe Spiderfreundinnen, und Spiderfreunde,

ich bitte ganz dringend um Eure Mithilfe.

Ich bin sehr darum bemüht den Fortbestand des Spidermagazins zu sichern und benötige deshalb immer wieder interessante und spannende Berichte rund ums Thema „Fiat 124 Spider“.

Ich suche zur Veröffentlichung im Spider Magazin

Reiseberichte

Spidergeschichten

Erfahrungsberichte

Umbauideen

Tipps und Tricks rund um den Spider

Slapsticks

Comics

Karikaturen

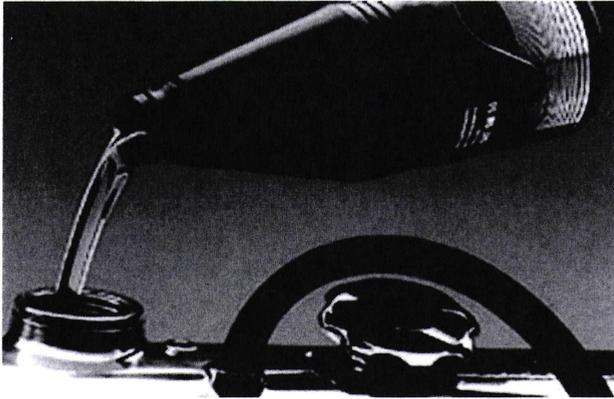
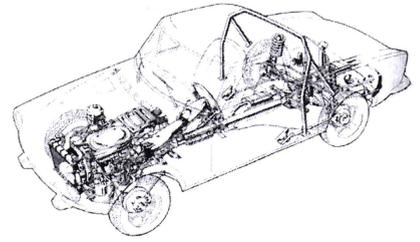
Fotos

und alles was Euch sonst noch einfällt und das Herz eines jeden Spiderfahrers erfreuen könnte.

Herzliche Grüße vom fröhlichen Frank

Bei Fragen wendet Euch per Email an: frankmerkel@online.de oder ruft mich an unter 06188-995135

Berichte zur Veröffentlichung sendet bitte ebenfalls an die obengenannte Emailadresse.



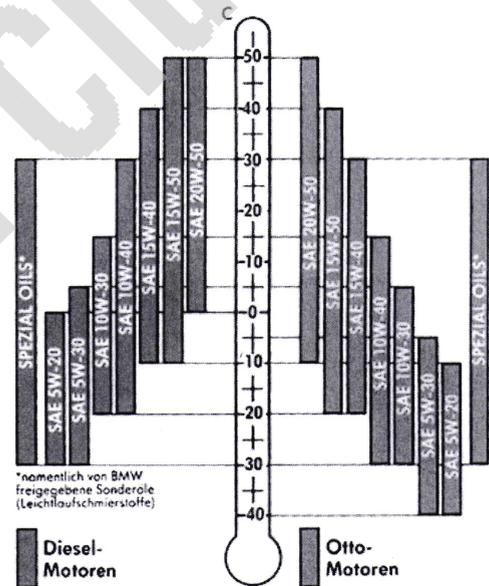
Die Wahl des richtigen Motoröls ist unabdingbar

Die Viskosität bildete 1911 die Grundlage der ersten Motorenöl-Klassifikation und wurde in dem SAE-Klassifikationssystem (Society of Automotive Engineers) festgelegt. Damals für unlegierte (ohne Additive) Einbereichsöle. Auch bei heutigen Mehrbereichsölen wie SAE 5W-40 HD, die wegen der Zusätze für Klassiker vor Baujahr 1950 schädlich sein können, beziehungsweise Ganzjahresölen, ist die Viskosität immer noch eine der wichtigsten Eigenschaften.

Die Entwicklung von Prüfverfahren, mit deren Hilfe sich das Motorverhalten besser vorhersagen lässt, führte zur Viskositätsmessung (DIN 51511) bei unterschiedlichen Temperaturen und Geschwindigkeitsfällen. Unterschieden werden die dynamische und die kinematische Viskosität. Mit der Messung der dynamischen Viskosität erfolgt die Einteilung in die Winterklassen 0W, 5W, 10W, 15W, 20W und 25W. Je kleiner die Zahl vor dem W, umso „dünnflüssiger“ ist das Öl in der Kälte. So erfüllt ein 10W-Öl bei minus 20 Grad alle gängigen Anforderungen der Motorkonstrukteure, ein 5W-Öl schafft dies noch bei minus 25 Grad.

Die kinematische Viskosität ist das Verhältnis der dynamischen Viskosität zur Dichte des Öls bei einer bestimmten Temperatur, Maßeinheit: mm²/s. Hier erfolgt bei einer Prüftemperatur von 100 Grad Celsius die Einteilung der SAE-Sommer-Viskositätsklassen 20, 30, 40, 50, 60. Je größer die Zahl hinter dem W, umso „dickflüssiger“ ist das Öl bei 100 Grad Celsius. Ein SAE-30-Öl läuft also im Sommer leichter als ein SAE-60-Öl, jedoch ist beim 60er Öl der Schmierfilm bei hohen Temperaturen belastbarer (für den Motorsportinsatz etwa). Getriebeöle haben SAE-Einteilungen von SAE 70W (dünnflüssig) bis SAE 250 (dickflüssig).

Ein Bericht von mir folgt
„Schmierige Frage: Welches Öl für welchen Zweck“



Preview Pfingsttreffen 2009

Die ersten (oder sollten wir besser sagen: die letzten?) Vorbereitungen für das Pfingsttreffen sind in vollem Gange.

Am Freitagnachmittag werden die ersten Spideristi im Hotel Ahrenberg erwartet und die wie immer spannenden Erlebnisse der Anreise werden hoffentlich lebhaft und ausdrucksvoll verbreitet.

Die Zimmer können bezogen werden und auf der wunderschönen Terrasse des Hotels mit Blick auf das malerische Werratal kann das Abendessen „a la carte“ eingenommen werden.

Vorab ist soviel zu sagen, dass die Route für Pfingstsamstag bereits fertig geplant ist und die Fahrtstrecke für diesen Tag rund 220 km beträgt.

Unsere Route wird uns über das Heilbad Heiligenstadt, Duderstadt und Rhumspringe in den Harz führen, dort werden dann die ersten „Höhenmeter“ zurückgelegt und wir werden den Nationalpark Harz von unseren Spidern aus geniessen.

Die Kurven wurden nicht gezählt, aber es werden doch einige sein...

Nicht umsonst werden wir Teilstücke der Route auf der „Deutschen Ferienroute Alpen-Ostsee“ und der „Deutschen Märchenstrasse“ befahren.

Zum allgemeinen Wohlbefinden werden insgesamt 3 Pausen eingelegt, auf dem „Torfhaus“ kann man einen Blick auf den höchsten Gipfel Norddeutschlands, den sagenumwobenen „Brocken“ (1142m) geniessen.

Von dort aus geht es weiter zum Mittags-Snack-Stop in St. Andreasberg mit Abfahrt auf der Sommer-Rodelbahn.

Wir möchten einen Vorgeschmack auf den Harz vermitteln, es ist jedoch unmöglich, alle Schönheiten und Sehenswürdigkeiten zu „erfahren“, da unsere Durchschnittsgeschwindigkeit sonst bei errechneten 200 km/H liegen müsste.

Es wird uns jedoch gelingen, den Geschmack auf Mehr zu wecken, so dass wir ganz bestimmt den Einen oder Anderen im Harz wieder treffen werden.

Auf dem Rückweg zum Hotel werden wir dann noch im „urigen Klausenhof“ in Bornhagen eine Kaffeepause einlegen.

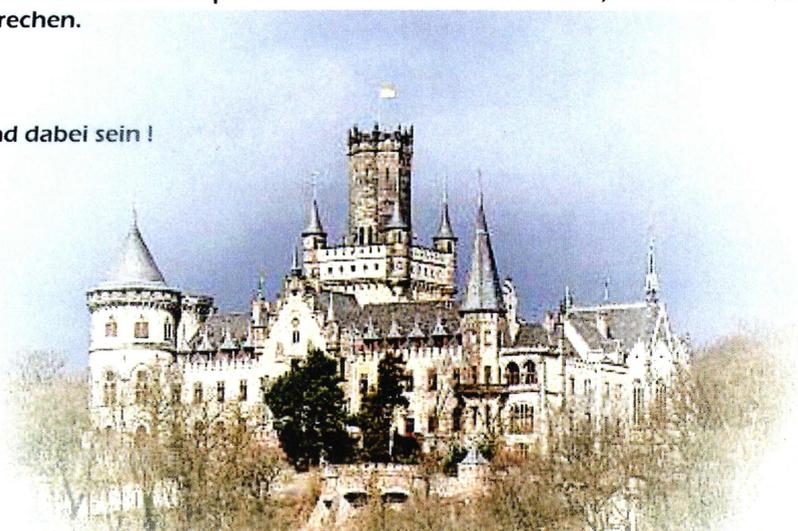
Der Samstagabend steht dann im Zeichen des geselligen Beisammenseins, der Benzingespräche und der Notreparaturen.

Beim Büffetabend dürfen dann die eindrucksvollen Erlebnisse bis spät in die Nacht diskutiert werden, bevor wir am Sonntag zu einer weiteren erlebnisreichen Tour aufbrechen.

Ihr wollt wissen, wo es am Sonntag hingehet ?

Dann schnell das Anmeldeformular ausfüllen und dabei sein !

Infos bei Bettina & Andy Wieser unter
0172/5623939
oder
05504/999000





Winterimpressionen

