

SPIDER

Magazin



Das Treffen

**Pfingsten
im Harz & Weserbergland**

www.fiatspider.de

Ausgabe 2/2009
25. Jahrgang Euro 3,50

pininfarina 





DAS WORT DER ERSTEN

Liebe Spideristi,

unser Club-Treffen in Bad Sooden liegt hinter uns und auf der dortigen Hauptversammlung wurde ein neuer Vorstand gewählt.

Ich möchte uns kurz vorstellen, obwohl viele von Euch mich bereits kennen:

Mein Name ist Petra Boljahn und bin nun die 1. Vorsitzende des Clubs. Seit zehn Jahren fahre ich einen Spider DS, Baujahr 1983, seit acht Jahren gehöre ich diesem Club an und wurde kurze Zeit später in den Posten der Regionalleiterin der Region 7 „bestimmt“. Seither arbeite ich mit im Vorstand.

Als 2. Vorsitzenden habe ich Holger Griebach an meiner Seite. Er wird weiterhin sehr aktiv unseren Internet-Auftritt betreuen und die vielen Fragen im Forum beantworten.

Michael Dusch hat seine Arbeit als Kassenwart auch in diesem Jahr behalten.

Neu dazugekommen sind Andreas Wieser, alias Andy007, der die Arbeit von Ralf de Vree übernommen hat und Euch, die Mitglieder, betreuen wird. Markus Höckelmann ist unser neuer Merchandising-Mann und wird sich rege als „Pressesprecher“ engagieren.

Unsere Zeitung, das Spider-Magazin, ist weiterhin in den Händen von unserem Chefredakteur, Frank Merkel, oder auch als Sk07 bekannt.

Großen Dank möchte ich Ralf de Vree aussprechen, der viele Jahre als 2. Vorsitzender eine super Arbeit leistete. Er wird auch weiterhin unser weltweites Spider-Register führen.

Und natürlich: Michael Möller. Aus beruflichen Gründen gab er den 1. Vorsitz in diesem Jahr an mich ab. Vor 25 Jahren tat er sich mit ein paar gleichgesinnten Spider-Jung-Fahrern zusammen und gründete den Club. Ohne diese „Väter“ gäbe es diesen Club natürlich nicht. In all den Jahren saß der Vorstand zuerst in HH dann

in Frankfurt/Main, dann wieder im Norden und nun im Rheinland.

Im September findet unser Herbsttreffen in der Eifel statt und das nächste Haupttreffen ganz oben im Norden, in Kiel. Ich würde mich freuen, wenn wir uns auch persönlich einmal kennen lernen würden.

Falls Ihr neue Vorschläge, Ideen oder Fragen haben solltet, meldet Euch.

Jetzt wünsche ich uns allen einen super Spider-Sommer und

liebe Grüße
Eure Petra

Inhalt

Editorial

Das Wort der Ersten 3

Inhalt / Impressum 4

Clubinternes

Vorstand 6

News 7

Regionalleiter 9

Stammtisch-Termine 10

Mitgliederbewegung 13

Aufruf an Alle 33

Reportagen

Rabatte bei OCC 20

Saisoneröffnung im Norden 23

Umbau:
Kühlfüssigkeitsbehälter 32

Aktuelles

Herbsttreffen in der Eifel 10

Haupttreffen 2009 17

Sammelbestellung 22

25 Jahre Fiat 124 Spider Club 26

wo Licht ist, ist auch Schatten 34



Haupttreffen 2009 17



Welches Motorenöl 11



25 Jahre
Fiat 124 Spider Club 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 :

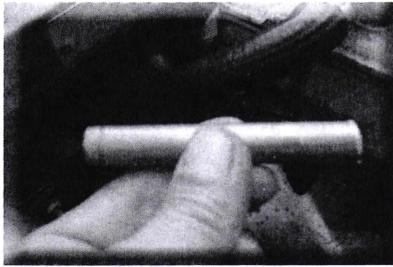
Frank Merkel
Spessartstr. 60a
63791 Karlstein am Main

Satz & Layout:

Frank Merkel
Spessartstr. 60a
63791 Karlstein am Main

Druck:

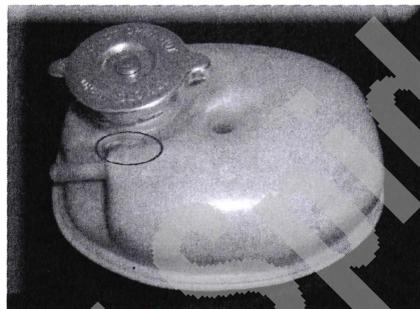
Grafik & Druck
Steiner
Philipp-Reis-Straße 3
63755 Alzenau



Holgers Tipps und Tricks 8



Saisoneröffnung im Norden 23



Umbau: Kühlflüssigkeitsbehälter an einem „DS“ 32

Spidermagazin recylet

Spider Magazin 1 und 2/3 1989

Archiv 14
Reprint (Teil 1.)

Technik
Welches Motorenöl 11

Holgers Tipps und Tricks 8

Redaktionsschluss

09.10.2009

Fotos

u.a.
FM, HG, MD, MM, AW, MH,
WN, CS,
sowie den genannten Autoren

Hotlines:

Der Fiat124 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 die
Anzeigenpreisliste 01/2007

SPIDER CLUB- HOTLINE:

Tel.: 02151 / 8207171

Fax.: 05504 999002

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE

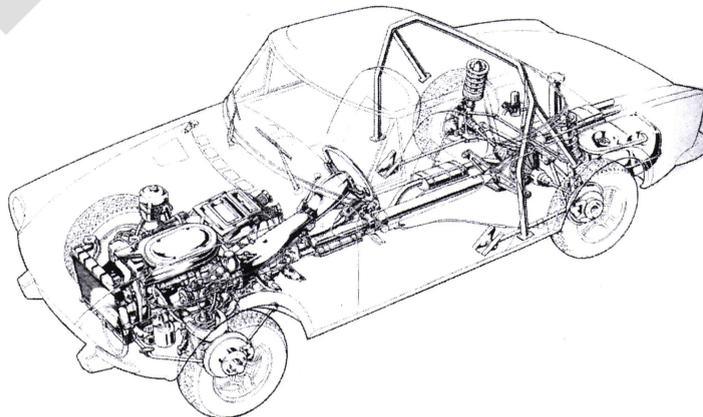
Tel.: 06188 / 995135

25. Jahrgang, Heft 2/ 2009



Der Vorstand

Funktion E-Mail	Name /Adresse	Aufgabe	Telefon /
1. Vorsitzende	Petra Boljahn (pb) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Gesamtverantwortliche im Sinne der Satzung, Clubkontakte	02151 313517 pb@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Holger Griebach (hgb) Beethovenstr. 34a 47799 Krefeld	Webadmin., Archiv, Internet, EDV	02151 8207171 oder 0172 2157257 hgb@fiatspider.de
Kassenwart	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse	04152 79866 md@fiatspider.de
Beisitzer	Andreas Wieser (Andy) Bergring 6 37133 Friedland	Mitgliederbetreuung	05504 999000 Fax 05504/999002 Andy@fiatspider.de
Beisitzer	Markus Höckelmann (mh) Ribbeckweg 11 14476 Groß Glienicke	Merchandising, Pressekontakte	033201 430450 mh@fiatspider.de
Beisitzer	Frank Merkel (fm) Spessartstraße 60a 63791 Karlstein	Redakteur	06188 995135 fm@fiatspider.de Redakteur@fiatspider.de



Technikbetreuung	Rolf Bodewig (rb) Sülzgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik und Technik allgemein	0221 436472 Technik@fiatspider.de
------------------	--	--	--------------------------------------

News, News



Petra Boljahn
1. Vorsitzende



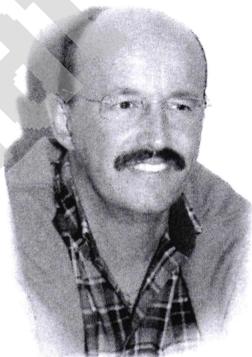
Holger Gießbach
2. Vorsitzender



Michael Dusch
Finanzen/Kasse



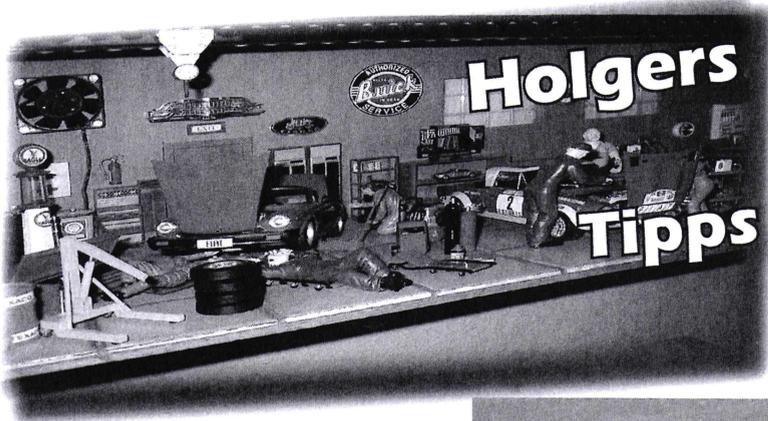
Andreas Wieser
Mitgliederbetreuung



Markus Höckelmann
Merchandising, Pressekontakte



Frank Merkel
Redakteur des Spider Magazin



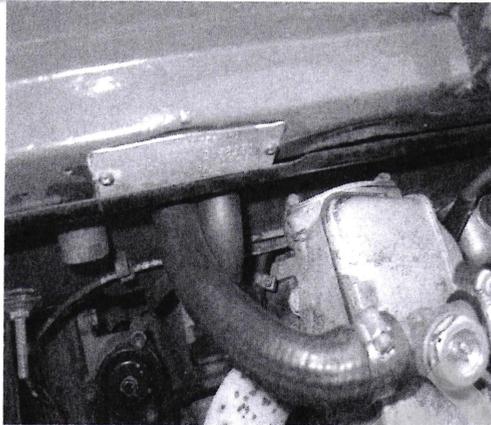
Tipps und Tricks

Jeder Spiderfahrer sollte ein ca. 10 cm langes Kupferrohr mit 15 mm Durchmesser im Kofferraum dabei haben.

Und wofür?

Für die Heizungsanlage.

Denn wer hat das noch nicht gehabt. Ein tropfendes Heizungsventil oder, wenn es ganz dicke kommt, ein undichter Hei-



So kann man getrost weiterfahren, man hat halt nur keine Heizung.

Ich hoffe zwar, dass es Euch nicht passiert, aber so ein Röhrchen nimmt kaum Platz weg.

So, wenn Ihr irgend welche Tipps und Tricks habt, schickt sie mir und wir werden sie hier veröffentlichen.

Wünsche Euch allzeit Gute Fahrt

Holger
hgb@fiat spider.de



man etwas Wasser hinein schütten bis es aus dem anderen Schlauch heraus kommt. Den Schlauch über das andere Ende des Kupferrohrs stecken und die Schlauchschelle fest ziehen, fertig.

zungskühler.

Wenn es dann noch unterwegs passiert, was dann

Man löst die beiden Wasserschläuche an der Spritzwand die zum Heizungskühler gehen und steckt das Kupferrohr in den ersten Schlauch zur Hälfte rein und dreht die Schlauchschelle fest, dann sollte



Der Lenkungsämpfer

Der Lenkungsämpfer im Spider taucht in keiner Bedienungs- und Reparaturanleitung auf und wird von vielen Spiderfahrern vernachlässigt oder gar nicht als wartendes Teil wahrgenommen.

Mir ist das Teil (zum Glück im Hof) abgeplatzt, das Fahrzeug war darauf nicht mehr lenkfähig.

Im Gehäuse des Dämpfers befindet sich eine Fettfüllung, die im Laufe der Jahre eintrocknet. Folge: Das bewegliche Teil des Dämpfers frißt mit dem Gehäuse. Alarmsignal ist eine knarrende Lenkung (am besten bei

stehendem Wagen und ausgeschaltetem Motor zu hören). Zunehmende Schwergängigkeit ist also nicht immer auf die zu breiten Reifen, sondern oft auf den defekten Dämpfer zurückzuführen. Der Ausbau dürfte wohl für die meisten Spiderfahrer kein Problem darstellen und so möchte ich jedem empfehlen, einmal danach zu sehen.

Noch ein Tip: Die Radlaufreparaturbleche vom alten Alfetta passen recht gut am Spider.

Regionalleiter



Schleswig-Holstein Region 1	Armin Hefner	Alte Dorfstraße 32 24790 Rade	0431 3054014 Region-1@fiatspider.de
Hamburg Region 2	Michael Dusch	Vollrathsweg 7 21502 Geesthacht	04152 79866 Region-2@fiatspider.de
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	Am Dresch 15 32130 Emger	05224 93744947 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			02151 / 8207171(Hotline) 02151 / 8207170(Fax) Mail@fiatspider.de



Stammtisch-Termine



Schleswig- Holstein
Auskunft: Armin Hefner
Tel.: 04331 696727

Termin
steht noch nicht fest

Bauer 's Aalkate
Schirnauser See 5
24790 Rade/ Rendsburg

Hamburg
Auskunft: Michael Dusch
Tel.: 04152 79866

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 Griebbach
Tel: 0172-2157257

alle 3 Wochen
Sonntags 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
Fiat -Spider-Seite und per Mail
veröffentlicht

Spessart
Auskunft: Frank Merkel
Tel: 06188 995135

Termin
steht noch nicht fest

Bistro E2“
Alzenau -Süd an der A45, AB Karlstein
63755 Alzenau

Bielefeld
Auskunft: Thomas Eimer
Tel: 05224 9374947

Jeden zweiten Freitag im
Monat ab 19:30 Uhr

wechselnde Lokalitäten
Info unter 05224 9374947



Welches Motorenöl für welchen Zweck?

Wer gut schmiert, der gut fährt! Dieser Weisheit, die noch aus dem Zeitalter der Pferdekutschen stammt, ist wenig hinzu zufügen.

Sie ist bis heute gültig, allerdings ist die Wahl des optimalen Motoröls inzwischen eine komplexere Angelegenheit, als ehemals der rechtzeitige Griff zu Pinsel und Fetteimer. Nach welchen Kriterien also sollten wir uns bei der Wahl des Schmierstoffes richten?

Definitiv turbotauglich soll das Baumarkt-Motoröl sein. Es ist scheinbar unglaublich synthetisch, erträgt höchste Drehzahlen, Lagerdrücke und Temperaturen. Dank seiner „Breitband-Viskosität“ schlägt es sich zum Jahreswechsel in Sibirien genauso gut wie im sommerlichen Stadtverkehr von Rom. Und überhaupt, es erfüllt laut Etikett alle nur denkbaren Anforderungen von Fahrzeugherstellern, Prüfinstituten und Industrienormen. Außerdem ist ein abgehalfterter Formel-1-Rennfahrer mit hochgerecktem Daumen drauf zusehen. Der edle Tropfen glänzt nicht nur goldgelb, dem Preis nach muss sein Hauptbestandteil tatsächlich Edelmetall sein. Und damit für ein echtes Liebhaberfahrzeug definitiv das Mittel der Wahl, oder?

Kann sein, muss aber nicht, denn Öl, das für ein vergleichsweise modernes, gerade überholtes Triebwerk perfekt ist, kann schlimmstenfalls einem in Ehren ergraumtem Triebwerk den Exitus bescheren.

Vor dem Griff ins Ölregal sollte deshalb immer der Blick auf die konstruktive Beschaffenheit des betreffenden Motors stehen. Wesentliche Aspekte dabei: Wie ist das Aggregat gelagert, welche Materialien finden sich in seinem Inneren, wie wird der Schmierstoff gefiltert.

Der Reihe nach: Es gibt mineralische, teilsynthetische und



synthetische Motorenöle. Man unterscheidet überdies Einbereichs- und Mehrbereichsmotoröle, womit die bereits als Stichwort gefallene Viskosität des Öls gemeint ist: Zu Deutsch dessen Fließfähigkeit beziehungsweise Zähflüssigkeit bei einer bestimmten Temperatur.

Die so genannten SAE-Klassen definieren die jeweilige Viskosität. Grundsätzlich gilt: Je höher die zugeordnete Zahl (die sich auf jedem Ölgebinde findet), desto zähflüssiger ist das Öl, eines der Klasse SAE 20 ist also „dünner“ als SAE-50-Schmierstoff. Einbereichsöle haben ein genau definiertes Fließverhalten bei einer bestimmten Ausgangstemperatur, das sich praktisch linear mit der Temperatur des Schmierstoffes verändert. Je wärmer es wird, desto dünnflüssiger wird das Öl, bis schließlich der



Schmierfilm reißen kann. Aus diesem Grund war es lange üblich im Sommer ein anderes Öl zufahren (zähflüssiger) als im Winter. Das Erscheinen der Mehrbereichsöle machte dies weitgehend überflüssig, denn diesen, auch Multigrad genannten Schmierstoffen, waren so genannte Viskositätsindex-Verbesserer, kurz VI-Verbesserer, beigemischt. Dabei handelt es sich um langkettige Moleküle (Polymere), die die Eigenschaft haben, sich bei Kälte zu kleinen Knäuelchen zusammen zu ziehen und bei Wärme das Öl als voll abgewickelte Kette, wie eine Armierung, zu durchziehen und es so zähflüssiger zu machen. Das Ergebnis: Ein Mehrbereichsöl der SAE-Klasse 20W50 ist bei großer Kälte so dünnflüssig wie ein 20er Einbereichsöl, bei großer Wärme aber so zäh wie ein 50er. Je größer der Viskositätsbereich der Öle, desto größer ist der Anteil der VI-Verbesserer. Klingt praktisch und gut, ist auch gut - nur leider nicht für jedes Triebwerk, was an eben jenen Polymeren liegt, auf die ich noch zu sprechen komme.

Mit der Weiterentwicklung der Motoren veränderten sich auch die Öle. Aus den ursprünglichen Einbereichsmineralölen, die (stark vereinfacht gesagt) so einfach in den Kanister kamen, wie sie in der Raffinerie aus dem Bottich liefen, wurden die bereits erwähnten Mehrbereichsöle mit VI-Verbesserer immer weiter mit Additiven versetzt, die beispielsweise die Schmierung verbessern sollen oder auch stark reinigende Wirkung haben. Bei Ölen mit diesen Zusatzstoffen spricht man von legierten Ölen. Auch synthetischen Öle entstanden, wobei es sich auch um mineralisches Öl handelt, das aber gewonnen wird, in dem der Grundstoff in seine Bestandteile zerlegt und anschließend zu einem Produkt mit vollkommen, neuen Eigenschaften wieder zusammengefügt wird. Synthetische Öle decken oft einen sehr großen Viskositätsbereich ab und sind gewöhnlich sehr temperaturstabil. Auch hier gilt: Klingt gut, ist gut - aber ihr ahnt schon, eben nicht für jeden Motor. Und dieses Mal liegt es an den Additivstoffen

Komme ich erst einmal auf die Problematik der VI-Verbesserer und ihrer langkettigen Moleküle zurück.

Diese Polymere sind nicht besonders druckfest (für Fachmänner unter Euch „geringe Scherstabilität“) und werden während des Betriebes im Motor regelrecht zermahlen. Bei modernen Gleitlager-Triebwerken ist die Tatsache zu vernachlässigen, wenn die Ölwechselintervalle eingehalten werden.

Komplett anders sieht das bei wälzgelagerten Motoren aus!!! (..Motor und Getriebe teilen sich die Ölwanne, so wie beim Mini)



Die Druckbelastung des Motorenöls ist hier punktuell, die Molekülketten werden buchstäblich klein gehäckselt, zurück bleibt ein Schmierstoff, der die Eigenschaften von einem viel zu dünnflüssigem Grundöl annimmt.

Die Schwierigkeiten mit hoch legierten und insbesondere mit synthetischen Ölen sind anderer Natur. Die, in ihnen, enthaltenen Reinigungsadditive sind dazu bestimmt, Schmutzstoffe im Öl in der Schwebe zu halten und bis zum Ölfilter zu transportieren, wo sie „entsorgt“ werden. Außerdem lösen diese Schmierstoffe auch ältere Ablagerungen, die dann im Filter abgeschieden werden. Was bei Motoren mit vernünftiger Ölfilterung tatsächlich bestens funktioniert, ist bei Triebwerken ohne oder mit eingeschränkter Ölfilterung fatal: Der abgelagerte Dreck wird gelöst, fleißig durch den Motor gepumpt und sorgt so für rapiden Verschleiß. Im Extremfall für sehr rapidem Verschleiß, dann etwa wenn der Dreck, der es sich in der Ölwanne bequem gemacht hat, eine wichtige Ölbohrung verstopft

Auch die Annahme, ein komplett überholter und von allen Ablagerungen befreiter Motor könne fortan mit hoch legiertem Öl betrieben werden, ist nur bedingt richtig. Zwar ist unmittelbar kein kapitaler Schaden zu befürchten, aber Abrieb und Schmutz bleiben hier natürlich in der Schwebe und werden fröhlich durch alle Lagerstellen gepumpt.

Ein Sonderfall schließlich sind Triebwerke mit Ölreinigung durch eine Zentrifuge. Der Motor vom Fiat 850 ist ein gutes Beispiel. Der Hauptstrom des Öls läuft durch die hohle Keilriemenscheibe und durch die Fliehkräfte lagern sich die Feststoffe im Öl an den Außenwänden dieser Zentrifuge ab. Fragt mal einen 850-Fahrer, der schon mal nach 50.000 km die Zentrifuge gereinigt hat; es findet sich eine millimeterdicke Schmutzschicht mit kohleähnlicher Konsistenz und ihr bekommt eine Ahnung davon, dass es nicht gut wäre, diese Kruste im Betrieb mit Synthetischem Öl „weg zuspülen“.

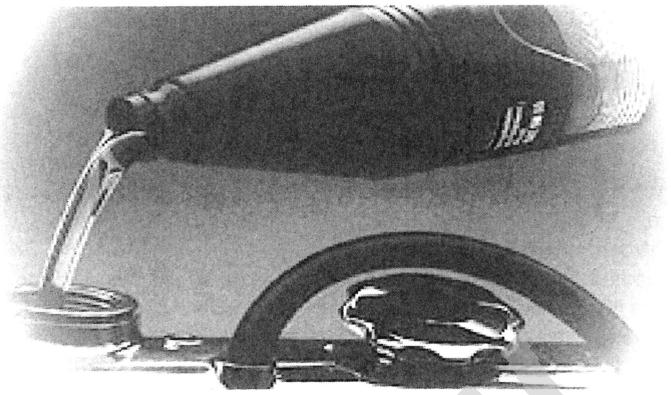
Auch schmierende, unterstützende Additive sind potentiell gefährlich, insbesondere, wenn es sich um Feststoff-Additive (Stichwort: Molybdänsulfid) handelt. Sie können sich dort ablagern, wo Zentrifugalkräfte wirken, beispielsweise in den Ölkanälen und Schmutztaschen von Kurbelwellen. Die Idee, sein eigenes unlegiertes Öl mit solchen Mittelchen zu verfeinern, ist definitiv nicht die Beste. Außerdem sind mir Fälle bekannt, in denen Additive Buntmetalle in Triebwerken angegriffen haben. Eine generelle Aussage, welches Additiv für welche Metalllegierung ein Problem darstellt, ist schwer zu treffen. Solltet ihr allerdings wissen, dass sich in euren Aggregaten so manche Lagerbuchse aus Messing oder Bronze dreht oder dass die Anlaufscheibe der Kurbelwelle aus vergleichbarem Material ist, - ist Vorsicht angesagt!



Womit ich auch schon beim Fazit meiner Betrachtung wäre. Es gibt diverse Ölhersteller, die sich nicht zu fein sind, die zahlenmäßig, relativ kleine Oldtimergemeinde zu bedienen.

(Bezugsadressen: siehe Kasten)

Sowohl vollkommen, unlegierte Einbereichsöle unterschiedlicher Viskosität sind zu bekommen wie auch sehr mild legierte Mehrbereichsöle. Erstere sind definitiv das Mittel der Wahl bei sehr alten Motoren sowie anderen, lange ungeöffneten Triebwerken ohne wirklich funktionierende Ölfilterung. Ein frisch überholtes,



vollkommen sauberes Triebwerk kann ohne effektive Filterung des Schmierstoffes mit dem erwähnten, milden legierten Mehrbereichsöl betrieben werden. - Dass die Ölwechselintervalle eingehalten werden, versteht sich von selbst.

Komplett gleitgelagerte Motoren mit ordentlicher Hauptstromölfilterung, wie sie seit den sechziger Jahren erschienen sind, kommen mit den modernen Ölen zurecht, - mit einer Ausnahme: Wenn solche Motoren lange mit herkömmlichen Mineralölen bewegt wurden, solltet ihr nicht auf Synthetiköl umstellen, denn dessen zu starke Reinigungswirkung kann zu den vorstehend beschriebenen Problemen führen.

Grundsätze:

Es dürfte sich herum gesprochen haben, dass Öl- und Ölfilter-Wechselintervalle, die der Hersteller vorschreibt, als verbindlich anzusehen sind. Und auch, dass ein Ölwechsel ohne Filterwechsel Sparsamkeit am falschem Platz ist. Gerade bei Oldtimern ist zu dem vor der Winterpause ein Ölwechsel angeraten, insbesondere um schädlichen Auswirkungen von Kondenswasser vorzubeugen.

Bei Motoren mit verschleißbedingten Öldruck- und Ölverlustproblemen kann der Einsatz von Einbereichsöl der entsprechenden Viskosität anstelle von Mehrbereichsöl übergangsweise die Symptome bekämpfen, die Ursache aber natürlich nicht.

Anbieter

Traditionshersteller Castrol besinnt sich seit langer Zeit seiner Wurzeln und bietet eine komplette Klassik-Produktlinie an.

Bezugsadresse findet ihr unter:

http://www.multimap.com/clients/content.cgi?client=bp_de&page=index



Autol, Tochter des Agip-Konzerns, hat ebenfalls Öle im Programm, die speziell auf Klassiker-Anforderungen abgestimmt sind

Euer Redakteur Frank



Mitgliederbewegungen

Neu

Detlef Birr
Reg. 11

Jahnstr. 24
93326 Abensberg

09443/700725
detlef.birr@web.de

Mark-Colin Böhm
Reg. 2

Berner Heerweg 493
22159 Hamburg

0176/61559701
mark@av-media.org

Carsten Brückner
Reg. 9

Wallmerstr. 137
70327 Stuttgart

0711/8829241
c-brueckner@web.de

Samuel Forster
Reg. 6

Steinkreuzer Str. 3
34320 Söhrewald

05608/1251
M.-S.Forster@t-online.de

Jürgen Friedmann
Reg. 5

Schmetterlingsweg55
33719 Bielefeld

0172/2743327
j.friedmann@greentomato.de

Nicola Lacetera
Reg. 6

Alter Kirchweg 6
38446 Wolfsburg

05363/72613
familie-lacetera@wolfsburg.de

Michael Ritz
Reg. 6

Dorfstr. 3
36151 Steinbach

0171/4815637

Michael Siebert
Reg. 6

Weidenstraße 52
35418 Buseck

0172/6198930
siebert@gmx.org

Änderungen;

Andreas Fohs
Reg. 3

Schulstr.26
13187 Berlin

030/39797695
fohsandreas@yahoo.de

Sven Willen
Reg. 1

Kanalstr. 25 B
24159 Kiel

0431/5302012
sven.willen@googlemail.com

***** Aufruf an alle Club Mitglieder *****

sendet bitte Eure Email-Adressen an

Andreas Wieser,

unseren neuen Mitgliederbetreuer.

Andy@fiatspider.de

oder

per Fax an 05504 999002

hobby

Das Magazin der Technik

SONDERHEFT zum 15. Jahrgang

Die Welpresse
wählt den
Mann des Jahrhunderts:

Wernher von Braun

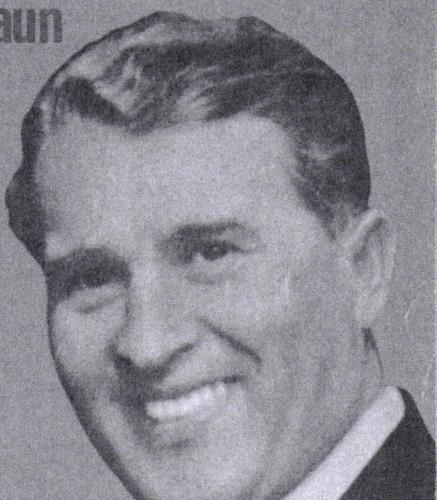
Deutschlands
Traumschiff:
die neue 'Hamburg'

Parade
der Heimwerker

hobby-'Utopien'-
heute schon
Wirklichkeit!



TEST:
Fiat 124 Sport



Vollblut vom Fließband:

Test: Fiat 124 Sport



Mit 110 km/h rast der D-Zug durch die Nacht, Nebel und Schneegestöber. Während der Durchfahrt durch den Gotthard drehe ich mich in meinem engen Schlafwagenbett auf die andere Seite und träume von einem Auto, das mich eingefleischten Autofahrer in

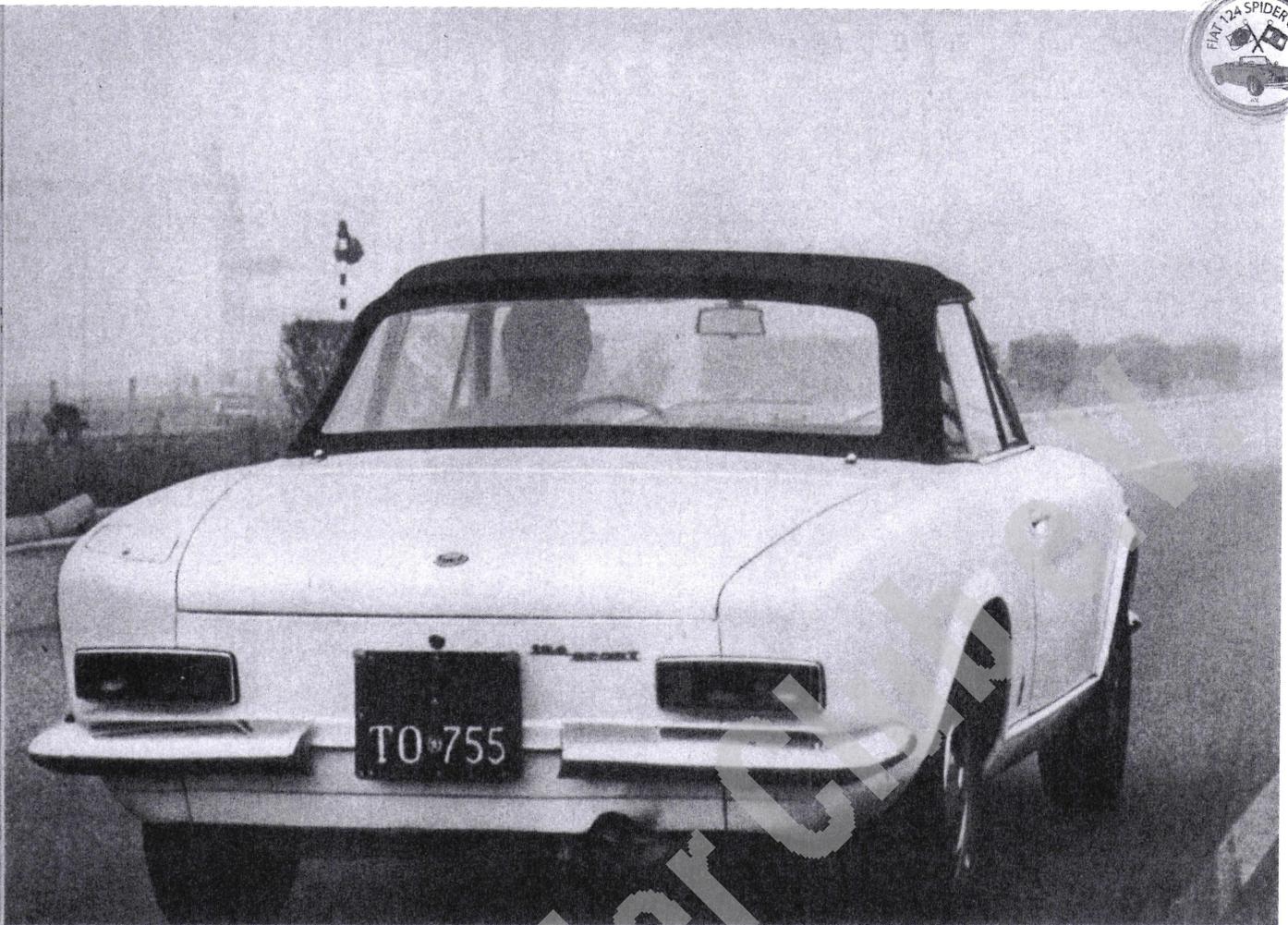
Aus dem Club-Archiv

Heute habe ich aus dem Archiv einen der ersten Berichte über den Fiat 124 Spider, aus dem Jahr 1966, der in dem Sonderheft der „hobby“, Das Magazin der Technik stand, für Euch heraus gesucht.

Im Anhang ist dann noch der große Bruder „Der Dino-Spider“, kurz beschrieben.

Wünsche Euch viel Spaß beim lesen

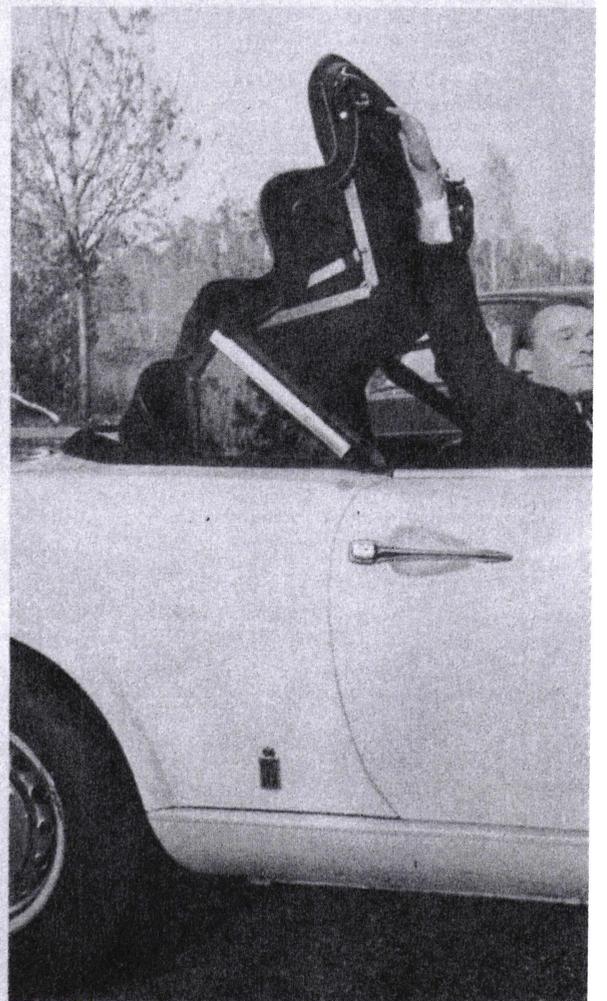
Euer
Holger



diesen Zug gebracht hat: vom neuen Fiat 124 Sport. Der Turiner Salon war vorbei, Fiat mit einem ausführlichen Test einverstanden, doch die Zeit eilte: „Übermorgen bauen wir unsere Meßstrecke auf der Autobahn Turin-Ivrea ab“, sagte man uns.

Auf dem Turiner Hauptbahnhof empfangen mich die Vertreter der Fiat-Pressabteilung, doch nach der ersten Begrüßung dränge ich zum Ausgang, weil ich es kaum erwarten kann, das Auto zu sehen, von dem nun alle Welt spricht, und da steht er, der Fiat 124 Sport! Hübsch sieht er aus, von Pininfarina geformt, schlicht, ohne Spielereien, vorn ein kleiner Ferrari, das Heck von leicht profilierten Kotflügeln geprägt. So erscheint der Wagen hinten extrem breit und flach. Auch mit geschlossenem Dach wirkt er elegant und sportlich.

Eine einladende Geste zum Einsteigen. Doch ich halte inne und lasse erst einmal die Innenausstattung auf mich wirken: Schwarz gepolsterte Sitze und Türverkleidungen, der Fußraum ist mit Teppichen ausgelegt. Nun ist er da, der Augenblick, auf den ich solange gewartet habe, ich sitze in Fiats neuester Kreation. Das Armaturenbrett ist ganz mit Holz verkleidet. Man sitzt hoch und kann die Straße gut übersehen, auch nach hinten durch die breite Heckscheibe. Mein Begleiter, Signor Salvione, erklärt mir schnell noch alle Bedienungs-Details





Grünes Licht für Meßfahrt Nr. 2 wird eben angezeigt. Über eine Strecke von vier Kilometern wird die Zeit für 400 m, 1000 m und die gesamte Distanz elektronisch gemessen. Beim Durchfahren der Vierkilometermarke wird außerdem die Endgeschwindigkeit aufgezeichnet.

Vom Fahrersitz aus läßt sich das Verdeck bequem öffnen und schließen. Eine besonders praktische Sache sind die hinteren Seitenscheiben: Sie ermöglichen auch bei geschlossenem Dach eine gute Sicht seitlich nach hinten und verschwinden beim Zurückklappen dann in einer Versenkung.

Zwei breite, gut geformte Sitze und zwei Notsitze bieten im Fiat 124 Sport Platz für vier Personen. Allerdings sind die hinteren Sitze nur für Kinder groß genug.



und spricht auch von den Bemühungen, die sich Fiat um die Gestaltung gerade dieser Sitze machte. Sie sind so konstruiert, daß nach Möglichkeit die Entfernung zu Pedalen und Lenkrad bei allen Körpergrößen weit genug ist. Das ist richtig, allerdings mit einer kleinen Einschränkung: das Lenkrad steht zu flach. Die Holzimitation des Lenkrads ist überdies ziemlich glatt, so daß es sich empfiehlt, beim Fahren Handschuhe zu tragen. Hier kommt auch gleich meine Standard-Frage an Signor Salvione, wie es mit der Lenksäule bestellt ist. Als eifriger hobby-Leser weiß er sofort, worauf ich hinaus will, und lächelt: Keine Angst, amico, die Lenksäule ist abgewinkelt und kein Spieß!

Vorbildlich ist die Anordnung der Instrumente. Groß im Blickfeld stehen Tachometer und Drehzahlmesser, natürlich Rundinstrumente. Daneben die kleinen Armaturen für Oldruck, Wassertemperatur und Benzinuhr. Vom Lenkrad 'fällt' die rechte Hand direkt auf den Mittelschalthebel, fünf Gangstufen und der Rückwärtsgang sind zu bedienen. Wohl reizt das winterliche Wetter nicht zum Fahren mit offenem Verdeck, doch ich will gleich probieren, zu welcher Sorte es gehört. Es ist ein 'schnelles' Verdeck und läßt

Haupttreffen 2009

vom 29. Mai - 1. Juni 2009



Pfingsttreffen 2009 des Fiat 124 Spider Club im Harz & Weserbergland

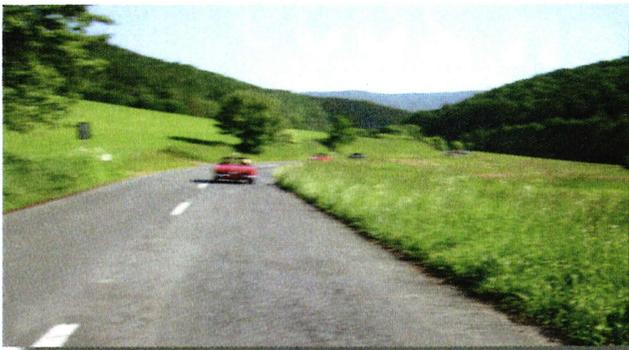


Als Neulinge der Fiat-Spider-Szene haben wir uns oft im www.fiatspider.de-Forum aufgehalten und auf unsere Fragen haben wir immer prompt und freundlich eine Antwort erhalten.

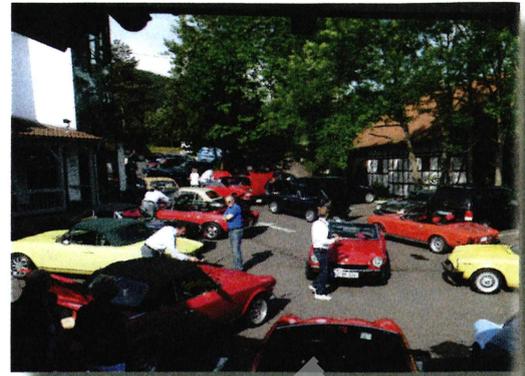
Nach einem spontanen Entschluss in Jahr 2007 haben wir uns entschieden, im Netz nach einem „Kleinen roten Italiener“ Ausschau zu halten. Innerhalb von zwei Stunden hatten wir einen gefunden, am nächsten Morgen angeschaut und gekauft. Als wir den „Kleinen Roten“ unser Eigen nennen durften, suchten wir Gleichgesinnte im Netz.

Und dann war es so weit, das Pfingsttreffen 2009 im Harz & Weserbergland stand an.





Der Samstag:
Die erste Ausfahrt bei relativ gutem Wetter führte uns durch den Harz und weiter zur Sommerrodelbahn in St. Andreasberg wo wir auch einen Lunch zu uns genommen haben, viele von uns hatten auf der Sommerrodelbahn



Alleine unsere Anreise über Land bei herrlichem Sonnenschein war schon ein Kurzurlaub. Als wir am Treffpunkt angekommen waren und im Hotel Ahrenberg eingekcheckt hatten, sind wir auf der Terrasse von den Mitgliedern des Spider Clubs herzlich empfangen worden.

Hier noch einmal ganz herzlichen Dank an Euch alle! Ihr seid alle nette sympathische Leute!



Ihren Spaß.

Der Freitagabend bestand vor allem aus Kennenlernen, Fachsimpeln, Essen und Trinken.

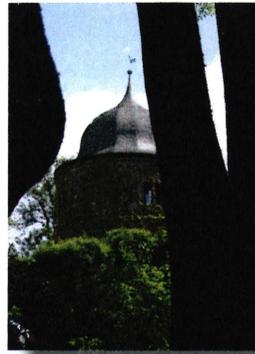


Als nächstes Ziel fuhren wir weiter zu einem schönen heißen Kaffee und einem Stück Kuchen. Eine Stunde später ging es weiter zurück zum Hotel.



Die Strecke die Bettina und Andy ausgesucht hatten, waren mit Kurven gut bestückt und man hatte richtig Freude beim Fahren.

Am Abend gab es einen schönen Abschluss im Hotel mit einem Barbecue und tollen Benzingsgesprächen.



Der Sonntag:

Die Ausfahrt führte uns an der Weser entlang wo es viel fürs Auge zu sehen gab, es ging nach Hann. Münden wo wir eine Stunde Pause zur Besichtigung eingelegt hatten.

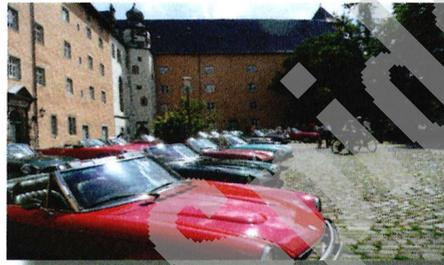


Auf dem Rückweg fuhren wir durch einen Friedwald und es ging zurück zum Hotel wo wir noch am späten Nachmittag unsere Jahreshauptversammlung inklusive der Neuwahlen von dem neuen Vorstand abgehalten haben.

Der Abend klang mit einem super mediterranen Buffet und vielen tollen Gesprächen aus.

Der Montag:

Leider mussten wir schon am Montagvormittag die Heimreise antreten



Der Anblick der vielen geparkten Spider vor dem Welfenschloß erregte die Aufmerksamkeit der Passanten

Wir glauben sagen zu können, wir alle hatten ein schönes Pfingstweekenende, es hat uns viel Spaß gemacht hat, was wir in der Hauptsache diesmal Bettina und Andy zu verdanken haben.

An Bettina und Andy Wieser geht ein herzliches Dankeschön für die tolle Organisation und Durchführung der Veranstaltung.

Liebe Grüße

Inge und Michael
aus Buseck bei Gießen

Nach der Pause ging es weiter zur Sababurg im Reinhardswald wo wir Zeit für eine kurze Entspannung hatten.



Der Fiat 124 Spider Club bedankt sich bei folgenden Firmen und Institutionen, die zur Durchführung der Veranstaltung beigetragen haben :

Bergasthof Ahrenberg, Frau Stöber-Meyer und Team

Frau Karen Ruppelt von der TOURIST-INFORMATION-SANKT ANDREASBERG
Herrn Karsten Otto von der Alberti-Lift GmbH Sankt Andreasberg
Familie Röhrig vom Klausenhof Bornhagen
Stadt Hann. Münden, Herrn Martin Böhmer



Rabatte bei OCC

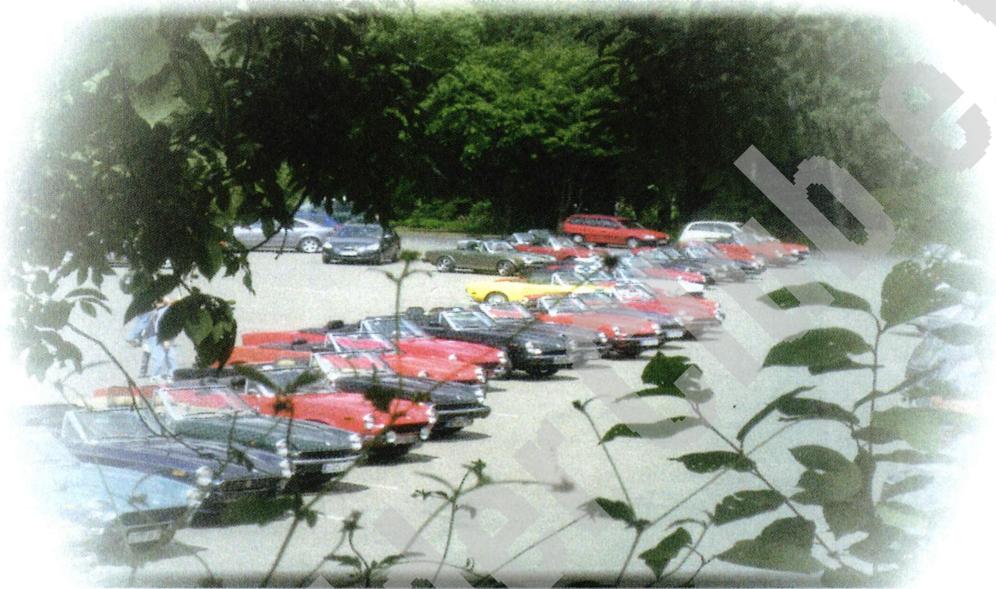
Wer es noch nicht weiß: bei der Versicherung Oldie Car Cover GmbH erhalten wir einen Club-Rabatt.

Bitte gebt dies an. Und wenn es noch nicht geschehen ist, könnt Ihr es noch ändern.

Der OCC liegt eine Mitgliederliste vor.

Viele Grüße

Petra



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

Herbsttreffen 2009 „Die Eifel“



BONN

Das diesjährige Herbsttreffen findet in Wershofen in der Nähe von Bad Münstereifel statt.

Sören und Gerd fahren mit uns quer durch die Eifel. Viele kleine Straßen und „manchmal 180 Grad Kurven; man fährt also praktisch in die Richtung zurück, aus der man gekommen ist“ (Zitat Uwe B. aus Berlin). Das heißt: die Serpentina laden uns ein.

Termin: 11. bis 13. September 2009

Hotel: Wir wohnen im Landgasthaus Pfahl (www.landgasthaus-pfahl.de).

Die Doppelzimmer kosten pro Nacht € 66,00 (bei zwei Nächten Aufenthalt) bzw. € 78,00 (bei einer Nacht) inklusive Frühstück.

Das Einzelzimmer kostet € 48,00 bzw. € 54,00.

Es gibt eine Familien-„Suite“ mit vier Betten: sie kostet € 100,00 pro Nacht.

Abendessen: Freitag: Individuelle Anreise, Essen à la carte.

Samstag: Fußmarsch durchs Dorf zur Grillhütte. Das rustikale Buffet kostet € 18,00. Getränke zum „Eifel-Preis“.

Die Zimmer sind für uns bis zum 25. Juli 2009 reserviert. Meldet Euch also bitte rasch an. Wenn das Hotel ausgebucht ist, müssen wir ins Hotel Kastenholz (www.kastenholz-eifel.de) ausweichen (dort haben die Zimmer zwar vier Sterne, aber auch ihren Preis).

Schickt Eure Anmeldungen bitte per Fax (0221 220 5659) oder per E-Mail pb@fiatspider.de an mich. Telefon: 0172 49 59 720 oder 02151 31 35 17.

Liebe Grüße

Eure Petra Boljahn, Gerd Murtfeldt und Sören Trost

Oldtimer als Geldanlage – "Garagengold" begehrt

Trotz bzw. wegen der weltweiten Wirtschaftskrise boomt der Markt für historische Fahrzeuge. Oldtimer sind als Geldanlage momentan begehrt, wie selten zuvor. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) beobachtet seit Monaten, dass finanzkräftige Damen und Herren statt in Fonds oder Aktien eher in krisensichere Sachwerte investieren – in „Garagengold“. Und so erleben vor allem Liebhaberstücke eine Renaissance. Viele Händler bestätigen, dass Oldtimer-Fans momentan ihre Sammlungen erweitern und teilweise viel Geld für ein Prachtexemplar ausgeben. Gefragt sind insbesondere Vorkriegsmodelle, die als solide Anlage gelten.

Gruß
Michael Dusch

<http://stream-tv.de/sendung/1260732/zdfinfo-kanal-oldtimer-als-geldanlage>



Hallo zusammen...

Im Internet-Forum unserer Seite www.fiatspider.de wurde diese Aktion bereits aufgerufen. Es gibt eine Uhr mit dem Zifferblatt eines Tachos.

Die Frage ist nun, welche Ausführung: Europa- oder Meilen-Tacho. Die Mehrzahl der Käufer entscheidet, welche Tacho-Scheibe es sein soll.

So sieht die Uhr mit einem Käfer-Tacho aus:

Wir müssen mindestens 20 - 25 verbindliche Besteller zusammen bekommen damit sich der Aufwand überhaupt lohnt.

Die Uhr wird ca. 150 Euro kosten. Der Preis richtet sich nach der Anzahl der Bestellungen.

Falls Ihr Interesse habt, schickt mir eine E-mail oder ruft mich an.

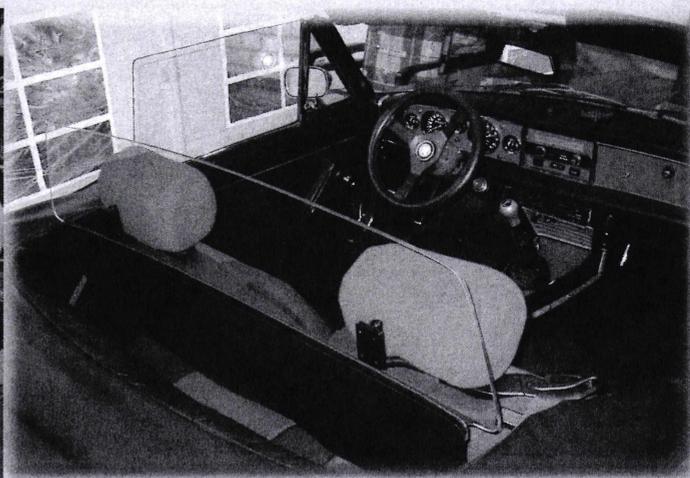
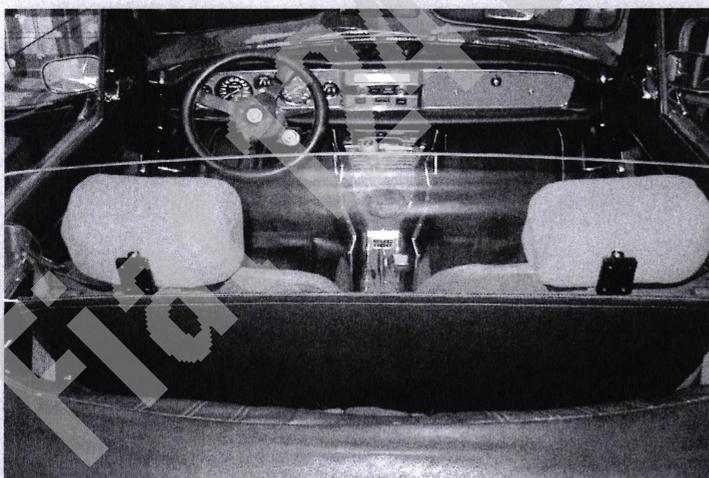
E-mail: hgb@fiatspider.de
Telefon: 02151 8 20 71 71

Gruß

Holger
Spider-Krefeld



Acrylglaswindschott der Firma auco Sammelbestellung



Wer an einem Windschott interessiert ist, der wende sich bitte an Holger Griebach.
Er hat mit dem Hersteller einen Rabatt erzielt.

Email an: hgb@fiatspider.de



Saisoneröffnung 2009 im Norden

Traditioneller Putztag im Auto Center Südstadt

Am Samstag, den 4. April 2009, hatte Jürgen Loch vom Auto Center Südstadt nach der Winterpause wieder einmal zum Putzen, Schrauben, Grillen und Klönen nach Bad Segeberg eingeladen.

Bei herrlichem Sonnenschein folg-



ten rund 15 Spider nebst Besatzung dieser freundlichen Einladung. Aus Kiel reiste ich im winterstaubigen Spider mit Sohn Quint an, im Konvoi mit Jörg Lemcke und seinem Cappuccinocremafarbenem-Essence-of-California-Spider. Auf halber Strecke sammelten wir - mittlerweile schon eine liebgewonnene Tradition - Armin aus Rendsburg mit Spider in blau und Stefan aus Husum mit Spider in rot ein. Mit sonorem, quadrofonem Brummen traf das Geschwader pünktlich auf dem Hof von Jürgens Werkstatt ein.

Jeder mischte sich unter's Volk und tat das, was ihm am sinnvollsten erschien. Ein-Bier-Zapfen stand dabei relativ hoch im Kurs.



Frank aus Hamburg war einer der Wenigen, die ihren Wagen tatsächlich PUTZTEN. Darauf angesprochen erzählte er: „Früher habe ich noch geschraubt, jetzt putze ich immerhin schon. Irgendwann werde ich auch nur noch zum Quatschen herkommen *grins*“. Sein schwarzer DS wird also offenbar immer besser.

René und Svetlana erschienen nebst Töchterlein Franziska und bewiesen damit, dass ein „Verkauf wegen Nachwuchs“ nicht wirklich sein muss. Und wie zur Bestätigung war die Kinderschar der Gastgeber, Franziska, Felix und Fabian auch wieder dabei, halfen beim Grill-

lanzünden, schlugen mich im Tischtennis und zeigten mit einem Go-Kart, dass die wahre Freude an der Fortbewegung nichts mit Motoren zu tun hat.

Tillmann hat mit bemerkenswerter Grandezza seinen nachtblauen Beau an seine Frau Liane verschenkt, die damit erfreulicherweise die kleine Gruppe der Spiderrista verstärkt. Er selbst sichert sich das sommerliche Offenfahrgefühl mittels eines altersgerechten Mercedes SL; gewiss ein Klassiker von morgen und dem treuen Spider in Punkto Bequemlichkeit zugegebenermaßen um einige Längen voraus.

Diesem Trend zum Youngtimer folgt offenbar auch Manfred Seekamp, der sich mit einem leckeren anthrazitfarbenen 924er als Drittwagen ebenso smart wie stilsicher den Eintritt in die Porschewelt erkaufte.

Insgesamt ein fantastischer Tag und ein herrlicher Saisonauftakt.



Es war schön, vertraute Gesichter wiederzusehen, Spider- und andere Geschichten zu hören, ein buntes Spidersammelsurium zu sehen und dabei herzhaft zu essen. Wie jedes Jahr rollte mein Spider daher auch in diesem Jahr wieder ungeputzt vom Hof.



Danke an die Gastgeber und alle Helfer. Wir freuen uns auf die kommende Saison und den Putztag 2010.

Sven Willen



Diesmal hab ich aus zwei alten Ausgaben 1 und 2/3 89 etwas ausgewählt, leider sind die alten Hefte noch nicht so ergiebig und alte Club-Info's sind ja leider nicht so interessant. In der Hauptsache geht es um Technik und Tipp's. Als erstes den Wechsel einer ZKD.

Thema Technik:

Zylinderkopfdichtung-Reparatur

Die Zylinderkopfdichtung als verbindendes Element zwischen Motorblock und Zylinderkopf ist vielfältigen Einflüssen ausgesetzt, so z. B. hohen Temperatur- und Druckwechseln. Besonders gefährdet ist der Steg zwischen zwei Zylinder-Bohrungen, da dieser oft nur 5 mm breit ist. So bleibt es nicht aus, daß die Zylinderkopfdichtung mal "durchpfeift", wie es im Fachjargon heißt.

Ein erstes Warnzeichen einer sich in Auflösung befindenden Zylinderkopfdichtung ist Ölschlamm im Kühlwasser, leicht festzustellen durch Öffnen des Kühlerdeckels oder des Ausgleichsbehälters. Befindet sich blasiger brauner Ölschlamm auf dem Wasserspiegel, ist Vorsicht angezeigt, die Dichtung sollte ausgewechselt werden. Hervorgerufen wird dies dadurch, daß es zwischen Öl- und Wasserkanälen im Zylinderkopf keine oder eine nur noch unzureichende Trennung durch die Zylinderkopfdichtung gibt. Genauso tritt natürlich auch Wasser in das Ölsystem, was weitaus schädlicher ist!

Ein zweites deutliches Warnzeichen ist das "Dieseln", d. h. Nageln des Motors beim Gasgeben unter Last, meist in Kombination mit einem Leistungsverlust; man hat das Gefühl, der Motor läuft nur auf 3 1/2 Zylindern. Dieses Dieseln wird mit der Zeit immer lauter und ist am Anfang leicht zu verwechseln mit dem bekannten "Klingeln" des Motors bei unzureichender Kraftstoffqualität.

Das "Nageln" wird hervorgerufen durch ein stetiges Durchbrennen des Steges zwischen zwei Zylinderbohrungen; der Verbrennungsvorgang ist stark gestört durch Kompressionsverluste. Daher sollte bei Auftreten der obengenannten Symptome auch die Verdichtung gemessen werden.

Ist die Verdichtung zu niedrig auf zwei oder mehr Zylindern, so ist ein Auswechseln der Zylinderkopfdichtung zu empfehlen. Natürlich können diese Symptome auch hervorgerufen werden durch einen Kolbenklemmer oder einen Ventilschaden. Um sicherzugehen, muß der Zylinderkopf abgebaut werden.

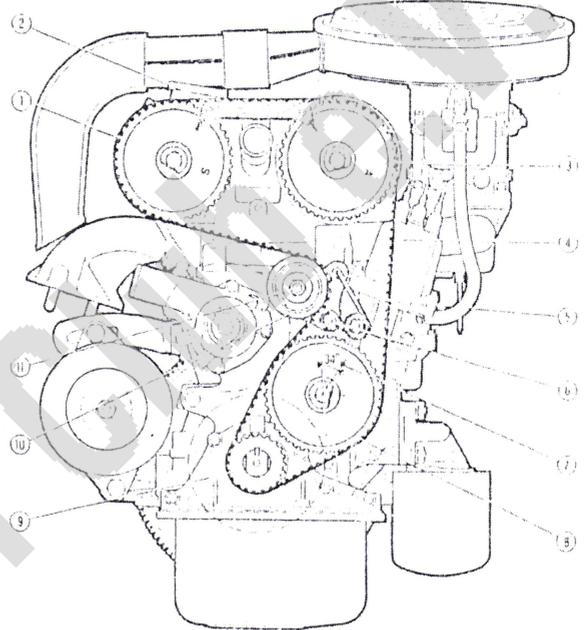
Ein drittes Warnzeichen zwingt meist zum sofortigen Halt, bei den ersten beiden Warnzeichen kann man durchaus noch ein paar Kilometer fahren.

Vorhergegangen ist meist eine Überhitzung des Motors durch falsche Entlüftung (siehe Technik-Serie 4/88!), falschen Thermostatanschluß oder defekten Lüfterventilator. Fängt das Wasser zu kochen an, hat die Zylinderkopfdichtung meistens einen Schaden erlitten. Dies stellt sich häufig schlagartig ein. Plötzlicher Leistungsverlust und eine übelriechende blaue Ölwolke, die man aus dem Auspuff hinter sich herzieht, zwingen zum sofortigen Halt; der Öldruck ist rasant abgefallen. Hier gelangt das Öl durch eine defekte Zylinderkopfdichtung direkt in den Verbrennungsraum.

Alle genannten Symptome bedingen meist keinen kapitalen Motorschaden, sondern nur ein Auswechseln der Zylinderkopfdichtung. Das Auswechseln kann leicht selbst vorgenommen werden. Wichtig ist das Vorhandensein eines Drehmomentschlüssels.

Für den Spider werden heute zwei Arten von Zylinderkopfdichtung verkauft. Die herkömmliche Form bedingt ein Nachziehen der Dichtung nach 1000 km, die neuere braucht nicht mehr nachgezogen zu werden.

Als erstes wird das Motoröl, wenn noch vorhanden, abgelassen, die Verbindung zwischen Krümmer und Hosenrohr gelöst (Krümmer am Zylinderkopf belassen!) und die Verkabelung entfernt. Zahnriemenabdeckung abschrauben und Motor...



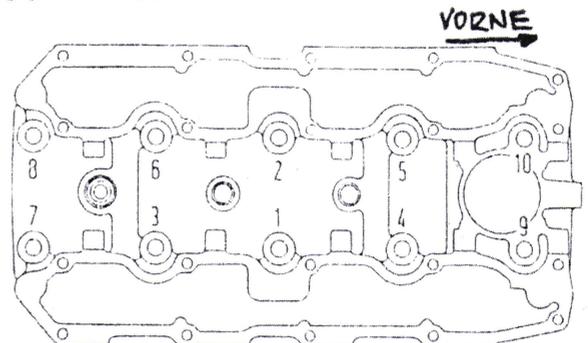
Ansicht der Stützseite des Motors mit dem Steuerungsmechanismus

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| 1 Nockenventile (Auslassventile) | 7 Steuerriemen an Zahnradwellen |
| 2 Nocken und Steuertriebteilchen | 8 Zahnradwellentriebteilchen |
| 3 Nockenstange (Einlassventile) | 9 Kurbelwellenlager |
| 4 Zahnriemen | 10 Spannrolle für Zahnriemen |
| 5 Feder für Spannrolle | 11 Mutter für Spannrolle |
| 6 Schraube für Spannrollenbohrer | |

und Handbremse anziehen, damit sich die Lage der Kolben nicht verändert. Jetzt kann der Zahnriemen nach Lösung der Spannrolle (6) + (11) abgenommen werden. Die Stellung der Nockenwellenräder nicht verändern!

Heiz- und Kühlschläuche abnehmen, Vergaser und Ausgangsstutzen verbleiben am Zylinderkopf, nur das Gasgestänge und evtl. Chokezug müssen gelöst werden. Bei Einspritzermodellen muß die Einspritzanlage soweit demontiert werden, daß der Zylinderkopf problemlos abgenommen werden kann.

Dann werden die Zylinderkopfschrauben gelöst und der Zylinderkopf komplett aus dem Motorraum gehoben (ACHTUNG: Motoröl kann aus dem Zylinderkopf fließen!). Leichte Schläge mit einem Gummihammer helfen meist, um den Kopf vom Block zu lösen. Der Zylinderkopf muß nun in einer Fachwerkstatt für ca. DM 50,- geplant werden, da er sich, für das Auge unmerkbar, leicht aufgebogen hat. Jede Autowerkstatt kann hier wenigstens eine Empfehlung geben, wo geplant werden kann.



Die Motorblockoberfläche wird sorgfältig gereinigt, mit einer Rasierklinge können Dichtungsreste entfernt werden. Anschließend sollte leicht mit 400er Naßschleifpapier nachgeschliffen werden, um eine glatte Oberfläche zu erhalten. Sind die Auflageflächen wieder in Ordnung, wird die neue Dichtung aufgelegt und fixiert durch die Stifte im Motorblock.

Nun kann der Zylinderkopf aufgelegt werden und wird im 1. Zug mit 4.0 mkp und dann mit 7.5 mkp (AS-CS) bzw. 8.5 mkp (Einspritzer) nach vorgeschriebener Reihenfolge angezogen.

Das Zwischenwellenstuellrad (8) so verstellen, daß es mit seinem Loch (7) 34° von der Senkrechten steht (TIP: hier hilft ein kleiner Papierwinkel mit 34°, mit der Spitze auf die Befestigungsschraube des Zwischenwellenstuellrades zeigend).

Danach vorsichtig den Zahnriemen auflegen, dabei kann es vorkommen, daß ein Nockenwellenrad leicht verdreht werden muß, damit die Verzahnung greift.

Anschließend den Zahnriemen spannen (6) + (11) und nach mehrmaligem vorsichtigen Durchdrehen des Motors erneut

Spannung überprüfen und evtl. Spannungsvorgang wiederholen.

Nach Montage aller Anschlüsse kann der Motor gestartet werden. Zylinderkopfdichtung nach alter Bauart vorsichtig einfahren (nicht über 4500 U/min) und nach 1000 km erneut mit 7.5 mkp bzw. 8.5 mkp nachziehen (Zylinderkopfdichtung ist gesackt). Bei den neuen verstärkten Zylinderkopfdichtungen entfällt das Einfahren und Nachziehen.

ACHTUNG:

Für die hier beschriebene Reparatur kann keine Gewähr übernommen werden!

Genauere Angaben zu Reparaturen jeglicher Art können dem über unseren Club vertriebenen Reparaturhandbuch (Zug-Verlag Nr. 149, hauptsächlich für Typen AS-CS) entnommen werden. Es kostet DM 55,- incl. Porto und Verpackung, zu bestellen bei Michael Bischoff, Tel. 0 40 - 49 27 68.

Glänzende Idee

Den Anstoß gab der Besuch beim Pininfarina Treffen im Mai 1988. Unter jeder Haube gab es polierte Teile, einige Spider sogar mit hochglanzpolierten Felgen. Das stach in Moers sofort ins Auge. Ich habe dort auch die Anschrift eines Polierbetriebes erhalten, aber die Preise...!

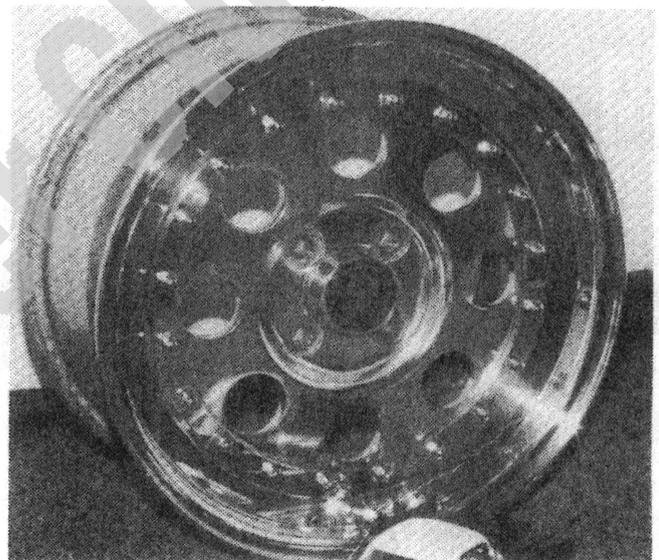
Also habe ich jemanden gefragt, der ab und zu Motorradteile poliert und habe ihm als "Prüfung" mein Abarth-Lenkrad gegeben. Das Ergebnis konnte sich wirklich sehen lassen, und das für ganze 20,- DM. Es wurde vereinbart, daß er (nach Ablauf der Saison) auch meine Felgen poliert. Also habe ich meinen Spider aufgebockt, die Felgen (Volumex) zerlegt und den Lack auf dem Innenteil abgebeizt. Nun habe ich aus Langerweile angefangen, ein wenig zu schleifen und mir gedacht, das kannst du doch eigentlich auch selbst machen.

Die richtige Adresse fand ich in "MOTOR KLASSIK".

Vorab gesagt, es ist eigentlich eine kinderleichte, aber sehr zeitaufwendige und vor allem sehr schmutzige Arbeit, doch sie zeigt Erfolg. Der Spiegelglanz stellt sich tatsächlich ein. Man benötigt 2 Schwabbeln und 2 Wachsblöcke (schwarzes Wachs zum Vorpolieren, weißes Wachs zum Polieren). Für Ecken und Kanten kleine Filzpolierer, dazu massenhaft Schmirgelpapier. Ich empfehle 500er und 1000er Schmirgel (wasserfest), für größere Kratzer als Erleichterung einen Lamellenschleifer (240er oder 320er Korn). Damit lassen sich auch tiefe Kratzer oder Gammellstellen (verursacht z.B. durch Klebgewichte) beseitigen.

Grundsätzlich gilt: Je feiner eine Oberfläche geschliffen ist, desto leichter und schneller läßt sie sich polieren. Ich möchte Euch an dieser Stelle "wärmstens" die Firma Heinrich Kreeb in 7320 Göppingen, Postfach 701, empfehlen. Sie liefert schnell und vor allem mit großem Vertrauen. Ich hatte den Lamellenschleifer vergessen und Freitags gegen 17.00 Uhr dort angerufen. Man gab mir den Enbetrag (incl. 3,- DM Porto) durch und bat mich, einen Scheck zu schicken. Bereits am nächsten Tag war das Päckchen bei mir, obwohl ich den Scheck noch nicht abgeschickt hatte. Das hat mich sehr beeindruckt.

Also, nur Mut. Info-Material gibt es kostenlos. Einen Testbericht aus "MOTORRAD" 1/82 gibt es leider erst mit



Bestellung. Wer diesen Bericht vorab haben möchte, kann eine Kopie von mir bekommen (gegen Freiumschatz).

Meine Felgen (siehe Foto) und einige Motorteile glänzen schon, weitere Teile werden folgen.

Sollte nun jemand Fragen haben, stehe ich gern zu Verfügung. Tel.: 0 46 52 - 12 15 ab 18.00 Uhr!

Petrus

<u>Die Preise:</u>	2 Schwabbeln	17,60 DM
	Filzpolierer 3er Pack	8,80 DM
	Vorpolierwachs schw. Block 250g	8,-- DM
	Polierwachs weiß Block 250g	8,-- DM
	Lamellenschleifer	8,80 DM
	GESAMT	<u>51,20 DM</u>



Fotos 25 Jahre Fiat 124 Spider Club





Fotos 25 Jahre Fiat 124 Spider Club





Pfingsten
1985
in Einbeck



Pfingsten 1985 in Einbeck,
Kiel 1985



Fotos 25 Jahre Fiat 124 Spider Club

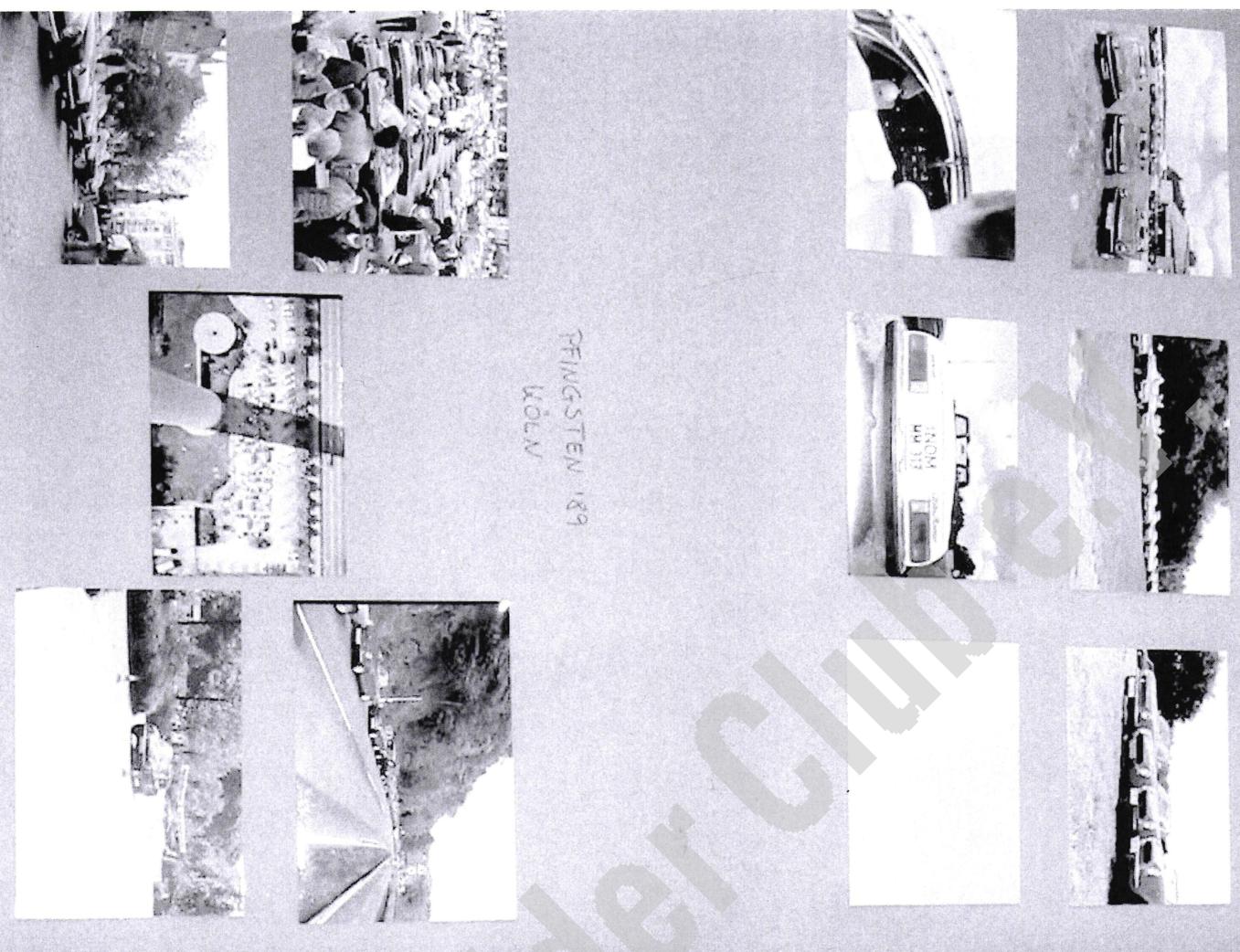
KIEL '85



PFINGSTEN '85
EINBECK

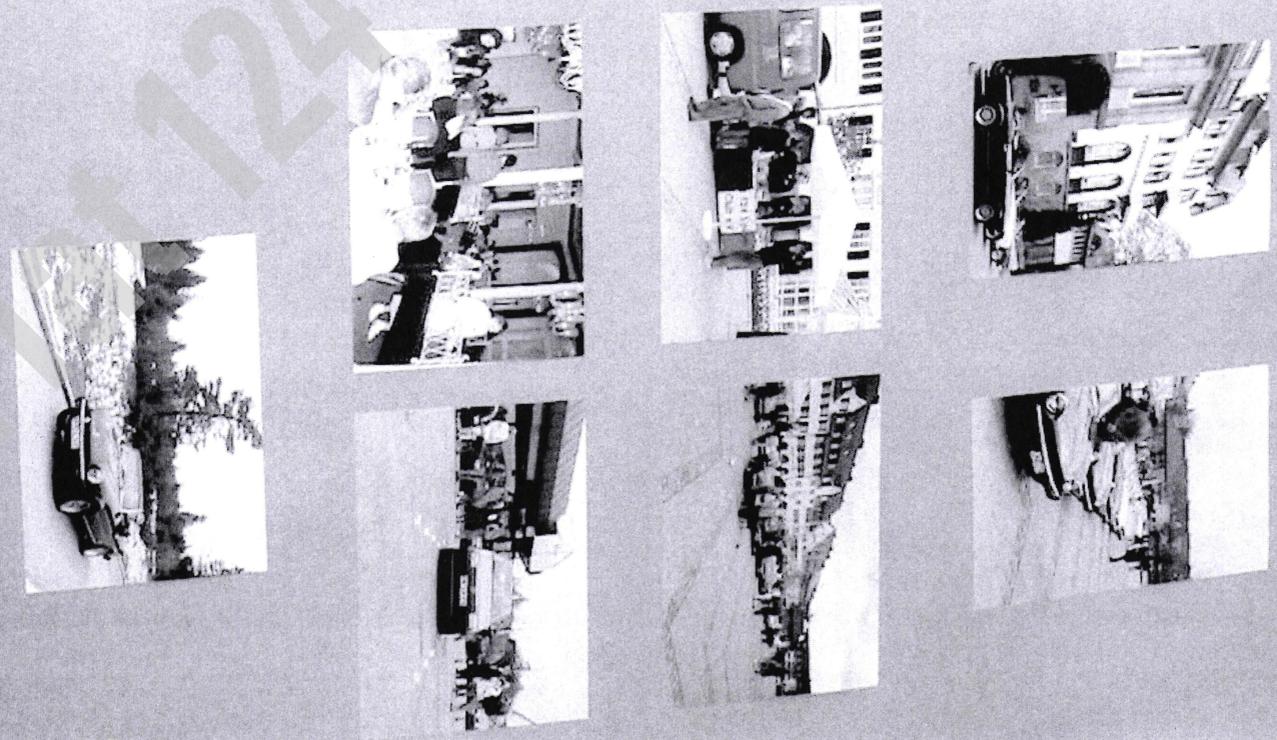


Fotos 25 Jahre Fiat 124 Spider Club



Pfingsten 189
KÖLN

Pfingsten 1989 in Köln



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



Bei schönem Wetter jeden Sonntag ab 11.00 Uhr: Oldtimer-Treffen am „Alten Bahnhof“
in Burscheid-Hilgen (an der A1)

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

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

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

7. – 9. August 2009: Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

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

17. – 18. Oktober 2009: „Histori Car“ – Oldtimer-Messe im Landschaftspark Duisburg – www.historicar.net

23. – 25. Oktober 2009: „Auto d’Epocha“ in Padua

31. Oktober – 1. November 2009: „Auto-Moto-Italien“ in Houten (NL), Nähe Utrecht

Clubtreffen:

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 in Kiel.
Claudia und Peter Klinck führen uns zu IHRER Ostsee

September 2010: Herbsttreffen am Niederrhein.
Rainer & Marion Wilbertz aus Moers fahren mit uns durch ihre Heimat

10 – 13. Juni 2011 (Pfingsten): Haupttreffen – endlich mal im Osten:
Markus & Marina Höckelmann aus Potsdam zeigen mit uns die Gegend um Gera

September 2011: Herbsttreffen im Siegerland. Das Team:
unser Ehren-Berliner Thomas Eimer, Ehefrau Heike, Petra und Rudi Buginski
sowie ihre drei Hunde

17. – 20. Mai 2012 (Christi Himmelfahrt): Haupttreffen:
Wir treffen uns mit Monika und Mark Schaal am Bodensee

**Falls Ihr Veranstaltungstipps hier veröffentlichen möchtet oder weitere Hinweise habt, meldet Euch
bitte bei pb@fiatspider.de oder
telefonisch unter 02151 313517**

Technorama in Hildesheim am 12./ + 13. September 2009

Christian Zöllner, unser Regionalleiter im Gebiet Kassel/Braunschweig, wird auch in diesem Jahr sich und unseren Club auf
der Technorama in Hildesheim vertreten. Wenn jemand in der Nähe ist: er freut sich über jeden Besucher.

Der Termin kollidiert zwar mit unserem Herbsttreffen. aber irgendwas ist immer irgendwo los.

Eure Petra



Umbau: Kühlflüssigkeitsausgleichsbehälter beim Fiat 124 Spider „DS“

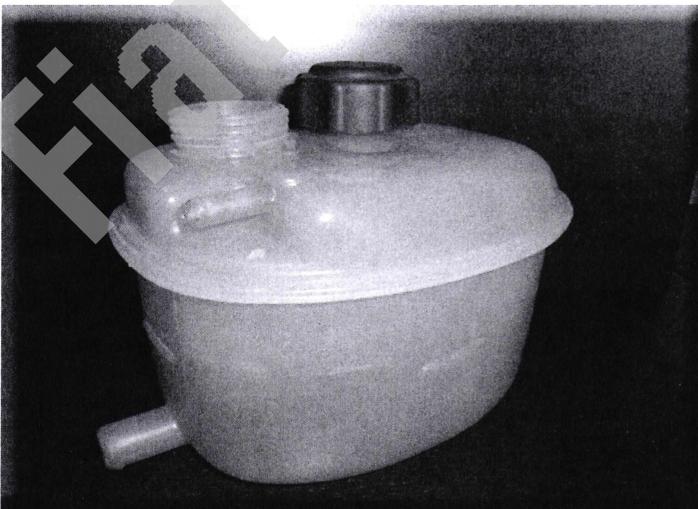
Dieser kleine Artikel richtet sich an all jene von euch welche ebenfalls Probleme mit einem defekten Ausgleichbehälter beim Modell „DS“ haben. Die Behälter haben mittlerweile ein Alter von 25 Jahren erreicht und haben folglich in den meisten Fällen sämtliche Weichmacher verloren. Ebenfall ist in vielen Fällen der Kühlflüssigkeitsstand kaum mehr zu erkennen da die Behälter im Laufe der Jahre blind bzw. trübe geworden sind. Beim meinem Exemplar gesellte sich zu dieser Trübung auch noch ein Haarriss im Bereich des Bajonettverschluss ein. (Bild 1)

An dieser Stelle trat Kühlflüssigkeit aus und wie lange dieser Riss seine Größe beibehalten würde war bei einem Materialalter von 25 Jahren auch nicht vorhersehbar. Also musste ein neuer Behälter her. Die Fiat Teilenummer 4465553 ist jedoch nach meinem Wissen bei allen einschlägigen Teile-



händlern als auch beim Fiat Ersatzteilservice ausverkauft. Guter Rat war also im wahrsten Sinne des Wortes teuer denn bei ebay & Co. ersteigern ganz verwegene Teilesuchende für mehr als € 300,- gealterte „Neuteile“. Diese Preiskategorie ist und war für ein solches Ersatzteil für mich nicht akzeptabel.

Nach langer Internetsuche und ebenso langer Recherche von alten Ersatzteillisten fand ich dann einen gebrauchten Fiat Ausgleichsbehälter welchen ich mir sofort als Einbaumuster bestellte um Größe und Anschlüsse zu prüfen. (siehe Bild 2)



Dieses Fundstück passte perfekt da er die gleichen Außenmaße besaß und sich die Anschlüsse ebenfalls an den richtigen Stellen befanden.

Zwei kleine Unterschiede hat dieser Behälter jedoch im Vergleich zum Original:

1) Dieser Behälter verfügt über einen Schraubverschluss mit einem Deckel welcher erst bei 1 bar Druck anspricht. (DS typisch sind 0,5 bar)

2) Für den Überlauf gibt es keinen speziellen Anschluss (Schlauch). Der Überlauf ist beim neuen Behälter im Schraubdeckel integriert.

Mich störten diese kleinen Abweichungen nicht und daher wurde das Teil für knapp € 75,00 bestellt und eingebaut.

Wie im folgenden Bild 3 zu sehen ist passt der neue Ausgleichsbehälter sehr gut in den Einbauort und nach nunmehr 2.500 km gibt es keine spürbaren negativen Auswirkungen auf das Kühlsystem meines DS. Ihr solltet natürlich bei dem leicht erhöhten Druck von 1 bar in eurem Kühlsystem nicht alte und poröse Kühlerschläuche in Zusammenspiel mit diesem neuen Behälter verwenden.

Alle unter euch welche für diesen alternativen Fiat Aus-



gleichbehälter gerne die Teilenummer erfahren möchten senden bitte einfach eine kurze email an die unten aufgeführte e-mail Adresse und ich melde mich dann schnellst möglich bei euch.

Wie lange dieser Behälter seitens Fiat noch verfügbar ist kann ich euch leider nicht sagen ebenso wenig ob mein Umbaus weitere Risiken für das Kühlsystem mit sich bringt. Bei der Lottofee heißt es ja auch immer so schön „ ohne jegliche Gewähr“.

Bis bald eurer
Markus Höckelmann
mh@fiatspider.de

„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.

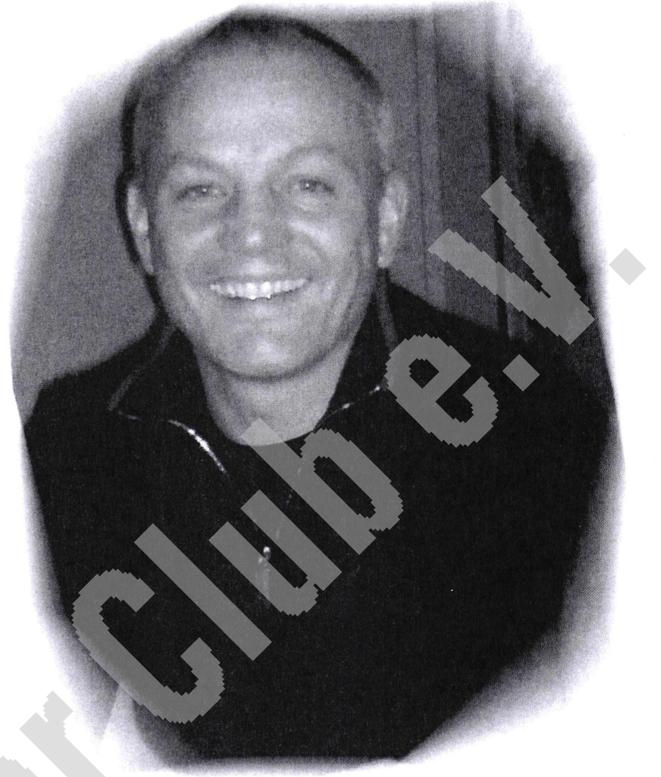
Herzliche Grüße vom fröhlichen Frank

Bei Fragen wendet Euch per Email an: Redakteur@fiat spider.de oder ruft mich an unter 06188-995135

Berichte zur Veröffentlichung sendet bitte ebenfalls an die obengenannte Emailadresse.



Wo Licht ist, ist auch Schatten...



Leider hat unser langjähriger 1. Vorsitzender Michael Möller den Posten des 1. Vorsitzenden aus beruflichen Gründen niedergelegt. Michael Möller hat aktiv und entscheidend zum Bestehen des Clubs in seiner jetzigen Form und Attraktivität beigetragen, wofür wir, die Mitglieder des Clubs, ihm herzlich danken, bevor er sich in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet.

Natürlich hoffen wir alle, dass unser Michael weiterhin als „passives“ Mitglied erhalten bleibt.



Bildnachlese Pfingsten 2009



