

SPIDER

Magazin

**Frohe Weihnachten
und
ein
glückliches
Neues!**



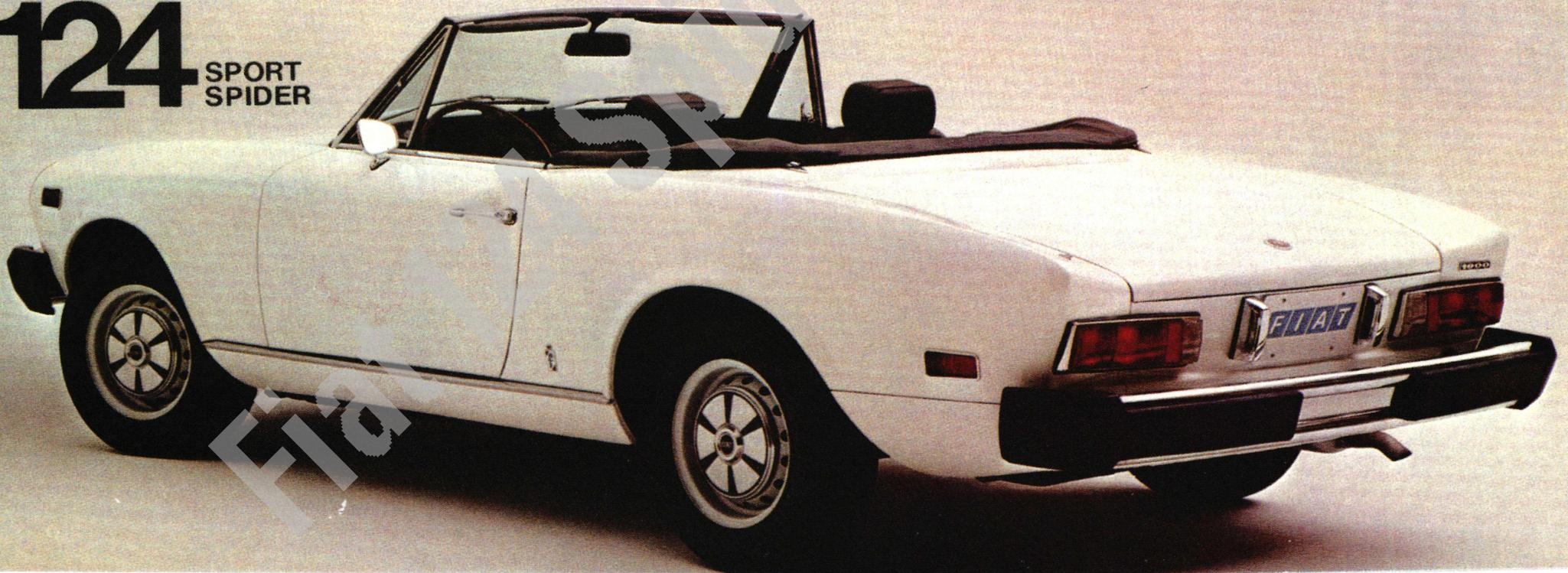
Ausgabe 4/2009
25. Jahrgang Euro 4,50

www:fiatspider.de



FIAT

124 SPORT
SPIDER





DAS WORT DER ERSTEN

Liebe Spideristi,

wenn Ihr dieses Heft lest, steht Weihnachten vor der Tür und Euer Spider in der Garage. Meine - ja, wie manche von Euch vielleicht wissen, ist mein Spider weiblich - habe ich zum Lackierer gebracht. Die Winterpause eignet sich ja wunderbar zum Nachbessern des Lackes, Roststellen entfernen zu lassen, die Hohlräume zu versiegeln zu lassen oder einfach den Pyjama anzuziehen ...

Ja, das Jahr 2009 ist zu Ende. Seit einem halben Jahr hat der Club einen neuen Vorstand und wir waren aktiv damit beschäftigt, alles zu unser aller Zufriedenheit weiterzuführen, wie schon 25 Jahre vorher unsere Vorgänger dies taten. In diesem Jahr haben wir zwölf Kündigungen bekommen, konnten jedoch 28 neue Mitglieder verzeichnen. So starten wir mit der glatten Zahl von 230 Mitgliedern ins Jahr 2010. Das sieht doch - in Zeiten der Krise - sehr gut für uns aus.

Sehr viel Arbeit bedeutet auch immer wieder, dieses Heft mit Leben zu füllen. Wenn Ihr uns also Eure ganz eigene Spider-Geschichte schreiben möchtet, könnt Ihr das gerne tun und an Frank schicken.

In diesem Heft findet Ihr die Anmeldung für unser nächstes Club-Treffen Mitte Mai 2010 in Kiel. Es sind bereits 12! Autos gemeldet. Da Peter und Claudia 35 Zimmer reserviert haben, solltet Ihr Euch also recht bald anmelden. Ich hoffe, wir sehen uns dort.

Den Pinfarina-Schlüsselanhänger möchten wir Euch zu Weihnachten als kleinen Dank vom Spider-Club schenken.

Ich wünsche Euch und Euren Familien ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das Neue Jahr

Eure

Petra

Inhalt

Editorial

Das Wort der Ersten 3

Inhalt / Impressum 4

Clubinternes

Vorstand 6

News 7

Regionalleiter 9

Stammtisch 10

Mitgliederbewegung 13

Neuer Clubshop 35

Reportagen

Erwin und sein DS 12

Kunststoffspachtel oder
Karosseriezin 17

Spanisch-Spider 26

Mit dem Spider auf
dem Nürburgring 26

Carlo Abarth 32

Streik bei Fiat (1. Teil) 34



Kunststoffspachtel oder ... 17



Mit dem Spider über den ... 28



Spider-Reisebericht 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 4,50 pro Heft.

Die Auflage beträgt 320 Stück.

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

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

Redaktion, Anzeigeleitung :

Frank Merkel
Hahnenkammstr.46
63755 Alzenau

Satz & Layout:

Frank Merkel
Hahnenkammstr. 46
63755 Alzenau

Druck:

Grafik & Druck
Steiner
Philipp-Reis-Straße 3
63755 Alzenau
Druck auf PCS - Papier aus
ökologischen Werkstoff,
Biofarben und Ökostrom



Neue Fotos des Abarth Coupé 7



Neuer Clubshop 35



Erwin und sein DS 12

Spidermagazin recycelt

Spider Magazin
1989 22

Archiv

Reprint 14

Aktuelles

Neue Fotos des
Abarth Coupé 7

Farbbezeichnung Spider DS 11

Technische Information
Kolben - Bezeichnung 21

Termine 31

Hotlines:

Der Fiat124 Spider Club im Internet:
www.fiatspider.de

SPIDER CLUB- HOTLINE:

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

Tel.: 02151 / 8207171

Fax.: 05504 / 999002

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

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE

Tel.: 02151 313517

Kleinanzeigen sind für Mitglieder
kostenlos.

Redaktionsschluss:

SM 1/10

Fotos
u.a.
FM, MD, HG, MH
sowie von den genannten Autoren

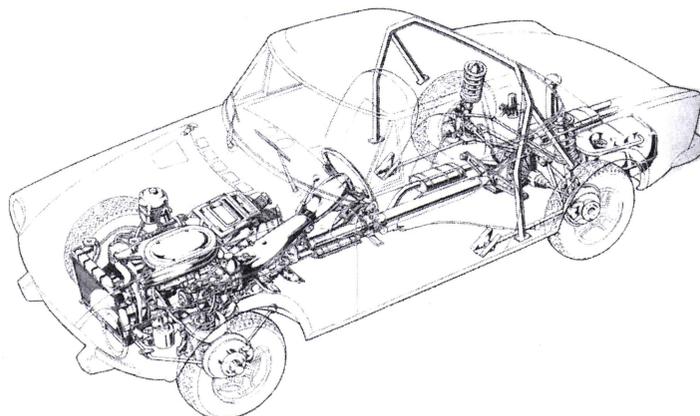
Für gewerbliche Anzeigen gilt die
Anzeigenpreisliste 01/2007

25. Jahrgang, Heft 4/2009



Der Vorstand

Funktion	Name /Adresse	Aufgabe	Telefon / E-Mail
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 Grießbach (hgb) Blücherstraße 15 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) Hahnenkammstr. 46 63755 Alzenau	Redakteur	06023 5070880 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



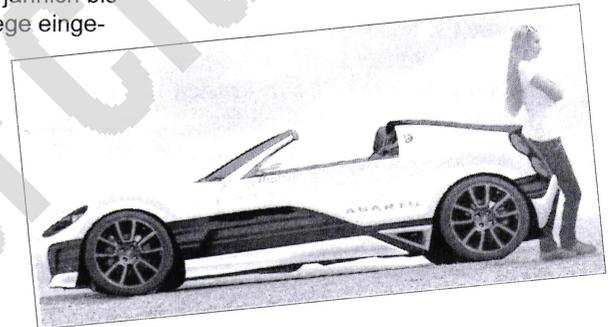
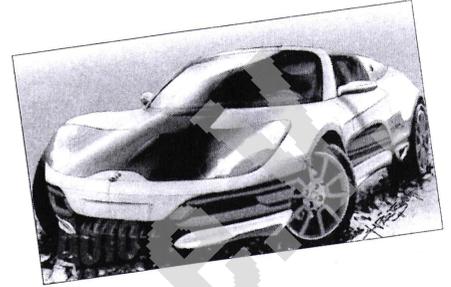
Neue Fotos vom Abarth Coupé

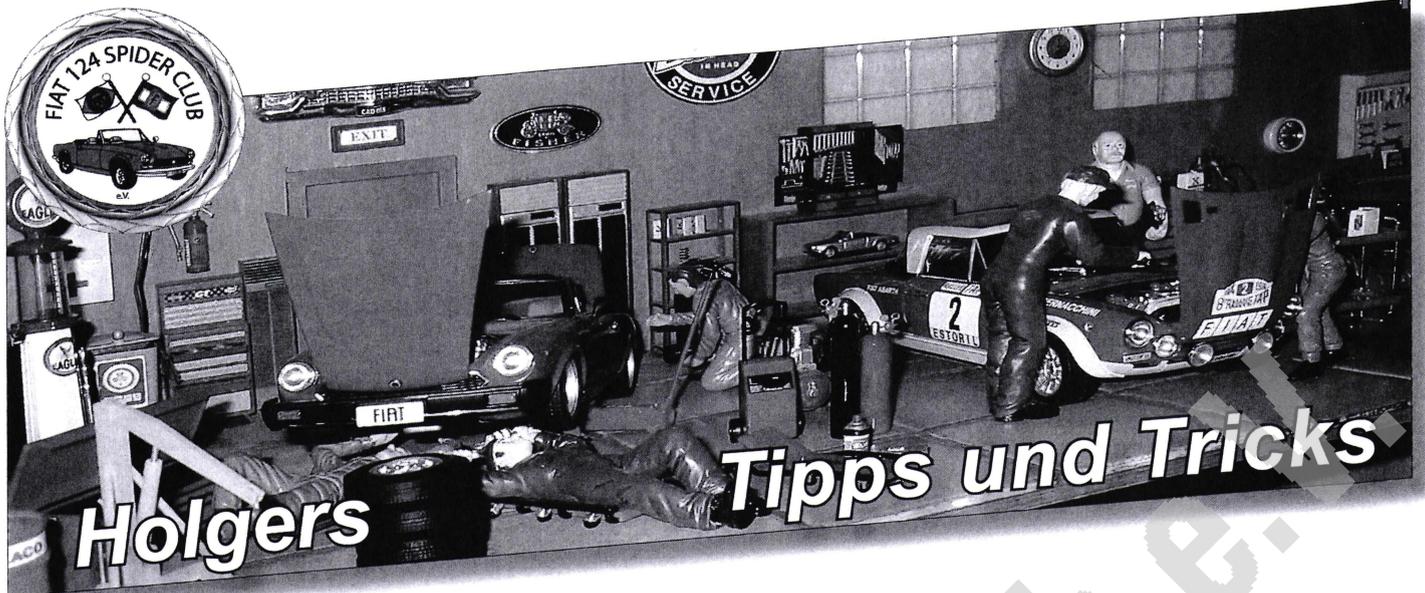
Infomotori.com hat neue Bilder vom Abarth Coupé veröffentlicht. Sie sehen sehr vielversprechend aus, vor allem das Heck ist sehr gelungen und erinnert an den Lancia Monte Carlo. Presseberichten zufolge soll nächstes Jahr auf Basis des Fiat 500 ein Abarth Coupé auf den Markt kommen. Somit hätten die Italiener dann neben dem 500 Abarth und dem Grande Punto Abarth drei Modelle im Portfolio.

Der frontangetriebene Zweisitzer soll ein gewichtsreduzierendes Chassis und ein Go-Kart ähnliches Fahrverhalten bieten. Beim Antrieb sorgt die neuartige Torque Transfer Control (TTC) für eine optimale Nutzung der Motorleistung. TTC steuert die Drehmomentverteilung zwischen linkem und rechtem Vorderrad und gewährleistet so bei allen Straßenzuständen eine sportliche und zugleich sichere Kurvenfahrt. Zum Einsatz soll höchstwahrscheinlich der schon in den Fiat, Lancia und Alfa Romeo Modellen bekannte 1.4 Liter Turbomotor mit 155 bzw. 180 PS kommen.

Die erst kürzlich wiederbelebte Automarke Abarth stand vor allem in den sechziger Jahren in der Automobilbranche hoch im Kurs und schrieb auch außerhalb Italiens Motorsportgeschichte. Carlo Abarth und Co. spezialisierte sich damals beim Bau eigener Modelle auf kleinvolumige Sportwagen. Bekannt wurde die im Jahre 1949 gegründete Firma aber als Automobilturner. In den 50er und 60er Jahren wurden Fahrzeuge von Alfa Romeo, Fiat und Simca renntauglich gemacht. Im Jahre 1971 wurde das Unternehmen und auch die Namensrechte an den Fiat-Konzern verkauft. Bis zu diesem Zeitpunkt konnten auf Grund der grossen Angebotspalette jährlich bis zu 600 Renn- und Klassensiege eingefahren werden.

Euer Redakteur
Frank





Verschlissene Stoßdämpfer

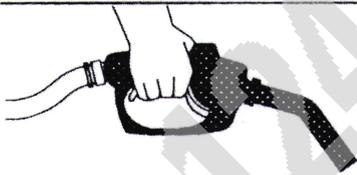
Um die Fahrsicherheit eines Autos zu gewährleisten, ist sicherlich in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Bremsen verantwortlich. Doch können die besten Bremsen nicht helfen, wenn die Stoßdämpfer verschlissen sind.

Richtiger wäre eigentlich der Begriff "Schwingungsdämpfer", da die Aufgabe dieses Fahrwerk-Elements darin besteht, die durch Unebenheiten der Fahrbahn erzeugten Radschwingungen möglichst rasch und sanft wieder abklingen zu lassen, die Räder also möglichst am Boden zu halten.

Funktionstüchtige Stoßdämpfer erfüllen diese Aufgabe bis zu 99%, während bei verbrauchten Dämpfern der Straßenkontakt auf 60% reduziert wird. Demzufolge werden 40% der Fahrstrecke im "Freiflug" absol-

viert. Fazit derart gefahrvoller Straßenakrobatik: In schnellen kleinen Sprüngen wandert das Auto bei Kurvenfahrten unaufhaltsam nach außen. Bei Bremsvorgängen auf der Geraden wird kaum die halbe Wirkung erzielt und dadurch der Bremsweg entsprechend verlängert.

Stoßdämpfer dienen somit nicht nur dem Komfort, wie der landläufige Irrglaube oft meinen läßt, sondern haben eine absolute Sicherheitsfunktion. Deshalb sollte man bei Verschleißerscheinungen direkt die Stoßdämpfer erneuern lassen. Sicherstes Zeichen für verbrauchte Stoßdämpfer ist folgender Test: Man drückt sein Fahrzeug an einem Eck kräftig nach unten und läßt schnell wieder los. Wenn das Auto nachwippt, ist es höchste Zeit für neue Stoßdämpfer.



Rechtzeitig schalten

oder "Die Geheimnisse des sparsamen Fahrens"

Den größten Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch eines Motors hat die Fahrweise. Zu hoher Verbrauch ist fast immer ein Zeichen schlechter Fahrtechnik, sofern das Auto in Ordnung ist.

Um sparsam zu fahren, sollte man rechtzeitig schalten. Je niedriger die Gänge, umso höher der Benzinverbrauch. Zum Beispiel verbraucht ein Auto bei 30 km/h im ersten Gang mehr als das Doppelte als bei gleicher Geschwindigkeit im zweiten Gang. Also immer frühzeitig und zügig in die höheren Gänge schalten!

Im übrigen gilt, daß nur bei gefühlvollem Beschleunigen die Verbrauchskurve im normalen Bereich

verbleibt. Bei 60 km/h im vierten Gang ergibt plötzlich Vollgas doppelten Kraftstoffverbrauch. Ein nervöser Gasfuß kostet halt Sprit. Überholen erhöht deshalb immer den Kraftstoffverbrauch.

Hohe Motordrehzahlen schlucken den Sprit förmlich. Im mittleren Drehzahlbereich kann der Motor den Kraftstoff am besten ausnutzen. Deshalb: Gänge nicht voll ausfahren, aber auch nicht stotternd und untertourig fahren.

Aber wir Spiderfahrer wissen ja, was wir unserem "Guten Stück" schuldig sind. Und man "heizt" ja nicht damit, sondern schont es und schaltet immer rechtzeitig - oder etwa nicht?!

S/M 29

Regionalleiter



Schleswig-Holstein
Region 1

Armin Hefner

Alte Dorfstraße 32
2470 Rade

04331 669527
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

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 669527

Jeden zweiten Sonntag im
Monat ab 15:00 Uhr

Bauer's Aalkate
Schirnauer 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.: 030 30099229

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Parkcafe“
Fehrbelliner Platz 8
10707 Berlin

Köln
Auskunft: Petra Boljahn
Tel.: 02151 313517

Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

Pizzeria „La Piazza“
Im Michael Schumacher Kart Center
50170 Kerpen-Sindorf

Niederrhein
Auskunft: Holger Gießbach
Tel.: 0172 2157257

Alle drei Wochen sonntags
ab 11:30 Uhr

„Zur Vreed“
Leutefeldstraße 3
47800 Krefeld - Verberg

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: Jochen Haase
Tel.: 07135 937575

Jeden letzten Samstag im
Monat ab 15:00 Uhr

„Zum Hasenheim“
Im Weiher
70794 Filderstadt-Bonlanden

München
Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 33231

Jeden letzten Donnerstag im Monat
in wechselnden „Locations“

Jeweiliger Ort wird auf unserer
Homepage und per Mail
veröffentlicht.

Spessart
Auskunft: Frank Merkel
Tel.: 06023 5070880

Jeden zweiten Sonntag im
Monat ab 10:30 Uhr

„Cafe de Sol“
Nicolaystraße 1
63457 Hanau

Bielefeld
Auskunft: Thomas Eimer
Tel.: 05224 9374947

Jeden zweiten Freitag im
Monat ab 19:30 Uhr

Wechselnde Lokalitäten
Info unter 05224 9374947





Farbbezeichnung für Spidereuropa Typ DS der Originallackierungen ab Werk

Pininfarina Europa Spider 83 - 84

IVI Formula	573.111	Rosso Cherry 5.282.40, cherry rot
IVI Formula	573.005	Avorio 5.229.40, hellbeige
IVI Formula	573.310	Verde Scuro 5.297.40, dunkelgrün
IVI Formula	574.504	Nero 6.270.40, Schwarz
IVI Formula	224.507	+ Transparente Marrone Metallizzato 8.358.40, braun metallic
IVI Formula	224.806	+ Transparente Azzuro Metallizzato 8.338.40, türkis metallic
IVI Formula	224.607	+ Transparente Grigio Argento Metallizzato 8.354.40, silber metallic

Pininfarina Europa Spider 85

M.M.D.	3440193	Bianco 5.206.20, weiß
M.M.D.	3440856	Rosso Vivo 5.278.20, hellrot
IVI	231503	Nero 6.270.40, schwarz
IVI	224806	Azzuro Metallizzato 8.338.40, türkis metallic
IVI	224825	Blu Medio Metallizzato 8.329.40, mittelblau metallic
Glasurit FE	959190	Grigio Metallizzato 8.354.30, silber metallic
Glasurit FE	973178	Rosso Amaryllis Metallizzato 8.378.30, weinrot metallic

Pininfarina Spidereuropa azzurra Volumex

Glasurit FE	973178	Rosso Metallizzato 0098.8.378.30, weinrot metallic
IVI 22h51h		Nero Metallizzato 0098.8.370.40, schwarz metallic



Erwin und sein DS allein im Pininfarina-Museum

Hallo zusammen,
zuerst stelle ich mich mal vor.

Mein Name ist Erwin Jost, ich wohne in Neuwied am Rhein. Seit Juni 2008 bin ich stolzer Besitzer eines '83er US-Spider und seit dem Herbsttreffen 2009 in der Eifel auch Mitglied im Club.

Nach umfangreichen Winterarbeiten und zahllosen kleineren und größeren Testfahrten bin ich Mitte August 2009 zu einer 14-tägigen Alpenpass-Tour durch die Schweiz (unfreiwilliger Boxenstopp nach der Grenzüberquerung durch Auspuffschaden) und Italien aufgebrochen. Am Gardasee traf ich die Krefelder Holger und Rainer - jeweils mit Anhang - und blieb vier Tage dort. Weiter ging es nach Turin ins Pininfarina-Museum (Bericht folgt gleich), San Remo, entlang der Côte Azur über Monte Carlo nach Nizza und dann hinein in die französischen Seealpen. Über zahlreiche Pässe bis Chambéry. Dann hatte ich die Nase voll und fuhr - auf der Suche nach einem Hotel - raus aus den Bergen bis Lyon. Am nächsten Tag ging es weiter nach Loddes zum Oldie-Schrottplatz von Marina und Roland Wolters (bekannt aus den Medien). Nach zahlreichen Fotos und einer Übernachtung fuhr ich in einem Rutsch zurück nach Neuwied. Am Ende hatte ich 2.130 Meilen = 3.428 Kilometer mehr auf dem Tacho.

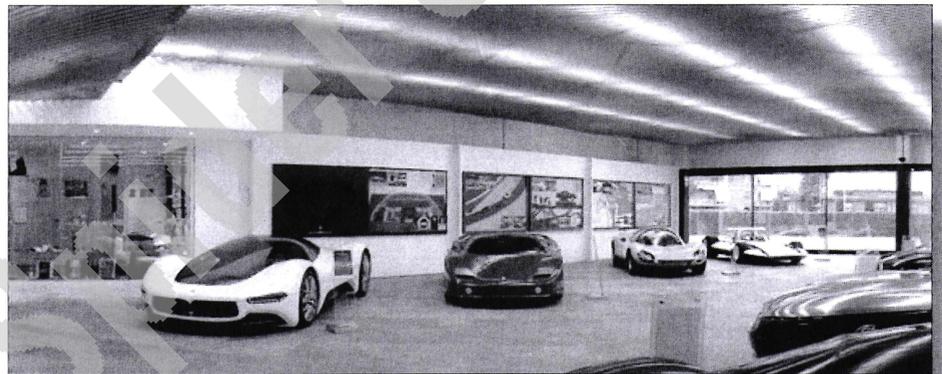


Nun zu meinem Besuch bei Pininfarina
Nach ca. fünf Stunden Fahrt vom Gardasee erreichte ich die Via Nazionale 30 im Turiner Vorort Cambiano und hier das Design-Werk von Pininfarina. Der nur italienisch sprechende Pförtner wollte mich mit meinem offenen Spider nicht auf das parkähnliche Gelände lassen und so musste ich außerhalb parken. Er war mit „Händen und Füßen“ davon zu überzeugen, dass ich ins Museum wollte. Nach seinem Anruf bei der englisch sprechenden Donna Appendino wurde mir der Telefonhörer übergeben und nun war meine Überzeugungsarbeit gefragt. Sie sagte mir, dass ein Besuch im Pininfarina-Privatmuseum nur nach vorheriger

telefonischer oder Internet-Anmeldung und nur für Gruppen möglich sei. Durch meine Hartnäckigkeit und meinen Hinweis, dass ich mit einem '83er Spider angereist sei, stimmte sie mit dem Hinweis, der Eintritt koste 25,00 Euro, einem Einzelbesuch zu. Ich war happy und so wies der Pförtner mir den Weg zum Museumseingang. Hier wurde ich von Silvana Appendino, einer sehr eleganten und hübschen italienischen Business-Frau, empfangen. Sie zeigte mir den Museumsraum (war enttäuscht, nur 12 oder 14 Fahrzeuge) wobei ich alles fotografieren durfte. Sie stand mir zu allen meinen Fragen Rede und Antwort und nahm sich entsprechend Zeit für mich. Es standen sehr schöne Exponate (Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Peugeot) aus dem Schaffungsbereich der Firma Pininfarina hier.



Bei meiner Frage nach Prospekten, Unterlagen etc. wurde ich dann freundlich auf das Buch „Kunst und Industrie 1930-2000“ (in deutscher Sprache) hingewiesen, welches ich dann bei ihr zum Mitarbeiterpreis kaufte. Es wird die gesamte Entwicklungs- und Produktionsgeschichte der Firma Pininfarina mit sehr umfangreichem Fotomaterial dargestellt.



Beim Anblick des schwarzen 83er Spiders war ich allerdings ein wenig enttäuscht. Hierbei handelte es sich um einen ehemaligen Alltagswagen der Pininfarina-Familie und nach Aussage von Sig.a Appendino wurde dieser auf Volumex umgebaute Wagen ohne großartige Aufbereitung ins Museum gestellt. Anschließend schaute ich mir auch noch einige Blechmodelle und andere Exponate der vielfältigen Pininfarina-Modellpalette an.



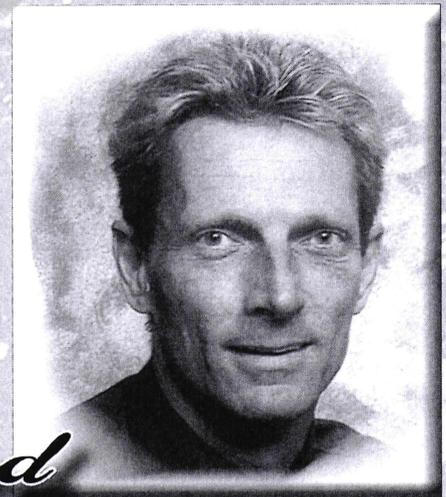
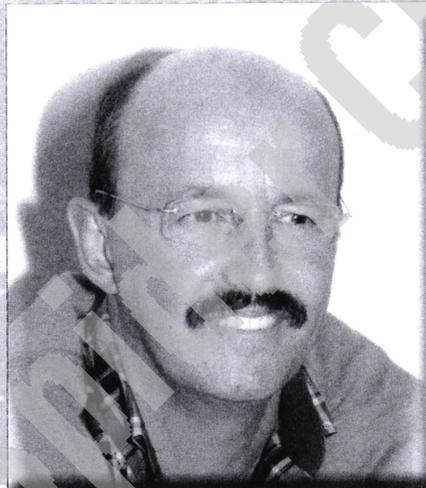
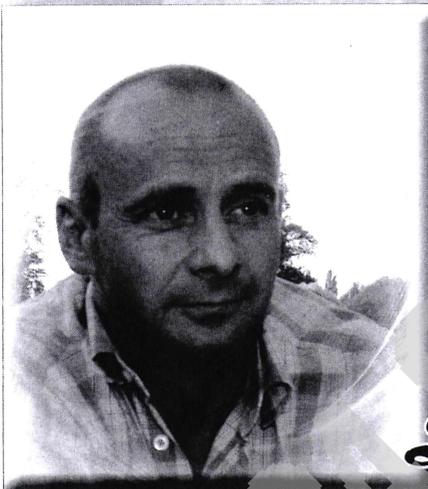
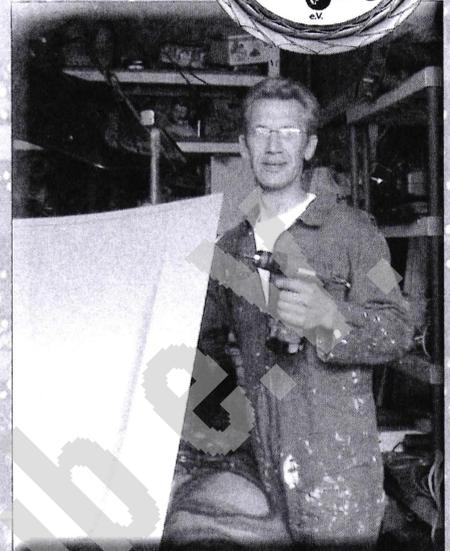
Einige der Spider-relevanten Fotos habe ich gescannt und diesem Beitrag beigefügt. Da mir im Museum einige Fotos unscharf wurden, habe ich auch einige Fotos aus dem Pininfarina-Werbefilm entnommen.

Beim Verlassen des Museums tauschten wir noch unsere Visitenkarten aus und Sig.a Appendino wünschte mir für meine weitere Tour alles Gute.

Alles in allem doch noch ein lohnender Besuch, den ich wirklich nur empfehlen kann, da das Museum im nächsten Jahr noch vergrößert werden soll.

Viele Grüße aus dem Rheinland und schöne Weihnachten sowie einen guten Rutsch ins neue Spider-Jahr

Erwin



*Der Vorstand
wünscht allen
Clubmitgliedern
besinnliche Festtage
und einen guten
Start für 2010*



NEW LOOK THE WORLD'S LEADING ITALIAN CAR MAGAZINE

Italia
TINY TOUGH GUY
ABARTH TESTED



EXCLUSIVE
MY LIFE WITH
IR FERRARI
20'S SECRETARY

Fiat Sportscars: Lancia Aurelia, Lancia Delta, Lancia Prisma, Lancia Beta, Lancia Gamma, Lancia Kappa, Lancia Nuova, Lancia Prisma, Lancia Beta, Lancia Gamma, Lancia Kappa, Lancia Nuova



Reprint aus

OLD vs NEW FIAT SPORTSCARS

ago. Even 10-year-old cars with a high(ish) mileage are now going for £4000-5000. It's undergoing the same sort of image overhaul meted out to the 124 Spider a generation ago. The parallels are there.

The starting point for this pretty Pininfarina effort was nothing more exotic than a 124 platform, albeit one shortened by 140mm. But for all its outward orthodoxy, this literal rendition of a three-box saloon hid a decent spec: disc brakes all round and a live axle properly located by four links and a Panhard rod. All of which was borrowed wholesale. Launched in 1966, the same year as the Alfa Spider, it too had a twin-cam four-banger, and was similarly aimed squarely at the Stateside market.

In time, engine capacity rose from 1438cc to 1608cc (in '71), to counter criticism that it lacked torque, and later there were 1592cc, 1756cc and finally 1995cc (1978) units. Bosch L-Jetronic followed on in 1980, a year before 'f' badges usurped Fiat ones: Pininfarina had taken over production, naming the car Spidereuropa (Spider Azzura for the US). A last-gasp 135bhp supercharged edition saw out manufacture: in 1985, the model was dropped as the Turin carrozzeria needed the space for its Italo-American calamity, the Cadillac Allante.

And both cars still make for compelling classic buys. And yes, the Barchetta is a classic, if only of the future variety. It's the styling that remains the major draw. It's not perfect, and if anything the front wingline is too elevated, but it's undoubtedly one of the best-looking mass-produced sportscars to have emerged from Italy in decades.

Inside, it's stark but tasteful. Practical, too, and all the better for having simple cloth trim. Somehow, the quilted leather that came late in the day on certain limited editions always looked too pimped to ever be truly

“The Fiat Barchetta is game for a giggle”

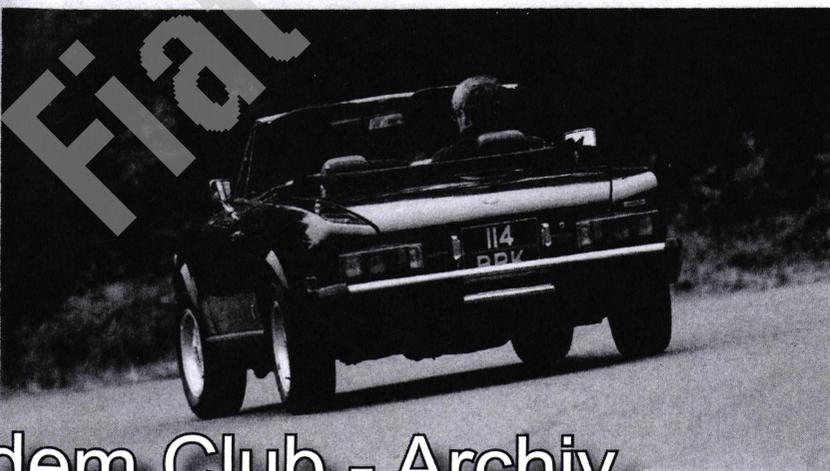
convincing. It's comfortable, too, even if you'd ideally like to be sitting a bit lower: you feel strangely perched; unlike in, say, a Mazda MX-5.

For all its relative conventionality – MacPherson struts up front, trailing arms out back – the Barchetta is game for a giggle on back roads. The steering is perhaps a little overservoed, but direct nonetheless, and the fat boots confer more grip than most owners will ever likely need. Push really hard and it's fundamentally an understeerer but not of the epic variety. Punt it into a corner and the outside front rubber takes the hit. Lift, and the nose gently tucks in. Of course, with so little weight on the rear end, you can get the back to step out but it takes provocation. The gearchange came in for criticism when new, but you'd be hard-pressed to understand why: it's a pleasure to guide between planes, and the pedals are perfectly placed for heel-and-toeing. The brakes – all official UK cars had ABS – offer effortless retardation. If there is a criticism, the Barchetta can get a little bouncy over topographical nastiness, with some rebound, but nothing too excessive. Another flaw, if you can call it that, is the engine note. The 1747cc dohc four is a gem, revving its little heart out to 7000rpm, but sounds anaemic. It deserves better; something a bit fruitier.

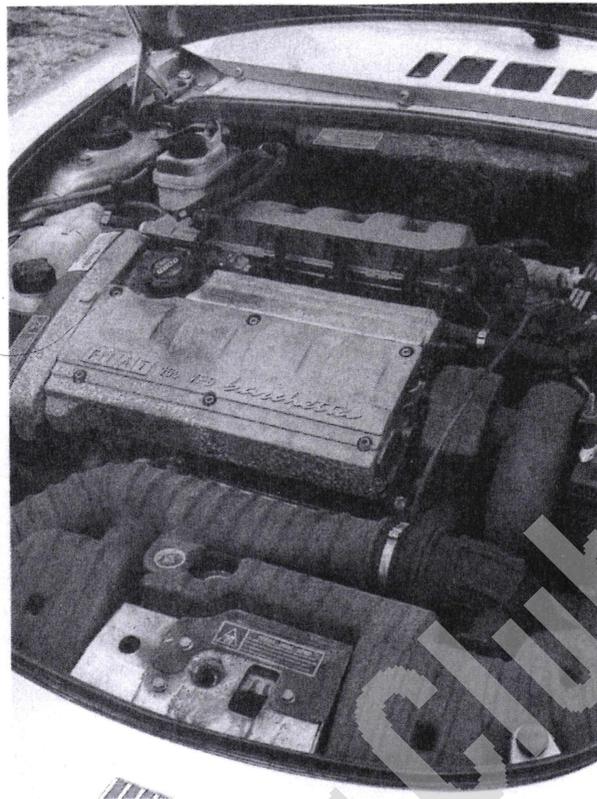
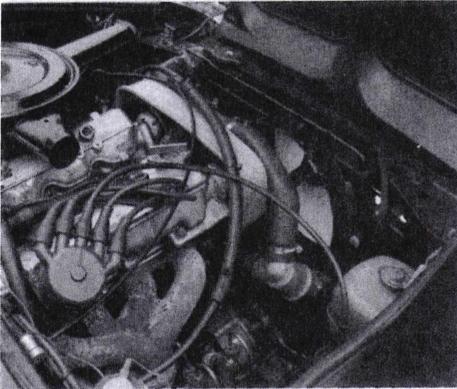
Stepping into the 124 – here a '78 US import rebuilt with Euro-spec 1800 engine and suspension by DTR European Sports Cars – the car's vintage is all too



*Asthmatic low-spec US
124 Spider imports can be
transformed into a
rewarding sportscar by
using off-the-shelf
components*



dem Club - Archiv



FAR LEFT: Standard European pistons and camshafts can improve power by up to 50%
BELOW: Right-hand drive conversions are possible using UK 124 Coupe steering parts

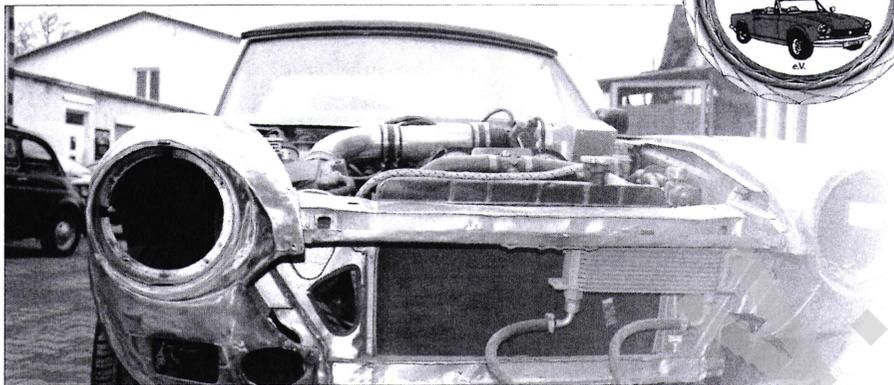


Reprint aus dem Club - Archiv

Kunststoffspachtel oder Karosseriezin



Da ich vieles an meinem Spider abänderte und etliche Öffnungen verschlossen habe, stellte ich mir die Frage: Kunststoffspachtel oder die klassische Methode mit Karosseriezin.



Hier nun für alle interessierten Spideristi der Erfahrungsbericht dazu.

Die Verarbeitung von Karosseriezin ist die klassische Methode, Dellen im Blech wieder in eine ebene Oberfläche zu verwandeln.

Heutzutage verwendet so mancher Spiderschrauber für solche Arbeiten Kunststoffspachtel in verschiedenen Ausführungen. Der Grund hierfür ist die einfache und schnelle Verarbeitung auf nahezu jedem Untergrund.

Nur mal nebenbei sei erwähnt, dass dieser Spachtel anfangs auch auf Rost hält, was leider dazu führt, eine Rostlaube nur kurzfristig in einen schönen Zustand zu versetzen. Neben diesen Eigenschaften hat Kunststoffspachtel leider auch den Nachteil, speziell beim Auftragen von dicken Schichten und an Stellen die Verwindungen oder Vibrationen ausgesetzt sind, mit der Zeit wieder ab zuplatzen.

Karosseriezin, auch Stangenzinn oder Lötzin genannt, kann nur auf einwandfrei sauberem und rostfreiem Blech haften. Dann aber verbindet es sich chemisch mit dem Metall und gibt diesem zusätzlichen Halt.

Eindeutige Vorteile vom Verzinnen liegen darin,

dass das durch Rost poröse und dünn gewordene Blech gestärkt und geglättet wird

dass Schweißnähte, speziell bei „stumpf“ eingeschweißten Blechen, zusätzlichen Halt bekommen, vor Rost geschützt und in Form gebracht werden

dass Passungen von Türen- und Haubenkanten durch Zinnauftrag „modelliert“ werden können

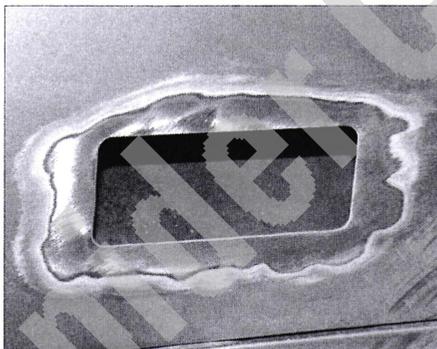
dass Beulen und Wellen ausgeglichen werden können (dennoch sollte das Blech vor dem Zinnauftrag so weit wie möglich mit einem Karosseriehammer ausgebeult werden)

Zum Verzinnen sind nur relativ wenige Arbeitsschritte notwendig. Allerdings bedarf es etwas Übung im Zusammenspiel von Lötlampe und Zinnstange, um das Karosseriezin auf das Blech zu bekommen und in Form zu bringen.

Das zu verzinnende Blech muss blank

und möglichst fettfrei sein. Dazu wird Rost und alter Lack mit der Sandstrahlpistole, einem Drahtbürstenvorsatz für Bohrmaschine / Winkelschleifer, Schleifpapier, CSD-Scheiben oder einem Entfroster entfernt.

Ich habe festgestellt dass es günstiger ist, ca. 2-3 cm über die zu bearbeitende Stelle hinaus zu reinigen, um ausreichend „Spielraum“ zubekommen.



Bleche, die z.B. mit Unterbodenschutz behandelt waren, müssen eventuell noch mit Silikonentferner o.ä. abgerieben werden.

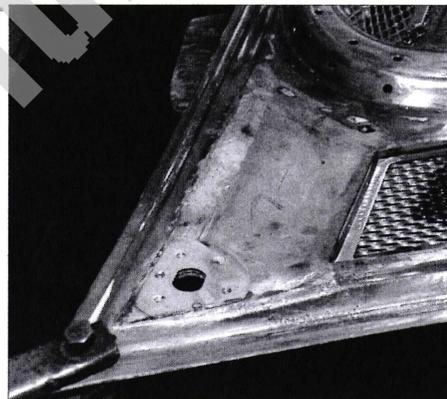
Um dem Karosseriezin einen guten Haftgrund zu geben, wird der Blechbereich mit Verzinnungspaste deckend eingestrichen (vorher gut umrühren; das Zinnpulver setzt sich gelegentlich am Boden ab!).

Die Paste wird dann mit einer Lötlampe erwärmt. Nach kurzer Zeit beginnt das Zinnpulver zu schmelzen und verbindet sich mit dem Blech. Dieser Zeitpunkt ist sehr gut erkennbar: Die vorher graue Verzinnungspaste wird silbrig glänzend. Einer gleichmäßigen Verteilung des Zinns kann etwas nachgeholfen werden, in dem man mit einem nassen Lappen über das noch heiße Zinn wischt. Ist der ganze Bereich silbern, kann die Lötlampe wieder abgedreht werden.

Das Flussmittel wirkt leicht reinigend und hat kleine Schmutzreste hoch gedrückt, die vor dem eigentlichen Verzinnen, zusammen mit Flussmittelresten, noch entfernt werden müssen. Dazu wird das Blech gründlich (!) 2-3-mal mit einem nassen Lappen abgewaschen und

möglichst noch trocken gerieben.

Es kann sein, dass ihr jetzt noch einige schwarze Flecken entdeckt. An diesen Stellen ist das Zinnpulver keine Verbindung mit dem Metall eingegangen und das Blech ist durch die Wärmeeinwirkung oxidiert.



Dies kann passieren, wenn man das Blech zu schnell erwärmt: Das Flussmittel verbrennt, bevor das Zinn verlaufen kann. Hier muss jetzt, wie zuvor, neue Verzinnungspaste aufgetragen werden und erhitzt werden.

Nun aber zum eigentlichen Verzinnen: Im Temperaturbereich von 180°C - 250°C ist Karosseriezin weich (darunter fest, darüber flüssig) und lässt sich gut bearbeiten. Die Schwierigkeit besteht darin, Blech und Zinn in diesem Temperaturbereich zu halten und gleichzeitig Zinn aufzutragen.



a) Mit der Flamme von der Lötlampe wird eine etwa 5 x 5cm große Fläche vom Blech erwärmt. Gleichzeitig hält man die Zinnstange an den Flammenrand, so dass das Zinn warm wird, aber



noch nicht schmilzt. Hin und wieder tupft man die Stange an das warme Blech; schmiert den Zinn dann an der Oberfläche leicht weg. Bleibt man dann auf dem Blech haften, so ist der richtige Zeitpunkt erreicht, das Zinn etwas stärker zu erhitzen. Wenn der untere Teil der Stange wachstartig weich ist, wird mit leichter Drehung, ein kleiner Zinnbrocken auf das



Blech gesetzt

Auf diese Art bringt ihr noch weitere Zinnbatzen auf das Blech auf.

Noch soll keine glatte Oberfläche entstehen!

Es ist nur wichtig überhaupt Zinn aufzutragen.

b) Beim nächsten Arbeitsschritt kommt der Spachtel zum Einsatz. Es kann ein



Metallspachtel verwendet werden, besser eignet sich aber ein Holzspachtel, weil dieser die Wärme nicht so schnell abführt und das Zinn dadurch besser zu verstreichen ist (allerdings müsst ihr darauf achten, dass das Holz nicht anbrennt). Als Schutz gegen die Hitze bestreicht ihr



die Holzspachtel mit Leinöl. Die Zinnhäufchen werden jetzt wieder angewärmt.

Haltet die Spachtel bereit!

Wenn die Zinnoberfläche weich ist, zieht



die Flamme zurück und streicht das Zinn nach und nach mit dem Spachtel glatt und bringt es in die gewünschte Form.

Dazu muss der Stangeninn und die Blechumgebung natürlich immer wieder erwärmt bzw. warmgehalten werden. Nur in der pastösen Konsistenz kann das Zinn auf der erhitztem Blech gut verteilt werden und sich mit dem Untergrund verlöten! Gerade dieser Punkt ist extrem wichtig, um sicher zu stellen, dass das Zinn nicht nur „kalt“ über das Blech geschoben wird und nur auf dem Metall klebt.

Eine nicht einwandfreie Verlotung bedeutet Kapillaren unter der Oberfläche, die Rost langfristig begünstigen können. Optimal ist die Temperatur von Metall und

Zinn immer dann, wenn beides silbrig glänzt.

Wirkt die Oberfläche stumpf oder wird das Zinn beim Verstreichen schuppig, muss etwas mehr Hitze zugeführt werden. Gerade am Anfang, wenn ihr noch wenig Übung habt, ist es schwer mit der Hitze zu „spielen“ und es passiert leicht, dass ihr zu stark erhitzt und das Zinn in einem silbrigen Strom auf den

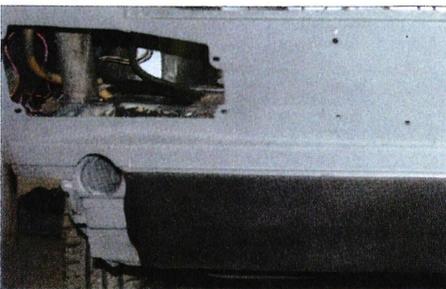


Boden rinnt. Es ist aber kein Problem jederzeit wie unter a) beschrieben auch noch mal neues Zinn hinzuzufügen.

c) Das Ziel ist natürlich eine möglichst gute Oberfläche zu bekommen, die wenig nach bearbeitet werden muss.

Die verzinneten Partien werden, soweit nötig, anschließend mit einer Karosseriefeile oder auch (zur Not) mit dem Schleifklotz und 80er oder 120er Schleifpapier in die richtige Form geschliffen.

Eine Schleifmaschine sollte vermieden werden, da Karosseriezin Blei enthält und der Bleistaub beim Einatmen gesundheitsschädigend ist, Außerdem setzt sich die Schleifscheibe mit dem warm werdenden Zinn zu. Wird die Maschine doch von euch verwendet, solltet ihr unbedingt einen Atemschutz tragen! Um eventuell vorhandene kleine Täler auszugleichen, ist es durchaus „erlaubt“ eine dünne Schicht Spachtelmasse auf die stabile Zinnschicht aufzutragen. Häufig reicht auch schon ein Füller (Filler) aus.



Ergänzende Tipps :

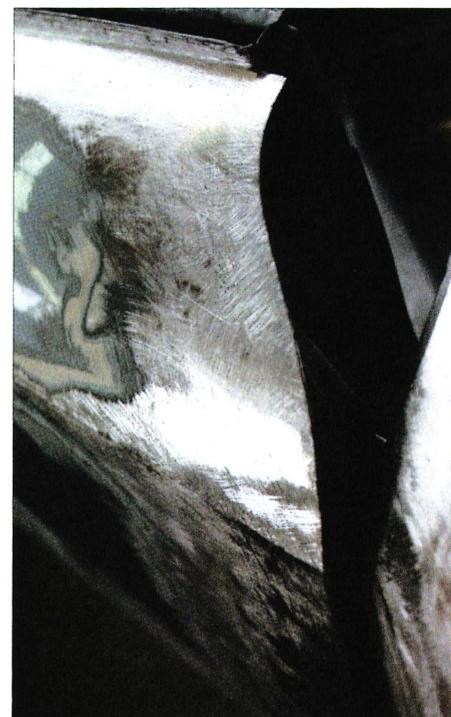
Wenn große ebene Flächen, z.B. Türhäute, Hauben etc. verzinkt werden sollen, besteht die Gefahr der Bildung von Wärmeverzug. Wellen und Beulen entstehen. Überhitzt das Blech also nicht und bearbeitet nur kleine Flächen. Ihr könnt diese aber auch mit einem nassen Lappen hinterher wieder abkühlen, oder Wärmedämppaste, zur Not auch nasse Tücher, um den Arbeitsbereich herum auftragen. Beim mäßigen Umgang mit der Hitze besteht aber wenig Gefahr für das Blech. Bedenkt aber, es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen: Wenn ihr es schafft 50 % vom Zinn auf dem Blech zu behalten, dann arbeitet ihr schon ziemlich gut! Also nicht verzweifeln, wenn immer wieder Karosseriezinns auf den Boden läuft. Abgetropften Zinn könnt ihr sammeln und später zu einer neuen Stange zusammen gießen.



Es gibt 2 Sorten von Karosseriezinns 25%ig und 35%ig.

Ich habe sie beide verarbeitet. In der Praxis hat es sich gezeigt, dass der 25%ige Zinn besser zu verarbeiten ist. Ich bin damit super zu recht gekommen. Der 25%ige Zinn besitzt einen höheren Schmelzpunkt.

Beim Erwärmen mit der Lötlampe ist der Übergang nicht so schlagartig flüssig, Die Gefahr des Weglaufens geringer und der pastöse Zustand lässt sich leichter „herstellen“ als beim 35er. Ein qualitativer Unterschied besteht nicht.





Anmerkung:

Das Flussmittel jeder normalen Verzinnungspaste enthält Zinkchlorid. Zinkchlorid hat die unangenehme Eigenschaft mit Wasser bzw. Luftfeuchtigkeit zu Salzsäure zu reagieren. Durch diese Reaktion zu Salzsäure wird das Blech sofort angegriffen und es entsteht Rost. Dieses „Problem“ lässt sich allerdings sehr einfach umgehen, in dem man die Flussmittelreste gleich nach der Vorverzinnung mit genügend Wasser abwäscht. Dadurch wird das Flussmittel neutralisiert und Rost kann gar nicht erst entstehen. An kritischen Stellen, wie z.B. Blechfalze von überlappend, geschweißten Blechen usw., die ihr nicht auswaschen könnt und

von der Hohlraumseite her mit Rostumwandler und Hohlraumversiegelung konservieren könnt, ist eine „säurefreie“ Zinnpaste ideal. Das darin verwendete Flussmittel ist nicht korrosiv und muss nicht abgewaschen werden. Allerdings lässt sich die Paste nicht so gut verarbeiten, da sie zu zähflüssig ist. Auch ist der Preis ist deutlich teurer als, der, der normalen Verzinnungspaste, so dass der Einsatz wirklich nur für spezielle Fälle an den Spidern lohnt.

Der eine oder andere Hobby- oder Profischrauber unter Euch verzeiht mir meine Unkenntnis, falls ich Arbeitsschritte vergessen habe. Viel Spaß und gutes Gelingen dem, der dieses auch vorhat.

Euer Redakteur Frank

**VERSICHERUNGEN
LEASING · EVENTS**

CLUB-RABATT

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

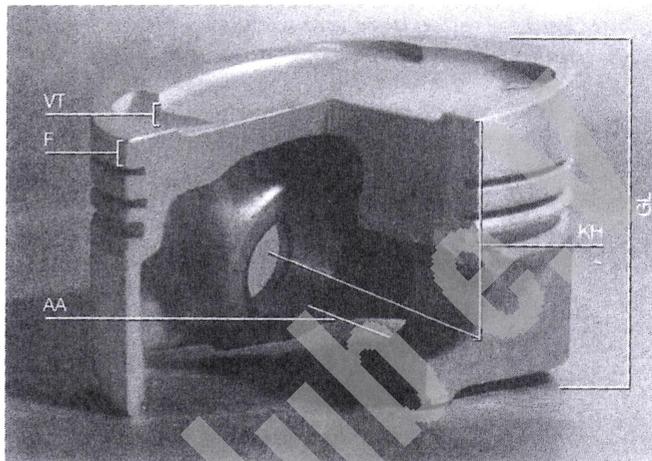
Technische Information



Fachbegriffe:

Kolben (Maße)

AA = Augenabstand
F = Feuersteghöhe
GL = Ganze Länge
KH = Kompressionshöhe
MØ = Muldendurchmesser
MT = Muldentiefe
MV = Muldenversatz
ÜH = Überhöhung
VT = Ventiltaschentiefe

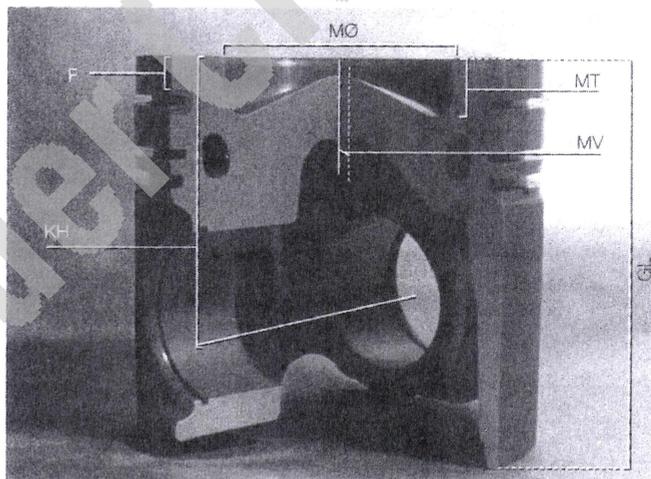


Rohlingsarten

F = Kolben flüssiggepresst
KB = FERROTHERM®-Kolben
L = Vollschafkolben
P = Kolben geschmiedet
V = AUTO-/HYDROTHERMIK®-Kolben/
AUTO-/HYDROTHERMATIK®-Kolben

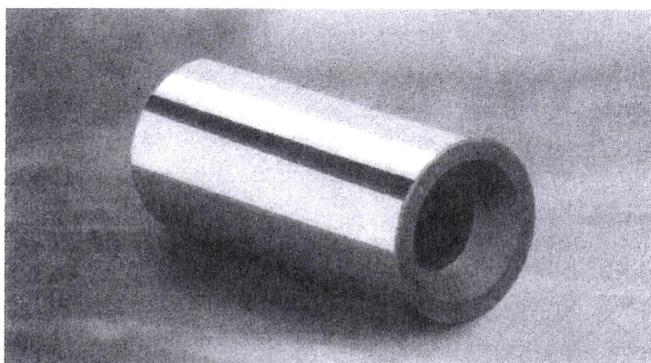
AK = Aussparung für Kühllöspritzdüse
DRT = Doppelringträger
KK = Kühlkanal
RT = Ringträger

FERROSTAN® = FERROSTAN®-beschichtet
HA = Hartanodisierung
C = Graphit-beschichtet



Kolbenbolzen

Bolzenabmessungen:
Bolzenaußendurchmesser x Gesamtlänge
FB = Formbolzen
NB = Nabenbuchse
S = Schrumpf-/Klemmpleuel
T = Trapezpleuel



viel Spaß beim Studieren der Fachbegriffe

Euer Redakteur
Frank



Spider Magazin recycelt

Hallo zusammen,

im Jahr 1989 war einiges los. So auch, dass in Köln ein Spider-Treffen des Clubs mit über 100 Spideristi und ihren Fahrzeugen da waren.

Ob wir so was auch noch mal auf die Beine bringen könnten, das wäre super, ein Traum.

Desweiteren habe ich Euch aus dieser Zeit ein paar Tipps und eine Tabelle mit den Farbbezeichnungen des Spider DS kopiert.

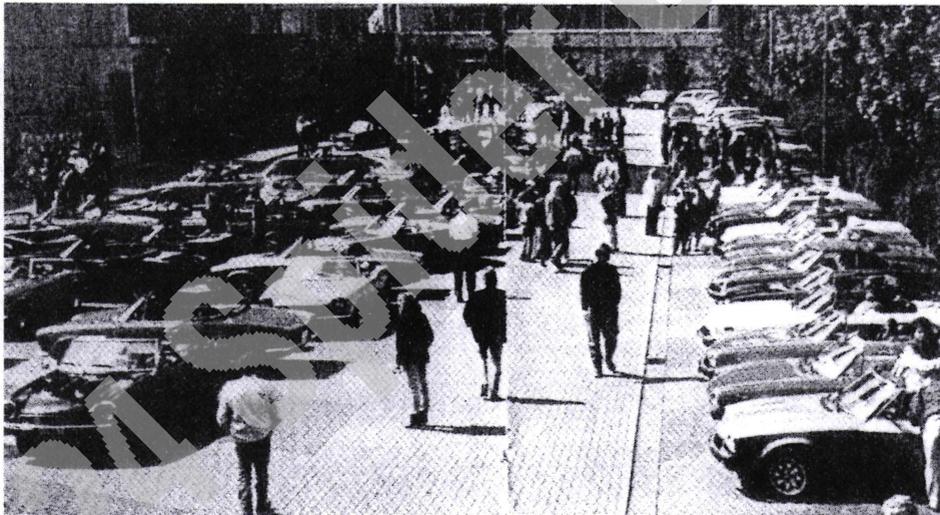
Auch war mir nicht bewusst, dass es in der damaligen DDR auch einige Spider gegeben hat, was hier nach zu lesen ist.

Also viel Spaß beim lesen

Gruß

Holger
Spider-Krefeld

Presse...Presse...Presse...Presse...Presse...Presse..



Quelle: fiat fahren

Alle Erwartungen wurden übertroffen, als zum diesjährigen Jahreshaupttreffen des Fiat 124 Spider Clubs e.V. im Raum Köln über 100 Spideristi mit ihren Fahrzeugen kamen. Vorsommerliche Temperaturen und eine perfekte Organisation ließen diese Veranstaltung

diese Veranstaltung zu einem Höhepunkt in der fünfjährigen Clubgeschichte werden.



Kurz notiert...

Einige Tips zum Thema

Verdeck:

Wer Wert auf den textilen Charakter des Verdeckstoffes legt, sollte unbedingt *Sonnenland-Stoff* wählen. Dieses Material besteht nämlich insgesamt aus 3 Schichten, während die preisgünstigere Allwetter-Qualität nur über 2 Schichten verfügt und darüberhinaus bei weitem nicht die Lichtehtheit des Sonnenland-Stoffes besitzt, also bereits nach ca. 11/2 bis 2 Jahren auszubrechen beginnt.

Beim Zusammenlegen des Verdeckes ein Stück Bettuch o.ä. zwischen die zusammengefaltete Scheibe legen, um ein Scheuern von Folie auf Folie zu vermeiden, was zur Blindheit der Scheibe führt.

Nie bei Frost die Astra-Glas-Scheiben zusammenlegen, da diese dann brechen.

Nasse Verdecke in aufgespanntem Zustand trocknen lassen, bzw. nicht naß zusammenlegen.



Verdeck nicht über Tage hinweg aufgeklappt lassen, was zum Gewebebruch führt. Beliebt: offenes Cabrio in die Garage stellen und nur bei schönem Wetter fahren. Das ist verkehrt: Lieber das Verdeck jede Nacht zumachen.

Darauf achten, daß sich das aufgeklappte Verdeck beim Überfahren von Unebenheiten nicht zu stark auf- und abbewegt und mit dem Gestänge der Stoff durchgescheuert wird.

Ein paar allgemeine Tips:

Sollte die *Handbremse* nicht mehr greifen, so bringt es recht wenig, wenn man nur die Drahtseile stärker spannt. Es müssen zuerst die Seile ganz gelockert werden. Dann sollte ein Helfer die Fußbremse mit pumpenden Bewegungen betätigen. Bei getretener Fußbremse werden danach die Seile am Unterboden wieder gespannt und so eingestellt, daß die Handbremse beim dritten Zahn greift.

Das Wasserauffangbecken innen unter den hinteren versenkbaren Glasscheiben wird Probleme mit sich bringen. Genauer gesagt liegt es an den dort angebrachten Gummischläuchen, die das Wasser durch die darunter liegenden Schweller ins Freie leiten. Diese Schläuche sind leider zu kurz, so daß das derart umgeleitete Wasser die besagten Schweller immer wieder kräftig spült und dort somit für nahezu andauernde Feuchtigkeit sorgt. Abhilfe schafft da eine Verlängerung des Schlauches direkt ins Freie, wofür man am besten die Schwelleröffnung für die Hohlraumkonservierung in den hinteren Radkästen verwendet.



Fiat Spider in der DDR - gibt es so etwas im Land der Trabis und Wartburgs?

Ja, werden einige von Euch jetzt antworten, wenn man beim Staatssicherheitsdienst beschäftigt ist oder eine Oma im Westen hat, die mit den dazu fehlenden DM aushilft, also ein sogenannter Privilegierter, dann ja!

Aber zum Glück gibt es "drüben im Osten" auch noch normale Menschen, von denen einige richtige Autofans sind, und wieder ein Teil davon echte Cabriofans.

Einer dieser Letztgenannten möchte Euch hier schildern, wie er seinen Fiat Spider erstanden hat:

Im Sommer 1987 kam ich mit einem Kunden (mein Beruf ist Elektriker im Reparaturbereich) über Autos ins Plaudern. Er hatte mich mit meinem Wartburg Cabrio Bj.1966 beobachtet und erwähnte dabei, daß sein Bekannter sich einen Sportwagen aus dem "Westen" zugelegt hatte, er meinte, der Flitzer sieht aus wie ein Porsche. Auf meine Bitte hin sich mal genauer zu erkundigen, erzählte er mir später was von Italien und Deutschland, tippte dann aber auf einen Karmann-Ghia!

Zwei Wochen später ergab sich für mich nächstens die Gelegenheit, den "Exoten" mal näher zu betrachten. Es handelte sich lt. Schilder um einen Fiat 124 Sport! Von Bildern war mir das Modell nicht unbekannt, aber auch die Aussage des Besitzers, der Wagen würde evtl. zum Verkauf stehen, und seine Preisangabe weckten zunächst kein Interesse bei mir. Er stand auch sehr trostlos da, schmutzdelig, innen nichts zu erkennen, mit Hardtop und ohne Radkappen.

Daheim angekommen ließ mir der Wagen doch keine Ruhe, ich blätterte in alten Zeitschriften, Büchern und Katalogen, um mich schlau zu machen. Meine Begeisterung nahm schnell zu:

Doppelnockenwellenmotor, 5-Gang-Getriebe, Holzarmaturenbrett, Karosserie von Pininfarina. In jener Nacht bin ich zum Fiat Spider Fan geworden.

Durch den frühe-

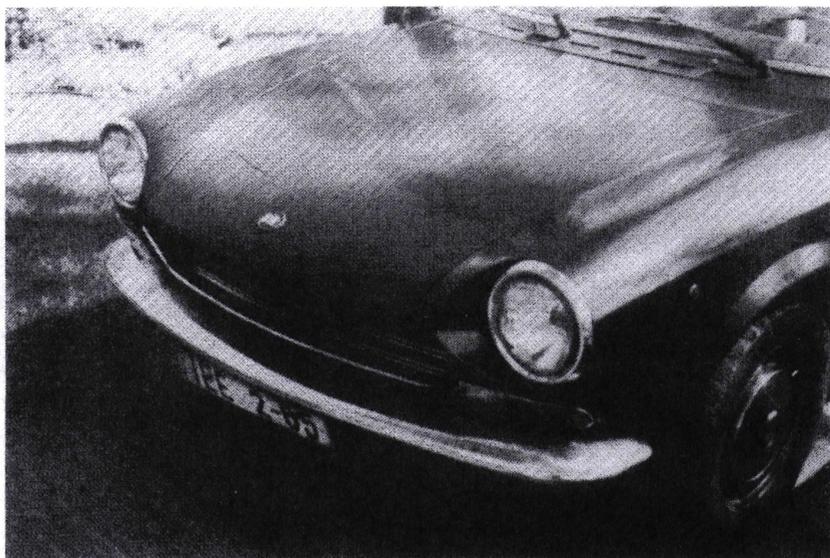
ren Besitz eines Fiat 125 Spezial wußte ich um die Qualitäten der Technik (100 PS sind in der DDR ja nicht an jeder Ecke zu finden) und hatte auch Reparatur Erfahrungen. Aber hatte der gestern noch besichtigte Fiat alle diese Inereien noch drin, oder hatten Bastler schon einen Zweitaktmotor implantiert?

Sorgenvoll also auf zum nächsten Besuchstermin: Alle guten Zutaten waren vorhanden, vom Originalmotor bis zum Klappverdeck. Nur die Auspuffanlage war von Bastlerhand gefertigt.

Aber dann war immer noch der Preis! Innerhalb von einer Woche stand aber der Entschluß fest, den Wagen zu erwerben, und trotz aller Dementi in der Familie (Eltern: Ich würde mich endgültig ins Chaos stürzen) fand ich einen Kreditgeber: Ost-Oma!

Beim nächsten Besuch nahm ich mir die Karosserie vor, um einen sogenannten "Anschiss" wie beim Wartburg Cabrio auszuschließen (Wartburg Totalrestauration: 1982-1985). Das Blech entpuppte sich aber besser als angenommen. Die Schwellerverkleidungen und Türen haben zwar Rostansatz, ansonsten ist der Wagen ungeschweißt und bietet eine solide Grundlage.

Nun begann aber der Besitzer zu kneifen, er würde nur tauschen gegen Mercedes o.ä.. Außerdem bräuchte er den Wagen jetzt noch zum Fahren.





Hardtop befreien und erst mal eine Runde offen durch den Ort gedreht. Auch die Umschreibung bei der Polizei erfolgte problemlos, obwohl im Kfz-Brief "Fahrzeug personengebunden" eingestempelt war.

Nach einem ausgedehnten Winterschlaf (endlich in einer Garage) bewegte ich mit Begeisterung meinen Spider im Sommer '89 ca. 3500km ohne größere Reparaturen durchs Land.

Ergänzend noch die Information, daß in der DDR meines Wissens noch 4 weitere Spider existieren (2 AS, 2 US). Ein AS davon ist leider

bis zur Unkenntlichkeit verunstaltet.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, mich bei Euch und Eurem Vorsitzenden Michael Bischoff für die herzliche Aufnahme im Fiat 124 Spider Club zu bedanken und hoffe, die Spiderfreaks in naher Zukunft auch einmal (oder bei Gefallen mehrmals) in der DDR begrüßen zu können.

PS:

Der Kaufpreis wird auf Anfrage verraten, denn sollte dem Ost-Finanzamt ein Spidermagazin mit meinem Bericht in die Hände geraten, würde ich sicher Post bekommen, aber schlechte!

Mit freundlichen Grüßen

Euer Andreas

Insgesamt verging etwas über eine Jahr, wo ich den Besitzer samt Fiat ca. 40 mal aufsuchte. Davon traf ich den Fahrer nur 15 mal persönlich an, dagegen den Spider 25 mal. Gelegentlich überprüfte ich nämlich nachts auf einer Spritztour (Fahrtstrecke 35km), wie sich "mein" Spider unter der Laterne fühlte.

Inzwischen war ich mit dem Besitzer per Du (im nachfolgenden Christian genannt), haben uns mal gegenseitig zum Essen eingeladen und erfuhr dabei, daß der Fiat seit Auslieferung 18 Jahre im Besitz der Tochter von Bertolt Brecht gewesen ist. Christian fuhr ihn erst seit Anfang 1987.

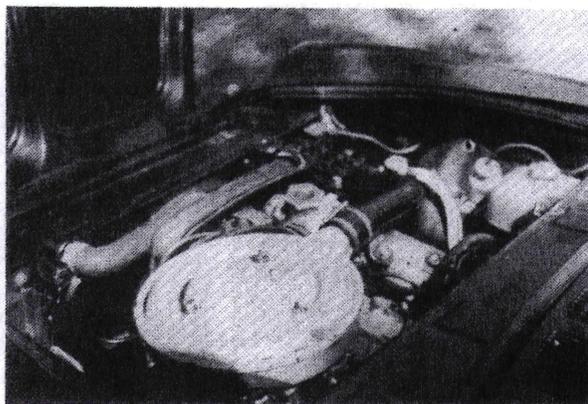
In den Wintermonaten stand ich oft kurz vorm Nervenkolllaps, wenn Christian den Fiat durch Schneematsch und Salzlauge heizte. Auch seine Tauschforderungen änderten sich wöchentlich, mal war es ein Volvo, dann ein neuerer Golf oder ein großer Ford usw..

Den Clou setzte Christian auf, als er nach einem Tschaika (russ. Staatslimousine) verlangte. Ich war verzweifelt und erklärte Christian für übergeschnappt, bis zum Oktober 1988.

Er kam von selbst zu mir, sagte, daß er schnellstmöglich verkaufen wolle, um sich einen Chevrolet zuzulegen. Nach Auftreiben der "Kohle" ging es dann endlich zur Sache.

Der festgesetzte Verkaufstermin verzögerte sich nochmals um 5 Std., weil ich für seinen Hund erst noch Futter besorgen mußte und anschließend ihn beim Heizen der Wohnung geholfen habe. Am 15. Oktober 1988, 15 Uhr, hatte ich endlich nach 1 1/2 Jahren Schlüssel und Papiere für meinen Fiat Spider in der Hand.

Also ab nach Hause, den Wagen vom





Spider-Reisebericht aus Spanien

Seitdem bekannt war, dass unser Herbsttreffen in der Eifel stattfindet, freuten sich Leonore (meine rote Sänfte) und ich auf die längste Tour unseres gemeinsamen Lebens. Es sollte nach Benisuera im Süden der Provinz Valencia gehen, wo wir am 15. September abends ankommen mussten, um den Job als Housesitter und Zoowärter bei meinem englischen Cousin Colin zu übernehmen.

Der mehr oder weniger Spider-unerfahrene Beifahrer Martin meinte, von Berlin aus hätten wir in der Eifel doch bereits ein



Viertel des Weges geschafft.

In der Tat waren die 590 Kilometer von Pankow zum Kölner Dom schnell zurückgelegt. Een Naach in Kölle, ein paar Früh Kölsch und ein kostenloses BAP-Konzert (Soundcheck) am Dom waren die richtige Einstimmung für die letzten 80 Kilometer nach Wershofen. Leonore bekam beim Spidertreffen noch einen Liter Öl, wir frühstückten am Sonntag als erste und



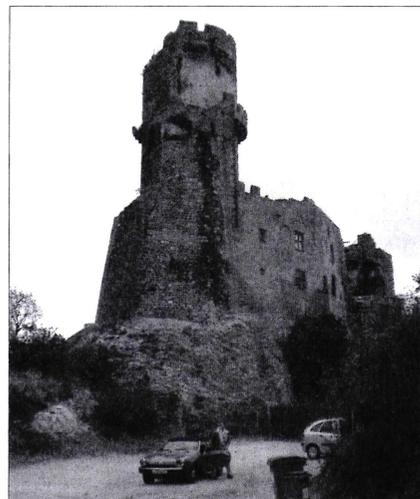
machten uns auf den 1900 km langen Weg nach Südwesten mit dem neuen Navi von Garmin an Bord. Auf einem Parkplatz bei Trier verabschiedeten wir uns telefonisch von unseren Lieben daheim, während eine Rötze Franzosen mit Körbchen und Messern ausgerüstet zum Pilze suchen in den Wald einrückte. Da wir beschlossen hatten keine Mautgebühren zu zahlen, setzten wir unsere Fahrt mit einem Tankstopp in Esch sur Alzette (Luxemburg) in Richtung Verdun an der Maas fort. Zum Glück funktionierte die EC-Karte an der automatischen Station. Über gut ausgebaute Landstraßen erreichten wir gegen 12 Uhr den Wald von Verdun. Dort parkte Leonore vor dem Ossuaire (Beinhaus) und wir gedachten der Hunderttausende Toten des Ersten Weltkrieges.



Bei sonnigem Herbstwetter und Richtgeschwindigkeit 90 km/h mein Tacho zeigt dann 100 km/h ging es durch den Südzüpfel der Champagne (Chalon an der Marne), vorbei an endlosen Kartoffelfeldern über Troyes an der Seine nach Westen. Nach dem Schwenk gen Süden wurde es in Pontigny Zeit für eine Mittagspause, Gelegenheit die unerwartet große Zisterzienser- abtei aus dem 12. Jahrhundert zu besichtigen. Auf der Weiter- fahrt nach Auxerre begegneten wir unzähligen Motorrädern, die offenbar zu irgendeinem Treffen unterwegs waren. In Nevers an der Loire wurde es Zeit für die nächste Pause. Die Altstadt mit ihrer Kathedrale und dem Herzogspalast waren einen Stopp wert.



Den früheren Formel-1-Kurs von Magny-Cours ließen wir rechts liegen und kamen bei Moulins in das Tal des Allier, wo die Eichen für die teuren Bordeaux-Holzfässer wachsen. Vor unserem Tagesziel Vichy nach 720 km Fahrt lag noch das Chateau de Billy. Ausgerechnet bei Billy's Castle gab der Schalter des elektrischen Fensterhebers den Geist auf. Trotz Martins handwerklichem Talent war die Scheibe mangels geeignetem Werkzeug nicht wieder hochzubringen. Wir mussten also in einem teuren Hotel mit sicherer Tiefgarage übernachten. Tags darauf fand sich kurz vor Volvic eine Citroen-Werkstatt, - in Frankreich „Atelier“ genannt, wo ein Lehrling unter Martins Anleitung das Fenster wieder schloss. Der Schalter war innen zerbrochen und gab auch auf der Fahrerseite nur noch 5 Volt Spannung her. Wir wollten nun sehen, was unser Freund aus Berlin im Vorjahr an der Burg von Volvic (Chateau de Tournol) schönes gemauert hatte.



Leider ist nur im Juli und August eine Besichtigung möglich. Wir begnügten uns mit Außenaufnahmen und Baguette mit Laguiole-Käse und luftgetrockneter Salami aus der Auvergne. Bei Clermont-Ferrand ließ ich mich ein einziges Mal für 10 km auf die mautpflichtige Autobahn leiten und legte widerwillig € 1,20 ab bevor wir die kostenlose A 75 nach Montpellier

erreicht. Nur das berühmte Viadukt bei Millau, eine 220 m hohe Autobahnbrücke, kostet € 7,70 kann aber mit 15 km Umweg umfahren werden. Unser Navi leitete uns auf der „schnellsten Strecke“ einmal runter von der Autobahn und durch die Stadt Issoire. Danach stieg die A-75 auf über 1000 m. Wir verließen sie bei der Festungsstadt St. Flour und reisten weiter über Chaudes Aigues (Thermalbad) nach Laguiole auf 1200 m Seehöhe und wieder hinab nach Espalion am Lot. Hier wurde es nun dank unserer nicht abstellbaren Heizung (Baudenzug defekt) zu warm zum geschlossen fahren.



Außerdem war es an der Zeit für eine Pause. In der Stadt war die Tauchglocke (Scaphander) erfunden worden. Es gab eine mittelalterliche Steinbrücke, uralte Gerberhäuser, ein Renaissance Schloss und eine Burgruine hoch über der Stadt. Über Rodez erreichten wir Albi, wo das größte Backsteingebäude der Welt steht: die Kathedrale St. Cecilie, 115 m lang, 43 m hoch, 35 m breit und außen fast ohne Verzierungen, eine Burg Gottes.



Gleich nebenan ist ein Toulouse-Lautrec Museum. Auf dem Weg in die Pyrenäen lotste uns das Navi in gehörigem Abstand

an Carcassonne vorbei in die Montagne noire auf den ca. 800 m hohen Col de Fontbruno mitten in einem unendlichen Laubwald mit unzähligen Kurven und fast ohne Verkehr. Wir fuhren weiter durch die Weinberge des Pays de l'Aude und landeten dank Navi auf der angeblich schnellsten Strecke in den wildesten Pyrenäentälern, siehe Foto.



Kurz vor Dunkelheit erreichten wir eine größere Straße Richtung Bourg-Madame und übernachteten nach 590 km Tageskilometern in Formigueres nahe dem Skiresort „Les Angles“ . Es gab für kleines Geld einen katalanischen Vorspeiseteller und ein feines Steak als Nacht Mahl. Noch im Dunkeln brachen wir bei 5°C und Nieselregen auf zum nahen Col de Quillane (1713 m) und überquerten bei Puigcerda die Grenze nach Spanien. Dort standen bedrohlich aussehende Polizisten mit Maschinenpistolen bewaffnet zur Begrüßung. Die Straße nach La Seu d'Urgell und durch das Tal des Riu Segre hinab nach Lleida ist fantastisch ausgebaut. Wir erreichten bald bei Flix den Ebro, fanden dort nur Polizisten, Müßiggänger und eine Fähre, aber kein ordentliches Café. Wir folgten dem Ebro weiter bis an das Delta bei Tortosa und kamen bei St. Carles de la Rapita auf der N-340 direkt ans Mittelmeer. Allerdings lud der Nieselregen nicht gerade zum Bade ein. Wir hielten unseren Platz in der Autoschlange durch Vinaroz und Benicarlo bis wir kurz hinter Castellon bei Sagunto die kostenlose A-7 nach Valencia erreichten. Von hier war es nur noch eine gute Stunde bis zu Cousin Colin, der uns nach 625 km Wegstrecke an diesem Tag noch gar nicht um 16 Uhr erwartet hatte.



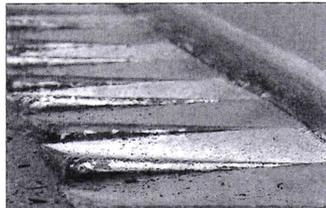
Von Wershofen hatten wir statt 1885 km genau 1935 km zurückgelegt und dabei ziemlich genau die prognostizierten € 174,95 vertankt, was einem Verbrauch von 7,5 Liter auf 100 km entspricht. Die reine Fahrzeit dürfte tatsächlich bei 26 Stunden und 52 Minuten gelegen haben. In Frankreich haben wir wegen des hohen Ethanolanteils im 95 Oktan Benzin lieber super plus getankt. Die Supermärkte haben die billigsten Zapfsäulen. Jetzt hat Leonore erst mal Pause, obwohl die Spanier schier aus dem Häuschen sind, wenn sie einen Fiat Spider sehen. Am 30. März 2010 feiern wir beide Silberhochzeit. Dann muss ich sie wieder heim nach Germanistan fahren.

Andreas Fohs

Mit dem Spider auf dem Nürburgring

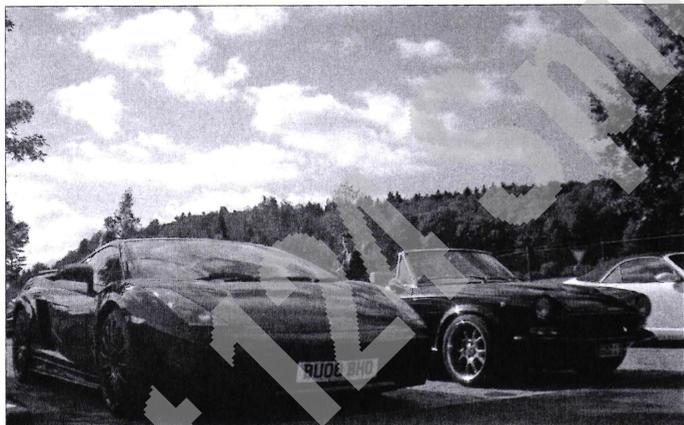
Samstag, 12. September 2009, Herbsttreffen in der Eifel.

Nach der allgemeinen Mittagspause unter der Nürburg entschieden wir uns, zur Einfahrt der Nürburgring-Nordschleife zu fahren, um dort mit Natascha und Carmello ein Tässchen Kaffee zu trinken. Die Nordschleife war aufgrund einer Veran-

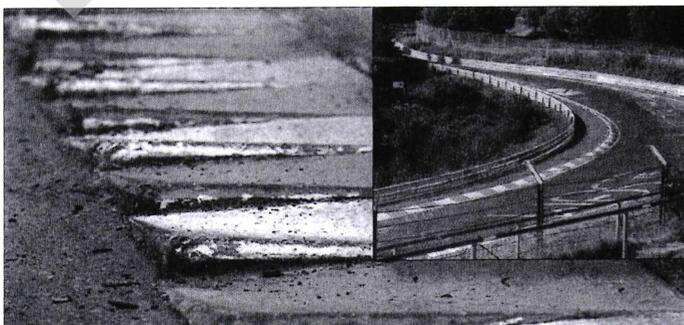


staltung noch bis 17.30h für den Touristenverkehr gesperrt, so dass genügend Zeit für eine Besichtigungsrunde auf dem Parkplatz vorhanden war. Wer die geballte Macht von Power und exotischen Fahrzeugen einmal erleben will, sollte mal einen Blick auf den Parkplatz werfen. Von Lamborghini, Ferrari, Porsche GT3, Lotus und etlichen Motorrädern geblendet, reift in mir der Entschluss:

„Man könnte doch mal eine Runde mit dem Spider auf der Nordschleife drehen!“



Natürlich ist solch ein Unterfangen ohne eine gehörige Portion an Streckenkenntnis nicht zu bewältigen und auch nicht zu empfehlen. Als alter Hobby-Motorradracer mit über 1000 Runden Erfahrung auf der Nordschleife und einigen Runden mit unserem äußerst spritzigen Mini Cooper S konnte ich das Thema Streckenkenntnis innerlich schon mal zu meinen Gunsten entscheiden.



Jetzt blieb nur die Frage: „Wie verhält sich der Spider auf der Strecke?“ Aufgrund der enormen Belastungen und Fliehkräfte eine berechnete Frage, zumal Kurbelwelle und Kolben noch keine 1000 km auf der Uhr hatten. Automobilhersteller aus aller Welt nutzen die Nordschleife als Testgelände, um dort im Zeitraffer tempo Belastungen an Fahrwerk, Bremsen, Reifen und Motoren zu testen. So entspricht ein Kilometer Nordschleife ungefähr zehn Kilometer Belastung im normalen Straßenverkehr für das Auto; für den Außenstehenden gut erkennbar am Reifenverschleiß nach zehn Runden Nürburgring-Nordschleife. „Wirft der, bis zur letzten Schraube, selbst restaurierte Spider nun alle Schrauben von sich und sämtliche Räder hüpfen in alle Himmelsrichtungen davon?“

17.00 Uhr, noch 30 Minuten bis zur Öffnung der Nordschleife für Touristenfahrten, schon mal das Ticket für „lächerliche“ € 22,00 pro Runde holen und sicher verwahrt. Der Adrenalin-Ausstoß stieg an; ich registrierte eine gewisse Nervosität in mir; ich setzte mein berühmtes „Raceface“ auf, um nach außen Ruhe und Souveränität auszustrahlen, in erster Linie natürlich gegenüber meiner Beifahrerin Bettina. Im Kopf noch einmal die passive Sicherheit des Spiders überdacht, über fehlende Knautschzonen sinniert, das schöne, rutschige Holzlenkrad ohne Handgrip betrachtet, ohne schützenden Überrollkäfig und - ohne Dach - den Himmel über uns ansehend, war klar: „Wir fahren nicht auf der allerletzten Rille!“

17.30 Uhr, es geht los! Ein plötzliches Durcheinander auf dem Parkplatz, jeder will zuerst zur Schranke, das war der Gedanke von ungefähr 200 Autofahrern. Wir stehen in der Schlange zur Zufahrt, in dem mit Abstand ältesten und dem einzigen Auto ohne Dach. Um uns herum die üblichen Verdächtigen: Porsche, Ferrari, Ford Focus ST220 und so weiter. Weiter vorn in der Schlange sehe ich einen rennmäßigen Mazda MX5 mit englischem Kennzeichen und zwei Insassen mit Rennoveralls und Sturzhelm

Die Schranke hebt sich, wir biegen auf die Döttinger Höhe ein und beschleunigen voll durch, in der Kurve zur T13 drängelt der Ford Focus ST220 von hinten, ich weiche nach rechts aus und gebe mich kampfflos geschlagen; der Focus-Fahrer bedankt sich freundlich per Handzeichen. Da sehe ich weit vor mir den MX5 (der, der so rennmäßig aufgemotzt war) und hinter ihm noch ein Fahrzeug. Wir schließen mit Tempoüberschuss auf, im Linksbogen zur Zufahrt „Hatzenbach“ schieben wir uns innen an beiden Fahrzeugen vorbei! Ich war bis hierhin schon mal glücklich und zufrieden. Bettina, ihrem Gesichtsausdruck nach zu urteilen, auch.

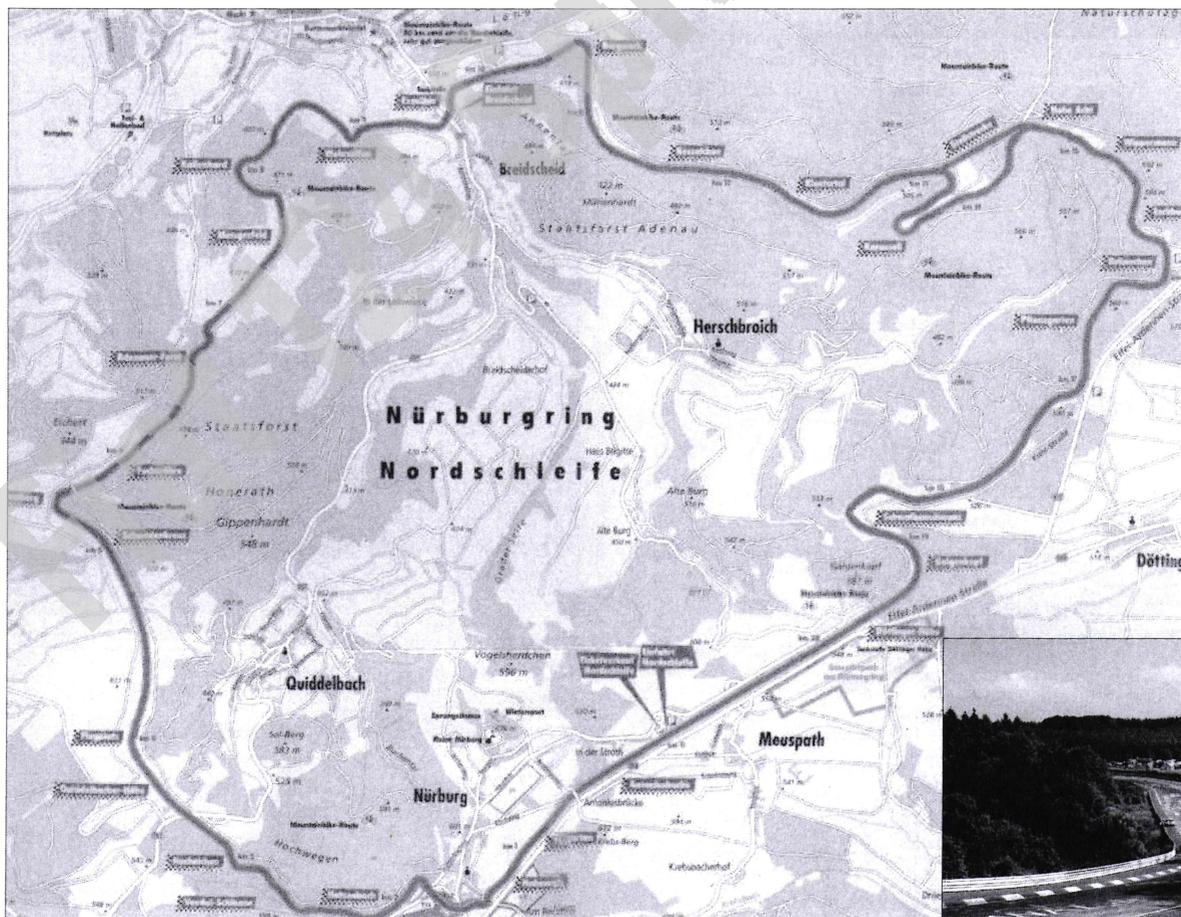
Bei der „Quiddelbacher Höhe“ zur Anfahrt Richtung Sprungkuppe „Flugplatz“ riskiere ich mal einen Blick in den Rückspiegel: „Kein Auto hinter uns, wir sind alleine.“ Haben wir etwa eine Massenkarambolage verursacht und nichts gemerkt? Auf der Anfahrt zur Ahrembergkurve kurz auf den Tacho geguckt, über 200 km/h, der Wagen liegt relativ ruhig auf der Strecke, kein Grund zur Besorgnis. Ein am Streckenrand stehender Fotograf schmeißt alles von sich und applaudiert mit einem freundlichen Lachen, als wir mit voller Drehzahl in die „Ahrembergkurve“ einbiegen. In der „Fuchsröhre“ laufen wir auf einen Mercedes SLK auf, der bereitwillig das Feld räumt: „Also noch eine Kerbe in den Colt schnitzen.“ Die Einfahrt zum „Adenauer Forst“ ist mit äußerster Vorsicht anzugehen, da der Streckenverlauf erst dann sichtbar wird, wenn es bereits zu spät ist. Eine alte Regel sagt: Die Kurven spät von außen anfahren. Was auch entsprechend beherzigt wird. Nun die Anfahrt nach „Breitscheid“ runter; nach Streckenabschnitt „Kallenhard“ von der linken auf die rechte Fahrbahnseite wechseln, um die Kurve über die Brücke mit möglichst viel Schwung für das folgende Bergaufstück zu nehmen. Vorbei am „Niki-Lauda-Linksbogen“ in Richtung „Bergwerk“, auch hier ist wieder spätes Einlenken gefragt, sonst findet man sich in der Leitplanke wieder. Im langen Bergstück „Kesselchen“ musste ich dann vom 5. Gang in den 4. Gang zurückschalten; hier machte sich die fehlende Motorleistung bemerkbar. Das „Karussell“ haben wir aber „außen rum“ genommen, damit der schöne Auspuff nicht plötzlich neben dem Auto liegt. Durch die Betonplatten mit 30 Grad Neigung und den entsprechenden Fliehkräften wird der Spider auf der rechten Seite bis zum Anschlag in die Federn gedrückt. Auf der Anfahrt zur „Hohen Acht“ noch schnell einen weiteren Teilnehmer überholt. Drehzahl, Temperatur und Öl Druck sind weiter im grünen Bereich. In der Linkskurve zum „Brünchen“ lasse ich innen noch einen schnellen BMW M3 und ein Motorrad durch, um mich dann wieder am linken Fahrbahnrand zu orientieren. „Hier muss ich gut aussehen, denn hier stehen Natascha und Carmello, um Fotos in Action von uns zu schießen.“ Carmello sagte anschließend, dass wir mit unseren 44er IDF Vergasern klangtechnisch voll auf einer Höhe mit den anderen Boliden gewesen seien.



Die weitere Umrundung verläuft zügig, aber verhältnismäßig ruhig, am „Galgenkopf“ überholen wir außen in der Rechtskurve noch einige Autos, um den Wagen dann zum Ende der Runde auf der „Döttinger Höhe“ bei langsamer Fahrt etwas herunter zu kühlen. So, wir sind zufrieden, der Wagen hat gehalten, wir haben nicht eine einzige Schraube oder sonst irgendwas verloren; die nachgerüstete 4-Kolben-Brembo-Bremse hat in Verbindung mit dem Sportfahrwerk die Taufe bestanden.

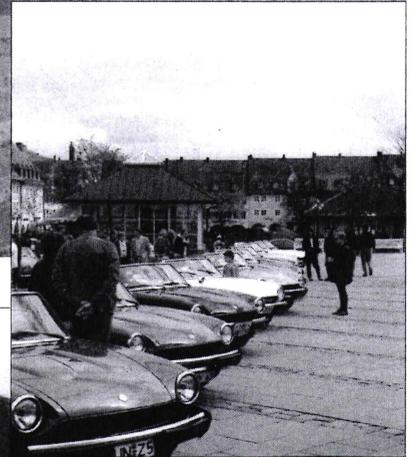
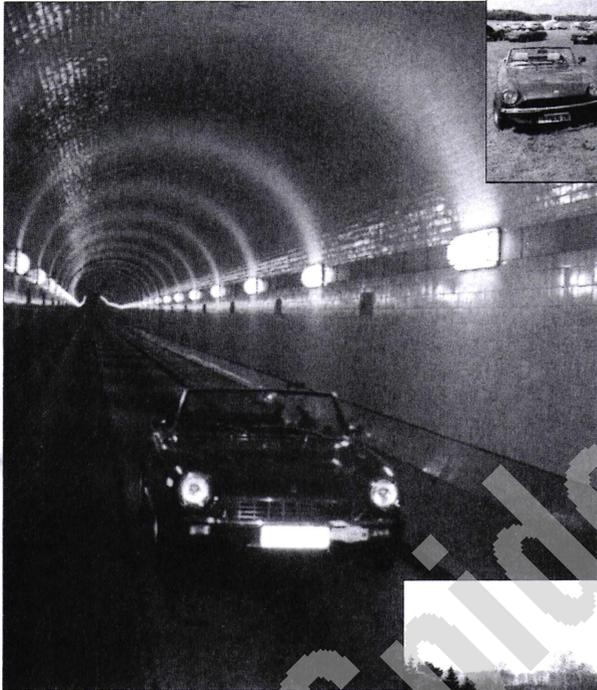
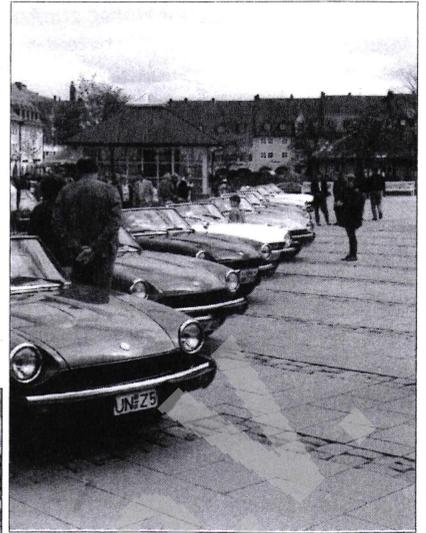
Natürlich ist der Spider kein Rennwagen und wird auch nie einer werden, aber er wurde als Sportwagen vor mehr als 40 Jahren konzipiert und diesem Anspruch wird er mehr als gerecht! „Das kann ich nun aus eigener Erfahrung in jeder Hinsicht bestätigen.“

Gruß Andy007





Fotos 25 Jahre Fiat Spider Club e.V.

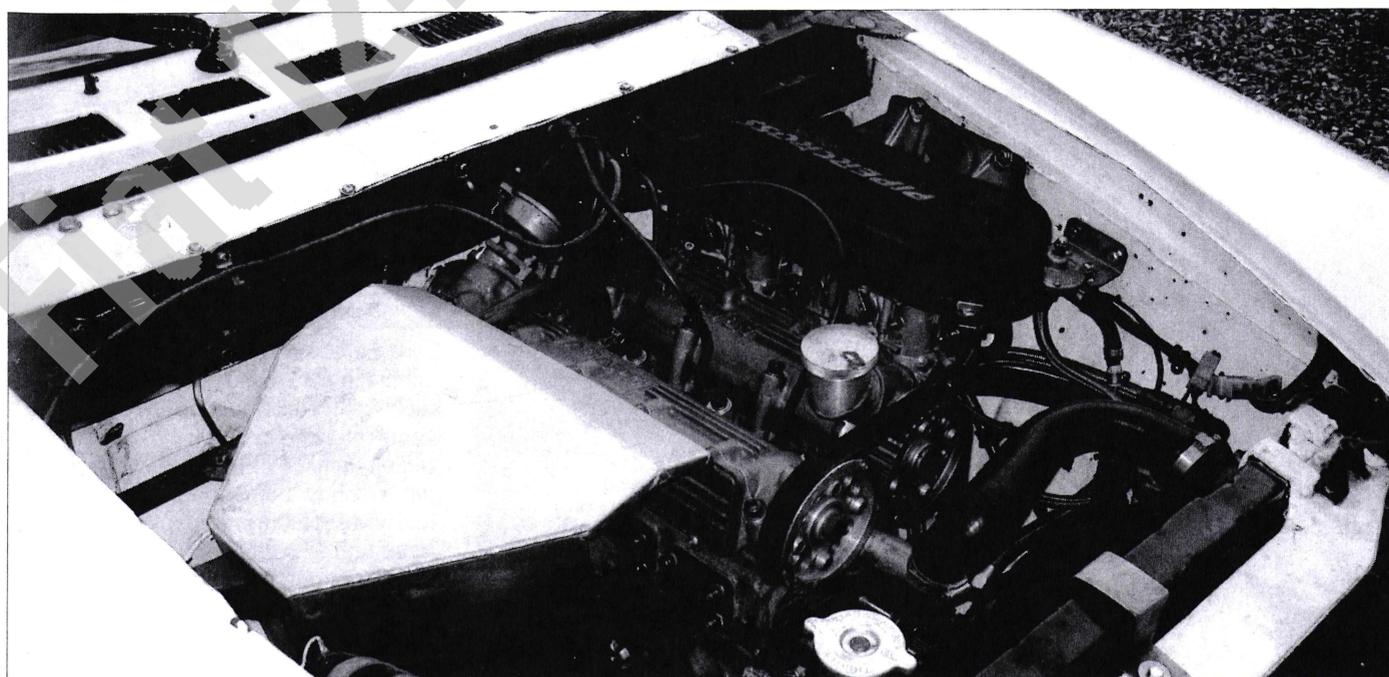


Termine... Termine... Termine...



- 5. bis 7. Februar 2010** Classic Motor Show in Bremen
- 20. bis 21. Februar 2010** Technorama in Kassel
- 7. bis 11. April 2010** Techno Classica in Essen
- Clubtreffen**
- 13. – 16. Mai 2010** (Christi Himmelfahrt) Haupttreffen in Kiel.
Claudia und Peter Klinck führen uns zu IHRER Ostsee.
Die Anmeldung findet Ihr hier im Heft.
- 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 uns die Gegend um Chemnitz
- 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
- September 2012** Herbsttreffen in Braunschweig bei Christian Zöllner

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





Carlo Abarth: Der Stachel des Skorpions

Als der Wiener Motorradfahrer Karl Abarth 1947 zusammen mit seinem Partner Armando Scagliarini die Sportwagenfirma Abarth & Co gründete, feierte Juan Manuel Fangio gerade seine ersten Erfolge im Rennwagen.



Der Patrone Carlo Abarth verkaufte sein Lebenswerk 1971 an Fiat, da war Jacky Stewart gerade zum zweiten Mal Weltmeister geworden und Niki Lauda unternahm erste Gehversuche in der Formel 1.

Obwohl der Sportwagenbauer Abarth selbst nur einmal mit einem Formel-1-Projekt liebäugelte, so entsprach der Zeitraum seines Schaffens doch den goldenen Jahren des Motorsports. Es war eine andere Zeit und Motorsport eine andere, eigene Welt.

Rennfahrerei war noch immer vom Pioniergeist beseelt, Ingenieure waren Bastler; Sicherheit war Feigheit, Umwelt noch kein Thema und der Weg zum Rennsport einer Elite vorbehalten. Erst Abarth eröffnete dem kleinen Mann einen schmalen Pfad. Er spezialisierte sich auf den Bau kleinvolumiger Sportwagen und demütigte damit die arrivierten Rennställe in zigtausenden Flugplatz-, Berg- oder Straßenrennen. Dabei zeigte er, welche Zutaten dafür notwendig waren: Ein

großes Herz und die richtigen Teile. Keiner verstand es wie er, kleine Fiats mit Pfiff zu veredeln: Heckklappe auf, Auspuffanlage drauf. Abarth war der Stachel der Unterlegenen. Beim Einsatz am Nürburgring ebenso wie beim Prestigeduell an der Kreuzung.

Eigentlich begann die Karriere des Karl Abarth auf dem Motorrad. Er fuhr recht erfolgreich Rennen, wurde aber von einem schweren Sturz zurückgeworfen. Danach schaffte er ein Comeback bei den Seitenwagen, wo er auf selbst getunten Maschinen vielfacher Champion wurde. Seine Vorliebe für publicityträchtige Aktionen stellte er schon damals mit einem Wettrennen gegen den Orientexpress, das er natürlich gewann, unter Beweis. Den Schritt nach Italien begründete er später einmal so: "Es gibt kein anderes Land auf der Welt, wo man so wenig Limousinen mit Chauffeuren sieht – Italiener lieben es, ihre Autos selbst zu fahren."

Nur hier also konnte Abarth seinen Traum verwirklichen. Seinen Traum von Autos, die Spaß machten.

Von 500ern, die schneller waren als Fahrzeuge mit 1500 ccm und das in Turin, einer Stadt, wo Automobilbau Tradition hatte. In Italien, wo man Leidenschaft entwickelt für Menschen mit Leidenschaft. Obwohl Abarth selbst das "Dolce far niente" nie verstand. Er war nicht wie Enzo Ferrari – dagegen sprach seine wienerische Mentalität. Dennoch ist der Vergleich zulässig, beide waren dominant, charismatisch und patenhaft. Kühl, konsequent, eigensinnig, doch beseelt von der Idee, Erfolge durch Fleiß und Präzision zu erreichen.

Und nirgends ist der Erfolg schöner und unmittelbarer zu spüren als im Rennsport. Deswegen galt Abarths wahres Interesse immer den revolutionären Prototypen, den Rekordjagden und weniger

dem Teilverkauf, obgleich ihm dieser Geschäftszweig kommerziellen Erfolg und Weltruhm einbrachte. Abarth war ein Patron, ein Diktator, der an seinen Prinzipien stur festhielt und nur seine Arbeit im Kopf hatte. Dies verlangte er aber auch von Anderen. "Tu lavora" – "Arbeite!", hörten seine entnervten Ingenieure immer dann - bevorzugt um 22 Uhr abends- wenn sie Abarth klarmachen wollten, dass seine neueste Visionen in einer Sackgasse steckten. Bei aller Härte seiner Forderungen – die Visionen waren tatsächlich nie in einer Sackgasse, höchstens im Stau. Als Anhänger der Astrologie glaubte er an die Macht seiner Eigenschaften Ausdauer und Rücksichtslosigkeit. Deshalb trug auch die Firma sein Sternkreiszeichen: Den Skorpion.



Bergeuropameister Johannes Ortner



Berg-Europameister Hans Ortner war sicherlich ein Liebling von Carlo Abarth, auch wenn dieser sich alle Mühe gab, diese Tatsache in den zehn Jahren gemeinsamer Partnerschaft zu verbergen. Doch Ortner war einer der besten Tourenwagenfahrer der späten sechziger Jahre und außerdem ein verlässlicher Testfahrer, das verschaffte ihm Anerkennung. Ortner wusste mit der rauhen Schale des Firmenvaters umzugehen, auch wenn dieser die Seinen in alltesta-



mentarischer Weise auf die Probe stellte. Ortner war dann so manches Mal der Abraham des Herrn. Eines Abends um 18 Uhr, als das Werk gesperrt wurde, zitierte Abarth wie immer seine Führungskräfte zur Besprechung, um weitere Projekte minutiös zu planen. Er thronte in der Mitte, aufgebaut vor der berühmten Fotowand mit allen großen Rennfahrern, stets in elegantestes Tuch aus Paris, London, Mailand gekleidet und aß einen Apfel. Seine Mitarbeiter berichteten. Es war die Woche vor dem wichtigen Bergrennen in Leon und Abarth wollte eine Entscheidung, welches Getriebe nun einzubauen sei. Ortner meinte nur knapp, ermüdet von 1000 Testkilometern an diesem Tag: "Signore, ich bin noch nie im Leben in Leon gefahren, am Besten, wir entscheiden vor Ort." Abarth hielt inne, sah durch die Runde und erwiderte noch knapper: "Dann fahren Sie nach Leon und teilen mir morgen früh mit, wie Sie entschieden haben."



Insgesamt verließen über 200 verschiedene Modelle das Werk in der Corsa Marche und selbst diese Zahl kann nur als Anhaltspunkt verstanden werden. Denn in Wahrheit glich kein Abarth dem Anderen. An jedem wurde bis zur Perfektion getüftelt und gefeilt. Technische Gebrechen traten in den Rennen so gut wie nie auf. Entweder versagte ein zugeliefertes Teil, worauf Abarth schließlich von der Batterie bis zum Kupplungspedal alles selbst anfertigte. Oder es waren Fahrfehler, die einen Abarth vorzeitig von der Strecke holten. Dann konnte man sich auf ein Gewitter gefasst machen! Einen Abarth zu ruinieren, stellte der Patriarch auf eine Stufe mit den schlimmsten Verbrechen der Menschheit. Oft ordnete er als Folge Sonderschichten an, beurlaubte Fahrer zwangsweise und verschärfte den Zeitplan drastisch. Wer undiszipliniert war, durfte gehen. Manches Mal sogar bevor er überhaupt gekommen war. Unpünktlichkeit und Kritik an seinen Fahrzeugen, das waren zwei Todsünden bei Carlo Abarth. Da konnte es vorkommen, dass er über die Schulter eines nörgelnden Kunden hinweg seinem Renningenieur zurief: "Dr. Avidano, diesem Herrn verkaufen wir keinen Abarth!" Die beinahe „abartige“ Liebe zu den eigenen Fahrzeugen zeigte natürlich Wirkung. Seine Mechaniker arbeiteten

an den Wagen behutsam, wie Ärzte am geöffneten Schädel. Diese Behutsamkeit schlug mit 500 bis 600 großen Rennsiegen pro Jahr zu Buche. Dadurch entstand im Laufe der Jahre ein einzigartiger Mythos, vergleichbar mit Ferrari, nur getragen von einer anderen Klientel: Den Fahrern legendärer 850er oder 1000er Fiat Abarth, gekennzeichnet durch die gekreuzten Isolierkleber über den Scheinwerfern und die geöffnete Heckklappe – übrigens das Glaubensbekenntnis jedes Abarth-Apostels. Abarth wurde zur Religion, und der Aufkleber mit dem Skorpion zum sichtbaren Zeichen der Zugehörigkeit.

Auch der große väterliche Konzern Fiat erkannte rasch die Professionalität der Abarth-Schmiede und machte sie quasi zu seiner Sportabteilung. Carlo Abarth handelte sich für jeden Rennsieg eine Prämie aus. Ein kluger Zug, wie sich nach der gigantischen Flut von Titeln herausstellen sollte. Werbung oder Aufschriften gab es auf den alten Fiat-Abarth-Rennautos nie. "Ich will meinen Namen nicht vernebeln", meinte er lakonisch, als Seitenhieb gegen die aufkommende Zigarettenwerbung im Motorsport. Der Skorpion und der Fiat-Abarth-Schriftzug zierten die Rennkisten, mehr nicht. Fiat zehrte vom Ruhm seines kleinen Bruders und Abarth zehrte von deren Prämienzahlungen. Auf die Autos selbst schlug er keine hohe Spanne auf.

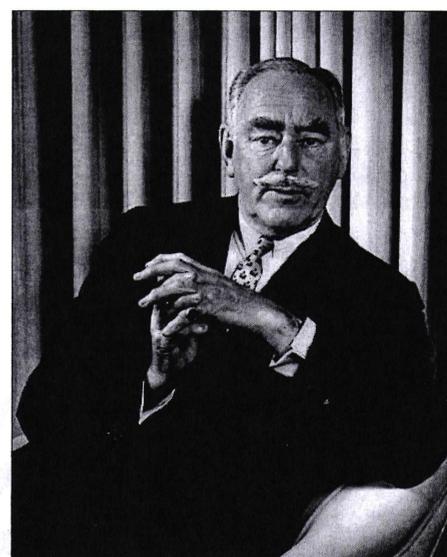
Dennoch haben Abarth-Raritäten heute astronomischen Sammlerwert, sind aber praktisch nicht zu bekommen. Die Besitzer sehen sich nämlich als Familienmitglieder und die letzten Fahrzeuge als Erbstücke. Und wer verkauft schon die Taschenuhr des Vaters? Der Wert ist ideell und daher ohnehin unbezahlbar. Denn jedes einzelne Modell erzählt eine wunderbare Geschichte. Oft war es der Held seiner Zeit wie der 850 TC oder der 1000 GT, manches Mal eine ästhetische Delikatesse wie der 2000 Sport Spider, auch groteske Hybriden waren dabei.

Am legendärsten aber war vielleicht jenes Fahrzeug, das mit einer desaströsen Niederlage berühmt wurde und dennoch zu den großartigsten Rallyeautos überhaupt zählt: Der Fiat 124 Abarth Rallye. Es war 1974, in einer Zeit, als Abarth schon abgedankt hatte und sich in Pension nach Wien zurückgezogen hatte. Fiat hatte das Steuer übernommen und langsam wurde aus der Bastelwerkstatt eine Rennfabrik, aus Einzelstücken wurden Seriengeräte. Nur im Sport blieb der Geist des Underdogs erhalten. Man wollte den hochmütigen Herren von Lancia, die den außerirdischen Stratos im Rallyesport einsetzten, zeigen, wie Sieger aussehen. Die Mission war heilig, der Schauplatz war San Remo, das Gerät der 124er Abarth

und die Fahrer sechs wackere Italiener sowie ein Finne (zur Sicherheit) – ein gigantischer Werkseinsatz! Die Strategie bestand darin, die Lancias zu zermürben, Sonderprüfung nach Sonderprüfung, da man weniger Leistung, aber mehr Geduld hatte. So ritten sie davon.

Auf der SP 1, nach drei Minuten, schoss der Erste in den Wald, der Zweite hatte einen Reifenschaden, der Dritte freute sich über die Führung, vergaß vor lauter Freude das Fahren und flog ab; der Zweite hingegen war nach behobenem Defekt wieder unterwegs, nahm volles Risiko, um aufzuholen, kam aber nur bis zum Wrack des Dritten, das sich hinter der Kurve breitmachte. Der Vierte wurde mit dem schwerer werdenden Erfolgsdruck auf seinen Schultern nicht fertig – und ging auf der SP 2 verloren. Im Ziel blieb der Finne als Fünfter übrig und Lancia war Weltmeister.

Nach dem Tod von Carlo Abarth 1979 setzte Fiat immer sorgsamer das Zeichen des Skorpions ein, schickte nur ein paar Sondermodelle auf den Markt und fast schien es, als wollte man die Glaubensgemeinschaft aushungern. Doch mit dem Modell-Aufschwung bei Fiat in den letzten Jahren erfuhr auch die Stärkung der Kleinwagen eine neue Bedeutung. Sportlichkeit hat wieder Saison. Und da die Sportlichkeit bei Fiat untrennbar mit dem Namen und der Philosophie Carlo Abarths verbunden ist, war es ein logischer Schritt, die alten Werte mit neuem Leben zu erfüllen. Das sportlichste Modell jeder Reihe soll zukünftig wieder der Skorpion zieren und uns Qualitäten aus einer Zeit in Erinnerung rufen, als Tempo noch kein Taschentuch war.



(Text und Bilder: FIAT, gefunden von Michael Dusch, redigiert von Petra Boljahn und Claudia Klinck)



Streik bei FIAT Turin (1. Teil)

Quelle: Rote Presse Korrespondenz, Nr. 30 v. 12. September 1969 – Gefunden von Michael Dusch

Mitten im September, kurz nach ihrer Rückkehr aus den Betriebsferien (25. August 1969) befinden sich rund 30.000 Arbeiter der größten Fabrik Italiens, der FIAT in Turin, im Ausstand. Der Unternehmer greift zur schärfsten Waffe, die Regierung ist ratlos, die Gewerkschaften und die revisionistischen Parteien zittern.

2. bis 6. September 1969: Die FIAT-Arbeiter und die Gewerkschaften

In der ersten Woche nach den Betriebsferien hatten einige Gruppen von Arbeitern in den Hallen 32 und 33 einige Forderungen an die Adresse der Direktion gerichtet: die im Abkommen vom 26./27. Juni 1969 versprochenen Aufstiegsverbesserungen ("passaggi di qualifica") sollten realisiert werden. Die Arbeiter ernannten Repräsentanten, die sich verpflichteten, diese Forderungen durchzusetzen. Dem Unternehmen wurde für den Fall der Nichterfüllung ein Streik für Montag, den 1. September 1969 angedroht. FIAT schwieg. Am Montag streikten die Arbeiter 6 Stunden, am Dienstag weitete sich der Streik aus. Die Gewerkschaften, die die Spannungen schon in der Vorwoche gespürt hatten, waren dennoch überrascht und ihre am Dienstag einberufene Versammlung blieb ohne Konsequenz. Es ist eine Lüge, wenn die "l'Unita" die folgende Ausweitung als ihren Erfolg darzustellen sucht ("l'Unita" 5.9.1969). Die gesamte sogar westdeutsche Presse erkennt es: die Arbeiter der Hallen 32 bis 33, die am Dienstagnachmittag in Streik treten, tun das gegen die Gewerkschaftslinie.

Dienstagabend: Konzernboß Gianni Agnelli, dem noch der Schrecken von Anfang Juli 1969 in den Gliedern sitzt, läßt die Maske fallen und trifft eine feudalistische Maßnahme. Er sperrt die 6.700 Arbeiter dieser Abteilung aus, in der zwar kleine, aber wichtige Autoteile hergestellt werden: Handbremsen. Als Übergangslösung bis zum Ende des Streiks wird versucht, einige Autos ohne Handbremse und andere "sekundär Teile zu produzieren, bis dieses System aufgegeben wird. In der Nacht auf Mittwoch treten die 4 im Betrieb vertretenen Gewerkschaften UIL-UILM, CISL-FIM, CGIL-FIOM, SIDA-FISMIC zusammen und beschließen einen sogenannten "artikulierten Streik" von zwei Stunden in zwei Schichten aus Protest gegen die Aussperrung und dagegen, daß der Unternehmer die Arbeiter an die Ausgleichskasse ("cassa d'integrazione") verwiesen hat, die nur zwei Drittel des Lohnes auszahlt.

Der gewerkschaftliche Streik wird ein Schlag ins Wasser. Von ca. 103.000

Arbeitern und Angestellten im Hauptwerk Mirafiori nehmen knapp 6.000 am Streik aktiv teil, das sind noch nicht einmal 6 %. Selbst ein Zug durch den Betrieb erhält wenig Sympathien.

Die Produktion der Modelle Fiat "500", "600", "850", "124 und "125" ist blockiert. Als am Abend weitere 7.300 ausgesperrt werden, ist auch die Produktion Lingotte ("850" spider und coupe) und Rivalta (Sitze etc.) blockiert. Auch diese legt der Unternehmer still - am 4. September morgens sind schon 19.500 ausgesperrt. Am Donnerstag beginnt die offizielle PCI-Presse (Kommunistische Partei Italiens - PCI) die Kämpfe als Auftakt für die gewerkschaftlichen Tarifikämpfe im Herbst zu verkaufen und abenteuerliche Spekulationen über die Motive des Unternehmers anzustellen: er habe sich extra die Hallen 32 - 33 ausgesucht, weil dort die Gewerkschaften kaum vertreten seien und daher kein Widerstand zu erwarten sei. Vor allem setzt eine bittere Polemik gegen die "sogenannten Revolutionäre" ein, gegen die anti-gewerkschaftlichen Gruppen. Deren politische Linie passe genau in die spalterische Strategie der Unternehmer. Die Gewerkschaften versuchen erfolglos, in Verhandlungen mit diesen "Grüppchen" zu treten, um zu "vermitteln".

Die Auswirkungen auf die Regierung

Gleichzeitig treten Mitglieder der Regierung mit den Gewerkschaften und dem Unternehmerverband ("Confindustria") in Kontakt. Ministerpräsident Rumor ist spätestens seit Mittwoch aufgeschreckt: De Martino, Sekretär der Sozialistischen Partei (PSI), von deren Stimmen die gegenwärtige Christdemokraten» (DC-) Einheitsparteiregierung im Parlament abhängig ist, hatte ein Protesttelegramm an Rumor gesandt und damit wieder die internen Widersprüche der Bourgeoisie belebt: den Gegensatz zwischen den die Regierung stützenden Parteien PSI und PSU (Sozialdemokraten) sowie die partei-internen Konflikte der DC. Protest gegen autoritäres Unternehmergebahren, Ruf nach Reformen, das war der Unterton. Gemeint waren die Rechte in der DC und die Republikaner (PRI), die sich gegen (kapitalistische!) Reformen stemmen. Diese Kontroverse erhält ihre Bedeutung vor dem Hintergrund der heftigen PCI- und PSIUP-Attacken. Sowohl PCI ab auch PSIUP (unitarisch-proletarische Partei) äussern sich ihrerseits (verbal) so aggressiv, weil sie die "Basis" im Nacken fühlen.

Die Gewerkschaften verhindern nicht, daß am Donnerstagabend die 8.000

Arbeiter des Zweigwerkes Rivalta ausgesperrt werden. 27.500 Arbeiter sind es nun. In den FIAT-Zweigbetrieben in Mailand, Florenz und Brescia streiken die Arbeiter aus Solidarität, Sympathie äußern die Arbeiter von E. Marelli und Pirelli in Mailand (in beiden gibt es Basisgruppen).

Kampf gegen Kapital und Revisionismus

Beide, sowohl der Unternehmer als auch die Gewerkschaften sehen ihre Pläne durchkreuzt. Agnelli, der gehofft hatte, aus der Hochkonjunktur und den enormen Exportaufträgen noch vor dem Ablauf der Tarife zum 31.12.1969 und vor einer eventuell weltweiten „Rezession“ noch zu fetten Profiten nutzen zu können; die Gewerkschaften, weil sie die Verhandlungen für die neuen Tarife von etwa 3 Millionen Metallarbeitern im Oktober erst anlaufen lassen wollten, um dann hübsch einige Eskalationsstufen wie am Schnürchen ablaufen zu lassen und termingerecht die (reinen Lohn-) Forderungen bestätigt zu sehen. So lautete der Plan der Gewerkschaften, so war das „timing“ der Kampagne für einen „unitaristischen Kampf aller drei grossen Gewerkschaften (von rechts nach links, wenn man die christliche Organisation ACLI hinzuzählt)— (vgl. „l'Unita“ seit Ende Juli/Anfang August). Die Genossen von der „potere operaio“ (Arbeitermacht) in Turin haben dieses revisionistische, nicht im geringsten von der Basis getragene und für die Basis entworfene Spielchen kaputtgemacht. Sie hatten schon im Juni/Juli erkannt, worum es den Gewerkschaften geht: um die Stärkung der eigenen Funktionäre, um Betriebsräte („Commissione interne“) etc. Die Genossen in den Hallen 32 bis 33 - der liberale „Corriere della Sera“ meint, es seien anfangs nur 30 „Auführer“ (contestatori) gewesen (Corr. d. S., 5. September 1969) - haben sich bewußt gegen die Gewerkschaftspolitik entschieden und mit zunächst noch durchaus im Rahmen bleibenden Forderungen den Koloß FIAT wie ein Kartenhaus zusammenkrachen lassen.

Sie werden noch andere Forderungen hervorholen und damit den Kampf gegen Kapital und Revisionismus antreten, der dann beginnt, wenn die offiziellen Verhandlungen einsetzen und die Gewerkschaften versuchen, ihre Übereinkünfte der Arbeiterschaft aufzudrängen.

Neues im Internet „Club - Shop“



Fragen und Anregungen zum Clupshop oder den neuen Artikeln sendet bitte an:
Markus Höckelmann unter mh@fiatspider.de oder ruft einfach an unter Tel: 0170/8312154

