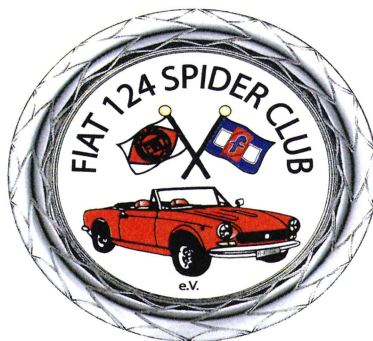


SPIDER

Magazin



Sommerzeit - Spiderzeit



Ausgabe 01/2010
26. Jahrgang € 4,50

www.fiat124spider.de

FIAT

124



FIAT
THE BIGGEST SELLING CAR IN EUROPE

Editorial



Das Wort unserer Ersten

Liebe Spideristi,

Der Winter war sehr lang und nun kommt wieder die Zeit des Offenfahrens. Die Spider kommen aus den Garagen und die ersten Ausfahrten werden organisiert. Das nächste Groß-Event wird auf jeden Fall unser Haupttreffen in Kiel sein. Das, was mir Claudia und Peter vorab von ihrem Programm schon erzählt haben, hört sich super an und ich glaube, es wird wieder ein tolles Treffen! Im Februar hatten sich bereits 30 (!) Fahrzeuge angemeldet. Am Samstag, den 15. Mai, findet im Hotel Dänischer Hof in Altenholz unsere Jahreshauptversammlung statt. Die Einladung findet Ihr hier im Heft. Zum Punkt 10 - „Verschiedenes“ - könnt Ihr mir bis Ende April Eure Wünsche, Änderungsvorschläge oder Beschwerden zukommen lassen. Wir werden sie auf der Mitgliederversammlung besprechen.

Markus, unser Mann für Pressearbeit und Merchandising, hat nun auch die Redaktion für das Spider Magazin übernommen. Er hat eine neue Druckerei für uns gefunden, welche unser Spider Magazin komplett in Farbe herstellt und – ganz nebenbei – auch preiswerter als unserer bisheriger Dienstleister. Mit dieser Maßnahme wird unser Heft schöner und der Club realisiert zudem eine Kostenereduzierung. Dafür danke ich ihm an dieser Stelle im Namen des gesamten Vorstandes. Die Erstellung des Magazins ist immer wieder mit viel, viel Arbeit verbunden. Darum bitte ich Euch auch an dieser Stelle noch einmal: Schickt ihm Eure Spider-Geschichten, technische Informationen und Erfahrungen, Reiseberichte oder einfach nur: Ein paar Fotos vom „Schätzchen“.

Es gibt – wie in jedem Jahr – ein nicht so schönes Thema: Unsere „säumigen“ Zahler. Ich bitte Euch darum dringend, Michael, unserem Kassenwart, eine Einzugsermächtigung zu erteilen. Dies würde ihm und auch Euch im nächsten Jahr viel unnötige Arbeit ersparen.

An dieser Stelle möchte ich Euch mitteilen, dass ich in Kiel mein Amt als erste Vorsitzende niederlegen werde und für eine Wiederwahl nicht wieder zur Verfügung stehe. Die Region 7 werde ich aber weiterhin gerne betreuen.

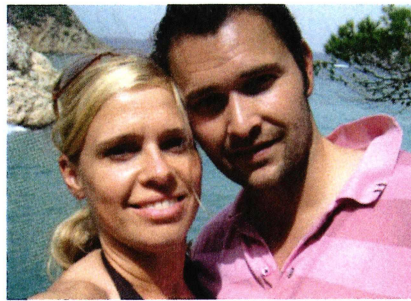
Trotzdem wünsche ich Euch allen einen guten Saison-Start.

Eure
Petra



Inhalt

Neu - Neu - Neu !



- Unsere neue Kolumne -
„Mein Spider und ich“
Bericht von Torsten & Tanja
Seite 10 - 11



- Unsere neue Kolumne -
„Mein Spider und ich“
Bericht von Holger & Ute
Seite 22 - 23

Editorial

Das Wort der Ersten 3

Inhalt/ Impressum

4 - 5

Clubinfo

Vorstand 6

Mitgliederbewegung 7

Regionen & Regionalleiter 8 - 9

Stammtisch-Termine 30

Einladung zur
Jahreshauptversammlung 31

Clubshop

34

Reportagen

Mein Spider und Ich 10 - 11

Mein Spider und Ich 22 - 23

Carbrioverdecke
„Farbe und Pflege fürs
das Dach“ 24 - 27

Armins Umbau auf
eine hydraulische
Kupplung 29

Bericht Oldtimermesse
„Bremen Classic -
Motor - Show“ 32 - 33



„Gut bedacht“
Farbe & Pflege fürs Dach
Seite 24 - 27



Umbau auf eine hydraulische
Kupplung
Seite 29

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4- jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, bei Nichtmitgliedern erheben wir eine Schutzgebühr von Euro 4,50 pro Heft

Die Auflage 01/2010: 320 Stück

Redaktion und Anzeigenleitung,
Satz & Layout :

Markus Höckelmann
Ribbeckweg 11
14476 Potsdam

Druck :

Druckhaus Gera GmbH
Jacob A.- Morand-Straße 16
07552 Gera

Die Zeitschrift und ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Haftung auf Praktikabilität. Nachdruck, auch nur Auszugsweise ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.



Haupttreffen im Mai
Claudia & Peter
Seite 18



Fiat Concept Cars
Fiat News
Seite 19



Holgers Tipp & Tricks
Reparatur Kühlerschlauch
Seite 28



Bericht von der
Bremen Classic Motor Show
Seite 32 - 33

**Spider Magazin
recycelt**

Spider Magazin 1990	12 -13
Spider Magazin 1990	14 - 15
Spider Magazin 1990	16 - 17

Aktuelles

Haupttreffen Mai	18
Fiat News	19
Termine	20 - 21
Holgers Tipps & Trick	28
Stammtisch - Termine	30

Redaktionsschluss

SM 02/2010 06.06.2010

Fotos dieser Ausgabe

Michael Dusch, Holger Griesbach
Markus Höckelmann,
sowie die genannten Autoren

Quellenverweis

Bericht 24 - 27
125Carbrioverdecke
„Farbe und Pflege für das
Dach“ mit freundlicher
Genehmigung von Oldtimer
Markt, Sonderheft Nr. 44/2009
Text : Daniel Bartezzko
Fotos : Peter Steinfurth,db

Hotlines

Fiat 124 Spider Club - Hotline Tel.: 021 51/82 07 171
Fax: 055 04/99 90 02

Spider Magazin - Hotline Tel.: 036 00 2/51 98 0

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos. Bei gewerblichen Anzeigen gilt die Anzeigenpreisliste 01/2007. Erhältlich unter : mh@fiat-spider.de

Bankverbindung Club Hamburger Sparkasse
BLZ : 200 505 50
Konto : 1259 121 752

Der Fiat 124 Spider Club e.V. im Internet : <http://www.fiat-spider.de>



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/ 31 35 17 pb@fiat spider.de
2. Vorsitzender 	Holger Grießbach (hgb) Blücherstraße 15 47799 Krefeld	Webadmin., Archiv, Internet, EDV	02151/82 07 17 1 0172/21 57 25 7 hgb@fiat spider.de
Kassenwart 	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse	04152/79 86 6 md@fiat spider.de
Beisitzer 	Andreas Wieser (Andy) Bergring 6 37133 Friedland	Mitgliederbetreuung	05504/99 90 00 05504/99 90 02 Fax andy@fiat spider.de
Beisitzer 	Markus Höckelmann (mh) Ribbeckweg 11 14476 Potsdam	Merchandising, Pressekontakte Readakteur Spidermagazin	036602/51 98 0 mh@fiat spider.de
Technikbetreuung 	Rolf Bodewig (rb) Sülzgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik	0221/43 64 72 technik@fiat spider.de



Neue Mitglieder

Bihler	Hermann	Frohsinnstrasse 13	86150	Augsburg	0821 / 2411775
Büttig	Stefan	Südstrasse 43	58762	Altena	02352 / 5491007
Georg	Torsten	Wilhelmstrasse 35	35716	Dietzhöhlztal	02774 / 911902
Hain	Christoph	Alpirsbacher Weg 3	70569	Stuttgart	0711 / 6770876
Kämmerer	Dieter	Vennhauser Allee 274c	40627	Düsseldorf	0172 / 2133512
Klesen	Stefan	Kortenstrasse 15	66822	Lebach	06888 / 580735
Monden	Ingo	Hafersteig 64	12683	Berlin	030 / 54985498
Müller	Martin	Friedrichstrasse 24	71696	Möglingen	07141 / 483115
Neumann	Marcus	Im Boden 3	56357	Marienfels	06772 / 962670
Parpart	Kay	Eiderkamp 15	24220	Flintbek	04347 / 809556
Schlenker	Bernd	Uhlandstrasse 13	71573	Allmersbach im Tal	0171 / 1404986
Stenzel	Alexander	Steinacher Strasse 18	91438	Bad Windsheim	09841 / 65803

Liebe Mitglieder & Spideristi,

das Jahr 2010 beginnt für Club mit dem höchsten Zuwachs an Neumitgliedern seit Bestehen des Fiat 124 Spider Club e.V. Für die kalte Jahreszeit ist das ein absolutes Rekordergebnis !

Auch die rekordverdächtigen Eintrittszahlen in 2009 haben gezeigt, dass der Fiat 124 Spider Club e.V. immer mehr an Attraktivität gewinnt.

Die Teilnehmerzahlen bei den Treffen werden immer höher, so waren beim letzten Herbsttreffen in der Eifel über 40 Autos dabei.

Woran liegt das? Zum einen an der Attraktivität unseres lebhaften Forums, wo es für den Neueinsteiger und den alten Hasen immer etwas zu schreiben oder zu lesen gibt, und zum anderen, was ich noch für viel wichtiger halte, an Euch, den Mitgliedern.

Ein bunter Haufen aus allen Gesellschaftsschichten trifft sich und es wird nicht nur "Benzin" geredet, langjährige Freundschaften entstehen, die Partnerin oder der Partner inklusive Hund natürlich immer dabei.

So ist die Vorfreude auf unser Treffen Christi Himmelfahrt in Kiel bei allen Mitgliedern groß, nicht nur des Spiders wegen, sondern auch, um alte und neue Gesichter zu treffen und kennen zu lernen.

Dafür, dass ihr mir so schön Arbeit bei der Verwaltung der Mitglieder beschert, möchte ich mich bei Euch, den alten Hasen und neuen Füchsen bedanken, bitte macht weiter so!

Beste Grüsse

Euer Andy 007
(Mitgliedsbetreuung)



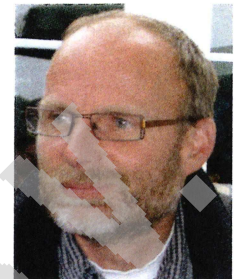
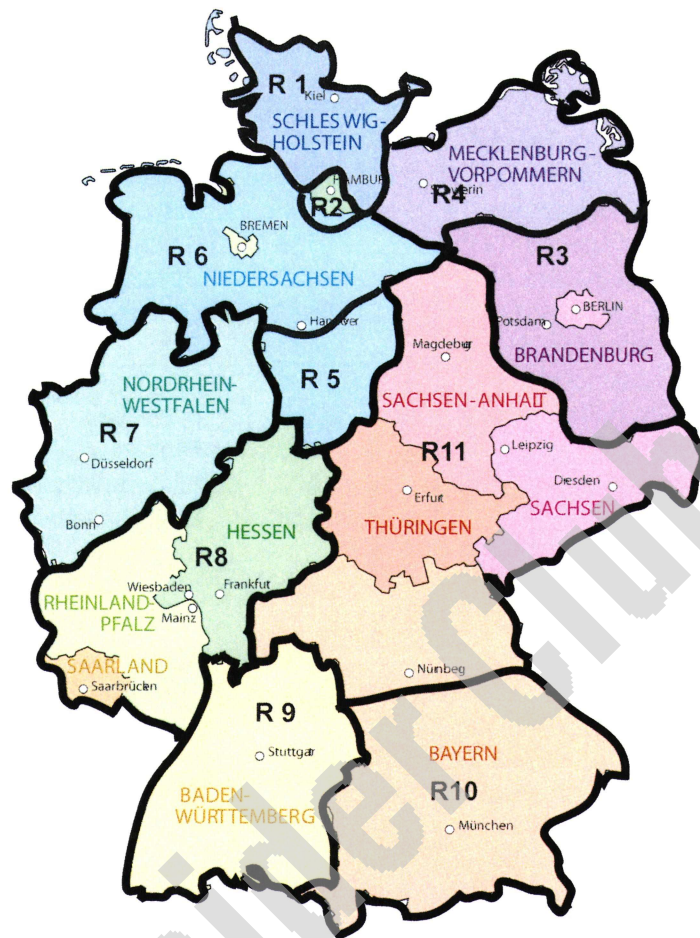
Regionalleiter & Clubregionen



Region 2



Region 7



Region 1

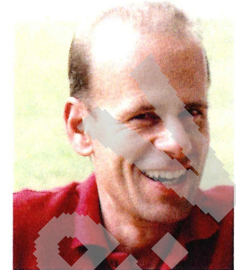
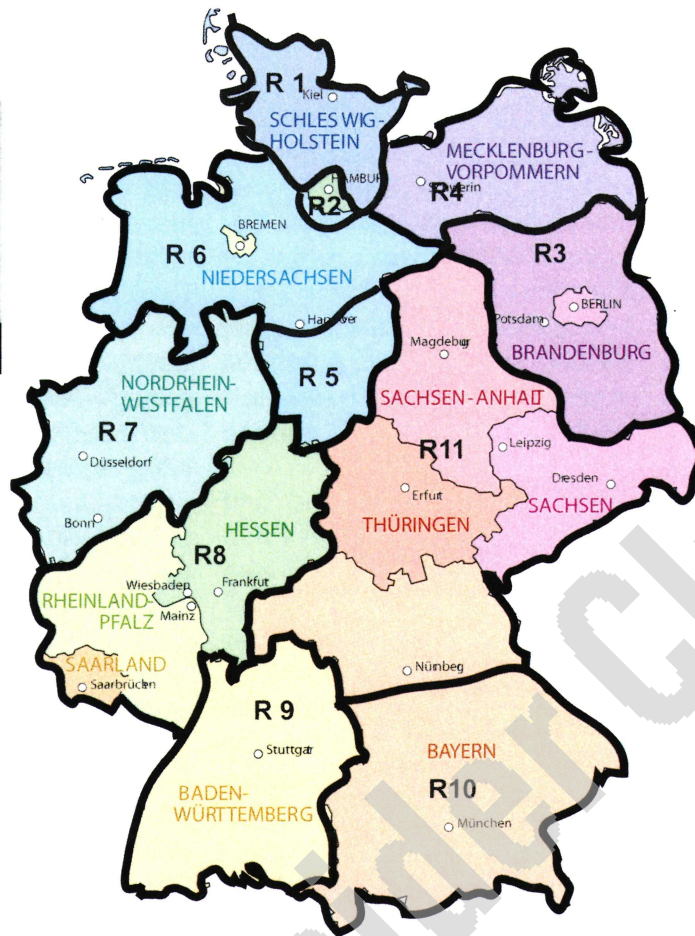
Quelle :
© Basiskarte: www.kartenwelten.de

Region 1	Schleswig Holstein region-1@fiatspider.de	Armin Hefner 04331-669527	Alte Dorfstraße 32 2470 Rade
Region 2	Hamburg region-2@fiatspider.de	Michael Dusch 04152 - 79866	Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht
Region 3	Berlin region-3@fiatspider.de	Uwe Boddenberg 030 - 300992	Dickenweg 32a 14055 Berlin
Region 4	Friesland region-4@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	
Region 5	Bielefeld region-5@fiatspider.de	Thomas Eimer 05244 - 93744947	Am Dresch 15 32130 Emger
Ausland & Allgemeiner Clubkontakt	mail@fiatspider.de	02151 - 8207171 02151 - 8207170	(Hotline) (Fax)

Regionalleiter & Clubregionen



Region 6



Region 3



Region 9



Region 10

Quelle :
© Basiskarte: www.kartenwelten.de

Region 6	Hannover Kassel region-6@fiatspider.de	Christian Zöllner 0531 - 62164	Jüdelstraße 42 38126 Braunschweig
Region 7	Köln region-7@fiatspider.de	Petra Boljahn 02151 - 313517	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld
Region 8	Frankfurt region-8@fiatspider.de	Joachim Häring 06131 - 881886	Groß Gerauer Str. 72a 55130 Mainz
Region 9	Stuttgart region-9@fiatspider.de	Jochen Haase 07135 -937575	Weinbergstrasse 21 74226 Nordhausen
Region 10	München region-10@fiatspider.de	Christoph Spanner 08092 - 33231	Enthammerstrasse 6 85567 Grafing
Region 10	Würzburg region-11@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	



„Mein Spider und ich“

Unseren Spider besitzen wir nun seit zehn Jahren, und es war eigentlich eher ein Zufall das ich zu diesem Fahrzeug gekommen bin. Ich war zu dieser Zeit eigentlich weder auf der Suche nach einem Fahrzeug, noch hatte ich ehrlich gesagt bis dato registriert, daß es einen Fiat 124 Spider gab! Ich hatte zwei Jahre zuvor einen Golf 1 „GTI“ aufgebaut, an dem ich eigentlich noch meine Freude hatte! Irgendwann im Jahr 1999 fuhr ich auf dem Weg zu meinem Fitnessstudio an einem Mazda Händler in unserer Nähe vorbei, als mein Blick auf ein altes Cabrio fiel welches ich bewusst noch nie zuvor wahrgenommen hatte, geschweige denn, daß ich sagen könnte, welcher Hersteller dieses Auto gebaut hat. Also hielt ich auf dem Rückweg mal an um herauszubekommen.

Um welches Fahrzeug es sich hier handelt. Ich war sehr verduzt dass es ein Fiat Spider

war. Aber beim Blick auf das Preisschild bekam ich echt einen Schock, sage und schreibe DM 18.000,- wurden vom Verkäufer aufgerufen, eine echte Ansage, obwohl das Auto wirklich in einem wunderbaren Zustand war! Ich wieder zurück zu meinem Auto, natürlich kopfschüttelnd! Da ich ja immer mal wieder an diesem Autohaus vorbeikam schaute ich natürlich nach, ob denn dieser schöne Fiat noch da steht.

Und er stand und stand und stand bis er plötzlich am Ende des Sommers verschwunden war! Über den Winter verschwand dann dieser Spider auch aus meinem Gedächtnis, bis im Sommer 2000 mein Interesse wieder geweckt wurde als ich erneut an dem besagten Mazda Händler vorbeikam.

Was sahen wohl meine Augen? Richtig, vermutet den grünen Fiat 124 Spider!

Bei der Frage nach einer Probefahrt, sah ich an seinem Ge-

sichtsausdruck das er sich eigentlich innerlich sträubte aber dann doch nachgab, und wir einen Termin für den nächsten Tag vereinbarten! Gesagt getan und los ging es, der Spider fuhr sich sehr gut und alles funktionierte so wie es sollte. Nach der Rückkehr ins Autohaus war nun die Besichtigung der Wagenunterseite auf der Hebebühne angesagt. Natürlich wieder unter den genervten Blicken des Verkäufers nach dem Motto „Was will der Junge denn, er hat doch eh keine Ahnung, was er sich da ansieht“welche mich aber kalt ließen.

Das Auto war wirklich absolut rostfrei und der Lack sah super aus da das Auto drei Jahre zuvor auf der blanken Rohkarosse neu lackiert wurde. Nun ging es also um die finale Preisverhandlung und wir einigten uns auf € 6.500,-,was zwar immer noch ein harter Kurs war aber wie gesagt- der Wagen war wirk-



„Mein Spider und ich“



lich super in Schuss! Der Spider war nicht ganz Original, die vordere Stosstange fehlte, hinten waren die Chromstossstangen montiert, es waren R&H Felgen der Grösse 7x15 mit 205er Reifen sowie ein Nardi Lenkrad montiert. Diese standen dem Auto aber aus-gesprochen gut! Als das Auto dann in meinen Besitz übergang, beließ ich es auch erst ein mal bei normalen Wartungsarbeiten wie der Austausch von Öl, Bremsflüssigkeit, Zahnriemen, Zündkerzen, Luftfilter etc. Das Auto fuhr wirklich sehr gut, doch irgendwann wollte ich mehr; die Karosse und der Lack waren ja super, aber bei der Technik könnte ja vielleicht ein wenig Kosmetik nicht schaden und etwas originalgetreuer durfte er auch sein! Also das Ende vom Lied seht Ihr nun auf dem Bild. Die komplette Technik wie Bremsen, Lenkung, Achsen, Motor, Vergasser, Zündung, Getriebe, Innenraum wurde erlegt und fast nur mit

Neuteilen wieder zusammengebaut. Ihr wisst ja, die Arbeit hört bei diesem Auto nie auf. Du kannst ja immer etwas noch schöner machen.



pininfarina

Gruss Euer

Torsten & Tanja





Spider Magazin recycelt

Hallo Spideristi,

diesmal ist das Spider-Magazin von 01-1990 meine Quelle.
Hier habe ich einen Bericht über „Fiat in der Kritik“ für Euch herausgesucht.

Da ich auch oft bezüglich Felgen und Reifen angeschrieben werde, denke ich ist diese
Tabelle für Euch interessant.

Viel Spaß beim Lesen

Gruß
Eur Holger



Ausgabe 1/90

6. Jahrgang

5,- DM



Fiat in der Kritik

Alle Autozeitschriften und AMS tut sich da besonders hervor, veröffentlicht immer wieder Sympathiebewertungen oder Werkstätten-Tests, um weit in Prozenten dargelegt, dem Leser ein gefälliges und leicht verdauliches, hoffentlich vorurteilsfreies Bild zu liefern, an welchem er seine Meinung artikulieren kann bzw. zu revidieren hat.

Trotzdem, mag man denken was man will, ein Werkstätten-Test oder eine beim renomierten Umfrage-spezialisten Emmid-Institut, Bielefeld in Auftrag gegebene Untersuchung sind wesentlich aussagekräftiger als jedes Stammischgefächsimpel und somit durchaus dem Bereich "objektiv" zuzuordnen.

Wen es also interessiert, hier die Ergebnisse, zusammengestellt in den letzten zwei Jahren:

Beim Werkstätten-Test, der letzte durchgeführt Anfang 1988, schneidet Fiat (überraschenderweise?) erstaunlich gut ab und verweist als spitzenreiter u. a. deutsche hohe Häuser deutlich auf die Plätze - wer hätte das gedacht?

87% der vorher eingebauten Mängel werden bei Fiat in den fünf durchgeführten Tests entdeckt, oben das Einzelergebnis von 1988. Eine erstaunlich hohe Trefferquote und, sind wir doch mal ehrlich: Ist es nicht ein beruhigendes Gefühl?...



So weit, so gut. Kommen wir zum zweiten Prüfstein - der Sympathiewertung: und tatsächlich, dem erwarteten Ergebnis. Abgesehen von der Preispolitik hat Fiat hier das Abonnement auf die rote Laterne.

Kommentar überflüssig

Hier rächt sich die Verkaufszahlenklopperei. Fiat ist eben ein einigermaßen preiswertes Fortbewegungsmittel mit dem man sich aber nicht unbedingt identifiziert und das man nicht wegen des Stylings oder dem technischen Fortschritt kauft. Das liegt wohl auch daran, daß Fiat jegliche Imageträger früherer Tage inzwischen aus dem Programm nahm und dazu gehört auch der 124 Spider. Fiat muß sich daher vorwerfen lassen, an der Sympathie und der Identifikation vorbeigeplant zu haben, auch wenn sich mit dem Uno junge Käufer oftmals angesprochen fühlen. Hier ging der schnelle Absatz klar vor. Andererseits hat sich der Fiat-Konzern mit Lancia, Autobianchi, Ferrari und zuletzt Alfa-Romeo die Styling-, Sport- und Imageabteilungen sozusagen dazugekauft. Dadurch jedoch wurden aus dem von der Mutter produzierten Autos Biedermänner.

HWL

Wie gut arbeiteten die Werkstätten?

Fiat Uno

Werkstatt	Die Mängel und ihre Gewichtung:	4	4	4	4	1	1	4	3	2	5	2	Gesamt-note
	Luftdruck abgesenkt	Scheinwerfer verstell	Scheibenwischer verstell	Luftfilter gewechselt	Leerlaufdrehrzahl leer	Kupplungsdrehrzahl erhöht	Handbremsebelag zu groß	Kühlflüssigkeit abgesenkt	Auspufftopf ausgehängt	Preis*			
Bopp & Böhringer Mannheim	■	■	■	■	■	■	■	■	■	294,12			sehr gut
Authaus Sievers Kiel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	269,61			sehr gut
Autohof Butzbach Butzbach	■	□	■	■	□	■	■	■	■	600,61			gut
Schlickel Oldenburg	■	□	□	■	■	■	■	■	■	348,57			durchschnittlich
Auto-Bauer Erding	■	■	■	■	■	■	■	■	■	197,92			sehr gut
Niedermeier Bünde	■	■	■	■	■	■	■	■	■	93,25			sehr gut

* in Mark; ■ = entdeckt; □ = nicht entdeckt;



Spider Magazin recycelt

ZULÄSSIGE RÄDER UND REIFEN AN PKW										Seite F 9	
T Ü V BAYERN		Typ lt. ABE:	ABE-Nr.	Fahrzeughersteller:	Verkaufsbezeichnung:		Blatt FI 124.4.01				
D 4 - Typ		124 CS	8594	Fiat	124 Sport-Spider 1600		Stand: 01.84				
Felgenreöße LK Ø 98 ML Ø 58,5	Einpreßtiefe mm	Bereifung Je nach Höchstgeschwindigkeit SR, HR, VR	St oder LM	Fabrikmarke	Freigabe durch		Zul. Radlast kg	gültig für Fertigungsdatum von/bis	evtl. Rad-ABE Nr. Od. Bericht Nr.	§ 19 ja / nein	Auflagen und Bemerkungen Erkl. siehe Blatt
					A = Fzg. ABE	F = Fzg. Herst.					
5 J x 13	29	165 R 13	St							nein	
	27	165 R 13	LM	Cromodora	CD 9					nein	
5 J x 13 H2	27	165 R 13	LM	ATS	5033			ab 04.74		ja	1)5)6)7)
								ab 07.75	40071	nein	
				BWA	101	T	410	ab 12.73		ja	3)5)6)7)
								ab 05.74	40082	nein	
				Ronal	3504.023	T	410	ab 09.73		ja	2)5)6)7)
								ab 12.74	40077	nein	
	26	Ronal	3514.023	T	425	ab 10.75		ja	2)5)6)7)		
						ab 11.76	40132	nein			
		Melber	A 33	T	432,5	ab 02.77		ja	1)5)6)		
						ab 8.77	40161	nein			
5 J x 13 FHA H2	25	165 R 13	LM	Wolfrace	M 513	T	435	ab 01.79	542	ja	5)7)8)
								ab 08.80	40393	nein	
	25	Melber	P 97 C	T	442,5	ab 02.81		40436	nein	1)5)7)	
						ab 05.83	40654	nein			
		Centra	192 503	T	425	ab 07.81		40466	nein		
Rial	N5013425	T	425	ab 03.82		40505	nein				
5 1/2 J x 13	7	185/70 R 13	LM	Cromodora	CD 30	F				ja	4)5)
	18	165 R 13	LM	Cromodora	CD 31	F				ja	
	19		LM	Ronal	3554.023	T	415	ab 12.75		ja	2)5)6)7)
							ab 11.76	40133	nein		
5 1/2 J x 13 H2	18	165 R 13	LM	MM	GB 0.02	T	425	ab 06.77		ja	3)5)
		185/70 R 13					ab 01.79	40234	nein		
	16	Melber	D82 A	T	435	ab 08.83		40646	nein	1)5)	
						ab 08.78	40208	nein			
			O. Z.	5513/C	T	435	ab 03.79	301	ja	1)7)	
							ab 12.79	40139	nein		

- 1) Wahlweise schlauchlos oder mit Schlauch.
- 2) Schlauchlose Verwendung möglich, wenn die Sonderräder mit "TB" (Tubeless) neben der Ventilbohrung gekennzeichnet sind. (wahlweise)
- 3) Nur für Reifen mit Schlauch geeignet.
- 4) Längere Radbolzen entsprechend Fiat-KD-Mitteilung erforderlich.
- 5) Nur die vom Radhersteller mitgelieferten Radschrauben verwenden.
- 6) Eventuell vorhandene Zentrierstifte auf den Radnaben entfernen.
- 7) Bei Rädern mit Typzeichen ist eine Abnahme des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO aufgrund der Verwendung der Sonderräder nicht erforderlich. Wenn jedoch eine Reifengröße verwendet wird, welche noch nicht in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist, muß eine Überprüfung des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO vorgenommen werden.
- 8) Nur schlauchlos verwendbar.

S/M 12

Spider Magazin recycelt



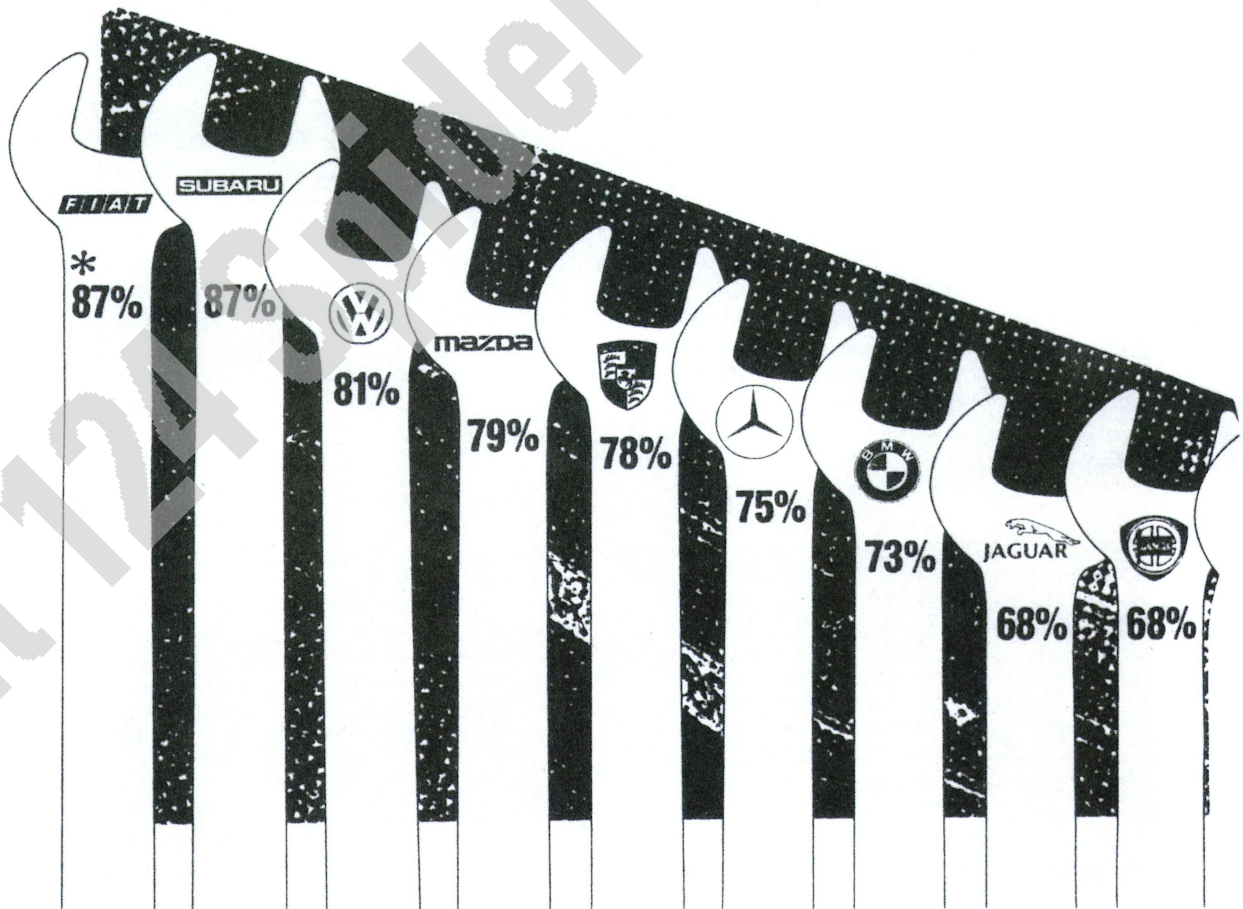
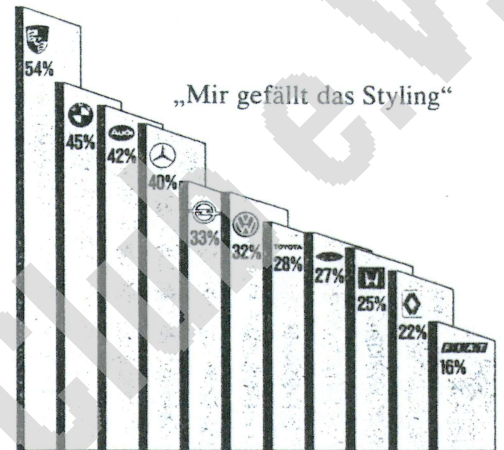
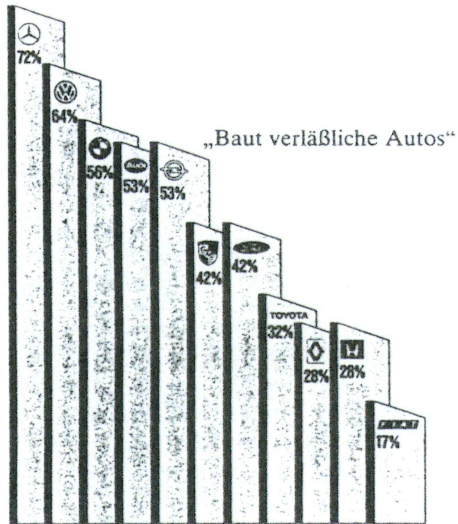
ZULÄSSIGE RÄDER UND REIFEN AN PKW Seite F 10

TUV BAYERN Typ lt. ABE: ABE-Nr.: Fahrzeughersteller: Verkaufsbezeichnung: Blatt FI 124.9.01
 D 4 - Typ 124 CS 1 8595 Fiat 124 Spider 1800 Stand: 01.84

Felgenreöße LK Ø 98 ML Ø 58,5	Einpreßtiefe mm	Bereifung	St oder LM	Fabrikmarke	Freigabe durch		Zul. Radlast kg	gültig für Fertigungsdatum von/bis	evtl. Rad-ABE Nr. od. Bericht Nr.	§19 ja / nein	Auflagen und Bemerkungen Erkl. siehe Blatt		
					A = Fzg. ABE	F = Fzg. Herst.						Radtyp	
5 J x 13	29	165 R 13	St							nein			
	27	165 R 13	LM	Cromodora	CD 9					nein			
5 J x 13 H2	27	165 R 13	LM	ATS	5033				ab 04.74	ja	1)5)6)7)		
									ab 07.75	40071		nein	
				BWA	101	T	410	ab 12.73	ja	3)5)6)7)			
								ab 05.74	40082		nein		
	Ronal			3504.023	T	410	ab 09.73	ja	2)5)6)7)				
							ab 12.74	40077		nein			
	Ronal			3514.023	T	425	ab 10.75	ja					
							ab 11.76	40132		nein			
	26						Melber	A 33	T	432,5	ab 02.77	ja	1)5)6)
											ab 8.77	40161	
5 J x 13 FHA H2	25				Wolfrace	M 513	T	435	ab 01.79	542	ja	5)7)8)	
									ab 08.80	40393	nein		
									ab 02.81	40436	nein		
									ab 05.83	40654	nein		
					Melber	P 97 C	T	442,5	ab 07.81	40466	nein	1)5)7)	
									ab 07.81	40466	nein		
					Centra	192 503	T	425	ab 07.81	40466	nein		
									ab 07.81	40466	nein		
					Rial	N5013425	T	425	ab 03.82	40505	nein		
									ab 03.82	40505	nein		
5 1/2 J x 13	7	185/70 R 13	LM	Cromodora	CD 30	F				ja	4)5)		
	18	165 R 13	LM	Cromodora	CD 31	F				ja			
	19		LM	Ronal	3554.023	T	415	ab 12.75	ja	2)5)6)7)			
							ab 11.76	40133	nein				
5 1/2 J x 13 H2	18	165 R 13 185/70 R 13	LM	MM	GB 0.02	T	425	ab 06.77	ja	3)5)			
								ab 1.79	40234		nein		
	16			Melber	D82 A	T	435	ab 08.83	40646	nein	1)5)		
								ab 08.78	40208	nein			
				O. Z.	5513/C	T	435	ab 03.79	301	ja	1)7)		
					ab 12.79	40139	nein						

- 1) Wahlweise schlauchlos oder mit Schlauch.
- 2) Schlauchlose Verwendung möglich, wenn die Sonderräder mit "TB" (Tubeless) neben der Ventilbohrung gekennzeichnet sind. (wahlweise)
- 3) Nur für Reifen mit Schlauch geeignet.
- 4) Längere Radbolzen entsprechend Fiat-KD-Mitteilung erforderlich.
- 5) Nur die vom Radhersteller mitgelieferten Radschrauben verwenden.
- 6) Eventuell vorhandene Zentrierstifte auf den Radnaben entfernen.
- 7) Bei Rädern mit Typzeichen ist eine Abnahme des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO aufgrund der Verwendung der Sonderräder nicht erforderlich. Wenn jedoch eine Reifengröße verwendet wird, welche noch nicht in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist, muß eine Überprüfung des Fahrzeuges nach § 19 (2) StVZO vorgenommen werden.
- 8) Nur schlauchlos verwendbar.

S/M 13



S/M 19



Aurelio Lampredi

A.L., ein genialer Konstrukteur starb am 9. Juni 1989 in Livorno.

Er galt als einer der Motoren-Päpste Italiens, der vor allem für Ferrari, aber auch für Fiat Konstruktionsaufgaben wahrnahm. So wurde ihm Mitte der 60er Jahre die Aufgabe übertragen, für das Nachfolgemodell, den Fiat 1500, das später 124 Sport genannt wurde, den Motor zu konstruieren, wobei ihm weitgehend freie Hand gelassen wurde. Es sollte lediglich die Möglichkeit mehrerer Kubikklassen geschaffen werden. So wurde eine Kapazität von 1.0 bis 1.6 Liter als Ziel ins Auge gefaßt. In seinen wesentlichen Teilen blieb dieser Motor bis zum Schluß Antriebsquelle der 124 Spider und auch anderer Fiat-Modelle der mittleren Kategorie. Lampredis Leidenschaft jedoch galt dem springenden Pferdchen. So entstand unter seiner Hand das erste Zwölfzylinder-Triebwerk in Maranello (Typ 125), er schuf 1947 den mächtigen 4,5-Liter-Saugmotor-Ferrari (Typ 375), der den damals so überaus erfolgreichen Alfettas den Garaus machte. Die Doppelweltmeisterschaften der Jahre 1952/53 durch Ascari mit dem Vierzylinder-Typ 500 F2 deuteten die Bestätigung der hohen Ingenieurskunst des damals 35 Jahre alten Lampredi. Acht Jahre arbeitete Lampredi wie ein Besessener, nahm in dieser Zeit keinen einzigen Tag Urlaub. Motoren waren sein Leben, meist Zwölfzylinder, denen er das typische Ventilrasseln mit in die Wiege



legte und an denen die Konkurrenz zerbrach. Ferraris Ruf begründet sich auf die Rennsporterfolge und diese wiederum auf Aurelio Lampredi.

Später wurde er Chefkonstrukteur der Motorenabteilung bei Fiat, 1965 deren Direktor, dem Vorstand direkt unterstellt. Anfang der 70er avancierte er schließlich zum Generaldirektor von Abarth, hier führte er die Aufladung mit dem Volumex-Prinzip ein, so daß ihm unser Volumex-Fahrer doppelt dankbar sein dürfen.



HWL

S/M 4



Haupttreffen Mai 2010



Clubtreffen in Kiel 2010

13. Mai 2010 Individuelle Anreise, ab 19.30h Abendessen á la Carte, Benzingespräche

14. Mai 2010

10.00 Uhr Abfahrt vom Hotel zur Ausfahrt durch die Probstei und Wagrien in die Hohwachter Bucht, Rückkehr gegen 17.00 Uhr

18.30 Uhr Transfer zur Seegartenbrücke in Kiel, Abendfahrt in See mit der MS Stadt Kiel, maritimes Buffet an Bord,

ca. 23.00 Uhr Rückkehr ins Hotel
(Transfer oder individuell mit Boxenstopp in der Seebar)

15. Mai 2010

10.00 Uhr Abfahrt vom Hotel zur Ausfahrt durch den Dänischen Wohld, Schwansen und Angeln nach Kappeln und Maasholm, Rückkehr gegen 17.00 Uhr

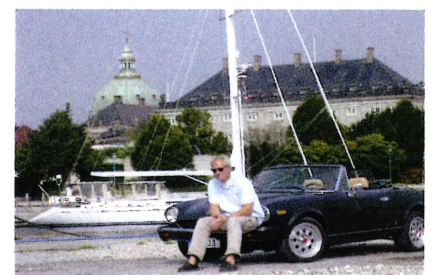
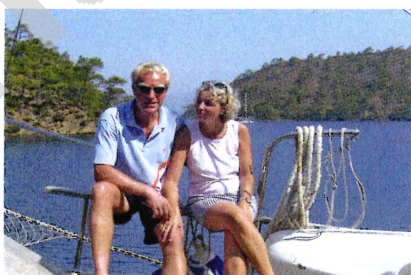
17.30 Uhr Jahreshauptversammlung, Tagungsraum im Dänischen Hof

19.30 Uhr Transfer zum italienischen Buffet ins „Ristorante da Cosimo“ anschließend, wer mag, Disco Italiano mit DJ Speziale
Rückkehr ins Hotel (individuell)

16. Mai 2010

10.00 Uhr Verabschiedung mit Gruppenfoto
danach kleine Ausfahrt zum Leuchtturm Strande, Schleusenbesichtigung in Kiel-Holtenau, Imbiss mit Fördeblick

**Herzlich Willkommen in Kiel
Claudia und Peter Klinck**





TURIN 04.02.2010

Fiat Concept Cars

Fiat sieht keine Probleme in der Drohung der italienischen Regierung, staatliche Kaufanreize für Autokäufe eventuell nicht zu erneuern. Diese hätten die Nachfrage 2009 einerseits zwar unterstützt, aber andererseits Käufe vorgezogen, die im Laufe der kommenden Jahre ohnehin getätigt worden wären, hieß es in einer Mitteilung von Fiat-Chef Sergio Marchionne am Donnerstagabend in Turin. „Die Kaufanreize jetzt zu erneuern hieß nur, das Problem in die nächste Saison zu verschieben“, so Marchionne. Am Mittwoch hatten in ganz Italien Hunderte Beschäftigte des Auto-riesen mit einem mehrstündigen Streik gegen geplante Arbeitsplatzkürzungen protestiert. Hintergrund war unter anderem die von Marchionne erst kürzlich bestätigte beste Absicht, den Fiat-Standort in Termini Imerese auf Sizilien bis Ende 2011 endgültig zu schliessen. Ausserdem war ein zweiwöchiger Produktionsstopp für Ende Februar angekündigt worden, der in Italien rund 30.000 Beschäftigte betrifft. Industrieminister Claudio Scajola hatte daraufhin gedroht, die Regierung könnte die Kaufanreize auch nicht wieder erneuern „wegen der Verzerrung des Marktes“. Vor kurzem hatte der Autobauer einen Nettoverlust von 0,8 Milliarden Euro für 2009 bekanntgegeben. Insgesamt war der Konzernumsatz um 16 Prozent eingebrochen. Die Hoffnung, 2010 in die Gewinnzone zurückzukehren, hatte der Konzern von der europaweiten Fortsetzung staatlicher Kaufanreize abhängig gemacht.

(Quelle:AWP)

Fiat enthüllte mit dem FCC II Concept auf dem Autosalon von Sao Paulo seine Vorstellung eines puristischen, umweltfreundlichen Buggys, der wie ein geländegängiger KTM X-Bow wirkt. Die ersten Infos der Studie - auch unter dem Projektnamen „Bugster“ bekannt - gab es bereits bei Speed Heads vor der Präsentation. Nun folgen weitere Details



Der Fiat FCC II ist geradezu auf den aufblühenden, brasilianischen Automarkt zugeschnitten, der sich durch ein steigendes Umweltbewusstsein auszeichnet. Südamerika zeichnet sich ferner durch eine Mischung aus ländlichen Gebieten, dem grünen Dschungel als auch riesigen Großstädten aus. Und dort soll sich der Buggy auf allen Terrains wohlfühlen und viel



Der Umweltgedanke spielt beim Fiat FCC II eine große Rolle. Die 3,25 Meter lange, 1,81 Meter breite und 1,48 Meter hohe Karosserie besteht aus natürlichen Fasern und nachwachsenden Rohstoffen der Natur. Dank der Nanotechnologie konnten die Macher ein leichtes, zugleich resistentes Fahrzeug bauen, das nur 980 Kilogramm wiegt.

Doch nicht nur das Design wirkt futuristisch. Für den Antrieb sorgt ein reiner, emissionsloser Elektromotor, der mit seinen 93 Lithium-Ionen-Batterien insgesamt 80 PS und 220 Nm Drehmoment generiert. Durch die Leichtbauweise erreicht der Fiat FCC II eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h. Jedoch besitzt die Studie nur einen Elektromotor. Mit Antrieben an jeder Achse wäre es ein echter Elektro-Allradler. Wäre Platz für mehr Batterien, könnte der FCC II sicherlich mehr Performance auf die Straße bringen. Aber mehr Batterien gehen wiederum mit einem höheren Gewicht einher.

Der Name „Bugster“ klingt wie eine Kombination aus Buggy und Roadster. Das Fun-Car vermittelt einen sportlich-aggressiven Eindruck und ein filterloses Abenteuer, verstärkt durch die freistehenden 19-Zoll-Räder sowie den Verzicht auf ein Verdeck und eine Windschutzscheibe.



Den Fahrtwind führen lediglich kleine Windabweiser über die Köpfe der zwei Insassen. Für den Schutz im Falle eines Überschlages sorgt ein mittig verlaufender Überrollbügel.

Eindeutig zu radikal ist der Bugster, als dass Fiat die Studie in Serie produzieren wird. Jedoch zieht dieser Hingucker die Blicke auf sich und unterstreicht die Präsentation von Fiat, eine ganze Karosserie umweltfreundlich herzustellen und darüber hinaus mit einem Elektromotor zu verknüpfen - insbesondere durch die Nähe zum Amazonas, der „Lunge der Erde“ als Synonym für das Ökosystem unseres Planeten.



Termine - Termine - Termine

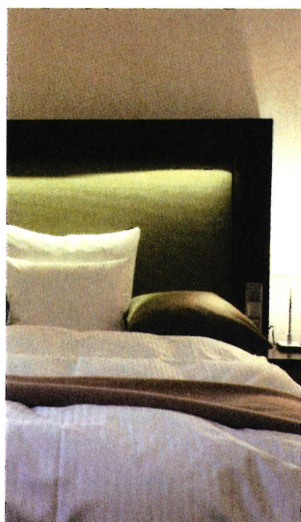
2. April 2010 : Die alljährliche Karfreitags-Ausfahrt der Region 7 ins Bergische Land
7. - 11. April 2010 : Techno Classica in Essen 
17. - 18. April 2010 : Veterama in Ludwigshafen
1. Mai 2010 : Braunschweiger Oldtimer Treffen am Messegelände Harz-Heide
13. - 16. Mai 2010 : Treffen aller Fiat-Clubs in Görlitz, organisiert vom Fiat-Club Oberlausitz e.V.
3. - 6. Juni 2010 : „Klassikwelt Bodensee“ - Oldtimer-Messe in Friedrichshafen
3. - 6. Juni 2010 : „Treffen der Volumex IG in Tengen am Bodensee
Anmeldung bei Uwe Binder unter email: volumex@aol.com
Tel. 07461 - 13247 oder mobil 01577 - 259 7380
18. - 20. Juni 2010 : ADAC-Eifelrennen auf dem Nürburgring,
www.adac-eifelrennen.de
20. Juni 2010 : 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr, Oldtimertreffen Wolfenbüttel
16. - 18. Juli 2010 : Rheinbach-Classics www.rheinbach-classics.de
30. Juli - 1. Aug. 2010 : Golden Oldies Wettenberg
31. Juli - 1. Aug. 2010 : Schloss Dyck Classic Days in Jüchen
7. - 8. Aug. 2010 : Street Mag Show Hannover, Schützenplatz
13. - 15. Aug. 2010 : Oldtimer Grand Prix am Nürburgring
13. - 15. Aug. 2010 : Haupttreffen des Fiat 124 Spider Club Deutschland in Niederbayern
4. - 5. Sept. 2010 : Hamburger Stadtpark-Revival
11. - 12. Sept. 2010 : Technorama in Hildesheim - www.technorama.de
16. - 17. Okt. 2010 : „Histori Car“ – Oldtimer-Messe im Landschaftspark Duisburg
www.historicar.net
22. – 24. Okt. 2010 : „Auto d'Epocha“ in Padua

Clubtreffen



13. - 16. Mai 2010 : (Christi Himmelfahrt) Haupttreffen in Kiel. Claudia und Peter Klinck führen uns zu IHRER Ostsee

3. - 5. Sept. 2010 : Herbsttreffen am Niederrhein. Rainer & Marion Wilbertz aus Moers fahren mit uns durch ihre Heimat
Das vorreservierte Hotel ist das :



Wellings-Parkhotel,
Neuendickstraße 96,
47475 Kamp-Lintfort,
Tel: 02842/21040,
www.wellings-parkhotel.de



Reservierungen für die Zimmer sind sofort möglich unter dem Stichwort „Fiat-Spider“. Die Reservierungen können telefonisch oder online vorgenommen werden.

Die Preise für ein DZ ohne Frühstück betragen € 78,- im „Gartenhaus“ oder € 89,- im „Haus der Alleen“.
(Letzteres lohnt sich)

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

September 2012 : Herbsttreffen in Braunschweig bei Christian Zöllner

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



„Mein Spider und ich“

Wie ich zu meinem Spider gekommen bin.

Es fing damit an, dass ich 2002 einen Motorradführerschein machen wollte, nachdem ich - entsprechend der Neuregelung durch die EU - eine Honda 125 Rebell gefahren habe, die ich ja mit dem alten Führerschein Klasse 3 vor 1980 fahren durfte. So hatte ich wieder Spaß am Motorradfahren bekommen. Ich hatte aber die Rechnung ohne meine Frau Ute gemacht, die sich partout weigerte, bei mir hinten auf den Sozius zu sitzen. Da dachte ich mir, was soll ich dann mit einem Motorrad, wenn ich alleine fahren muss. Ich erinnerte mich an meine Lehrzeit als Kfz-Mechaniker bei einer Fiat-Vertretung, dass es da doch ein Cabrio gab, welches ich damals (1977) so toll fand. Dieses war der Fiat 124 Spider, wovon wir drei Fahrzeuge in der Kundschaft hatten. Die Spider waren zwar nicht oft in der Werkstatt, aber wenn einer da war, habe ich den Spider immer bestaunt. Leider durfte ich zu der Zeit nicht an diesen Autos schrauben, außer den Ölwechsel zu machen. So fing ich an nach einem Fiat Spider zu suchen. Nachdem meine Frau meine Bemühungen mitbekommen hatte, wettete Sie schon

der. Sie wollte lieber ein modernes Cabrio fahren. Ich habe mich aber dann mit viel Überredungskunst durchgesetzt.

Der Spider war zwar nicht perfekt - und ist es heute immer noch nicht - aber der Preis war für mich in Ordnung.



Also konnte die Suche weiter gehen. Dann endlich fand ich meinen Spider CS1 - US Baujahr 1978, der in Recklinghausen von einem Doktor angeboten wurde. Nach einigen Telefonaten und Verhandlungen, machte ich mich Ende März 2003 mit dem Zug auf den Weg nach Recklinghausen. Als ich dort ankam, stand der Spider noch in der Werkstatt, weil eine neue TÜV-Abnahme Bestandteil des Kaufes war. Der Prüfer war bald fertig und der Spider bekam seine neue Plakette.

Ich schaute dann auch einmal unter den Spider und wunderte mich doch etwas über den Ölverlust, dachte mir aber nichts mehr dabei. Es war ja halt schon ein altes Auto und ich war heiß auf den Spider. Ich wollte darin sitzen und fahren.

Also schnell die Formalitäten erledigt, bezahlt und los. Ich muss heute zu meiner Schande sagen, dass ich mich vorher überhaupt nicht über den Spider informiert habe. So wusste ich nichts von Originalzustand und wo die Schwachstellen nach den Jahren so sind. Ich war also völlig blauäugig. Auf dem Weg nach Hause bemerkte ich, dass der Spider beim Bremsen erheblich nach rechts zog. So kam es bereits beim ersten Bremsen beinahe zum Abflug von der Fahrbahn.

Als ich zu Hause ankam, war ich nicht mehr so ganz glücklich, nachdem ich noch weitere Mängel entdeckt hatte. So funktionierten einige elektrische Sachen nicht und bei starkem Einschlagen der Räder schliffen diese irgendwo.



Da es mittlerweile dunkel war, habe ich den Spider erst einmal in die Garage gestellt. Meine Frau interessierte sich überhaupt nicht für den Spider. Sie schmolte immer noch irgendwie, weil ich ja keinen SLK oder ein anderes modernes Cabrio gekauft hatte. Am nächsten Morgen nahm ich mir den Spider mutig vor und habe zunächst von unten geschaut. Nach ein paar Minuten gefror mir das Blut in den Adern, fand ich doch die Ursache für das Wegziehen: Ein auf der rechten Seite abgerissener Achsträger. Es war ein alter Riss und so hatte er eine neue TÜV-Plakette bekommen. Ich habe dann den Vorbesitzer angerufen und mich sehr böse beschwert und wollte auch den Prüfer gleich mit verklagen. Aber wir haben uns dann preislich so geeinigt, dass ich die Kosten für diese Reparatur davon bezahlen konnte. Nachdem ich einige Wochen gefahren bin, wollte ich mich der Elektrik widmen und begab mich auf die Suche nach Literatur im Internet.

So stieß ich damals auf das Fiat -Spider-Forum, fand auch Schaltpläne und rupfte meinen Spider komplett innen auseinander. Nur musste ich sehr bald feststellen, dass die Schaltpläne nicht immer stimmten und ich mir natürlich nicht gemerkt habe, wo die Kabel ursprünglich angeschlossen waren.

So verlor ich schnell die Lust, daran weiter zu arbeiten und der Spider stand etliche Wochen unangetastet in der Werkstatt. Ich hatte dann auch kurz mit dem Gedanken gespielt, den Spider wieder zu verkaufen und doch ein modernes Cabrio zu kaufen. Aber ich habe es dann doch wieder verworfen, weil dann ja meine Ute zu Ihrem Recht gekommen wäre. Um wieder Motivation zu bekommen, hatte ich die Idee, eine Spider-Schraubergemeinschaft zu gründen. Im Forum hatte ich gelesen, dass es ja doch noch einige Leute gab, die auch einen Spider fahren. Also machte ich einen Aufruf und es meldeten sich fünf Spider-Fahrer und damit fing es dann richtig an. Meine Leidenschaft war jetzt geweckt. Wir brachten meine Werkstatt auf Vordermann, Werkzeug und andere Gerätschaften hatte ich ja bereits und los ging's.

Ich habe mich dann wieder richtig reingekniet, alles an Literatur aufgekauft und aus dem Internet besorgt, was zu bekommen war, meine alten Lehrbücher rausgeholt, mit meinem alten Meister telefoniert, der auch noch einiges an Material hatte aus der damaligen Zeit, und Tag und Nacht im Forum gelesen. So kamen auch meine Kenntnisse aus der Lehrzeit wieder so langsam aus dem Gedächtnis hervor.

Ich beteiligte mich im Forum und, durch Weitersagen und andere Quellen, kamen immer mehr Spider-Fahrer zu mir, so dass sich meine Kenntnisse immer mehr erweiterten. Ich habe dadurch auch viele neue Freundschaften geschlossen, die bis heute noch bestehen. Meinen Spider habe ich soweit wieder in Ordnung gebracht und jede Menge Teile immer wieder aufgekauft, um irgendwann damit meine Spider perfekt zu machen. Das führte dazu, dass meine Frau schon eine Kaufsucht diagnostizierte, was ich nicht ganz von der Hand weisen kann. So ging es dann bis 2007. Im Frühjahr war das Haupttreffen des Clubs in meiner Stadt und ich habe mich überzeugen lassen, dem Club beizutreten und habe dann direkt auch aktiv das Forum im Internet übernommen und mich auch in anderen Dingen des Clubs engagiert, was mir auch oft Ärger mit meiner Holden eingebracht hat, die aber nach den ersten Teilnahmen an den Treffen jetzt auch begeistert davon ist. Tja, und heute bin ich Euer Zweiter Vorsitzender mit den Euch bekannten Aufgaben und Aktivitäten und helfe allen so gut ich kann bei Ihren Problemen. Leider kommt mein Spider jetzt sehr oft zu kurz, aber das habe ich bis heute nicht bereut.

Gruß
Euer Holger & Ute



Gut bedacht

Ein Cabrioverdeck altert, daran ist nicht zu rütteln. Doch mit ein wenig Pflege kann man die Lebensdauer der Dachhaut erheblich verlängern. Wir haben den Spezialisten zugeschaut: beim Reinigen, Pflegen, Polieren und sogar beim Schminken angejahrter Stoffbezüge.

Achtzig Prozent aller Cabrio-Verdecke gehen durch ungeeignete Pflegemittel oder rabiate Reinigungsmethoden kaputt, schätzt Pflege-Profi Christian Petzold. Dabei ist die Reinigung eines Verdecks gar nicht schwierig. Nur Geduld muss man mitbringen, und daran mangelt es Liebhabern gelegentlich. Wie man das Leben eines Stoffdachs erfolgreich verlängert und auch noch die Farbe auffrischt demonstriert unser Spezialist am Beispiel eines in Ehren ergrauten Triumph TR 6-Verdecks. Den Anfang bildet eine gründliche Wäsche mit der Bürste, Staubsauger, einem geeigneten Verdeckreiniger und viel Wasser.

Zunächst sollte eine Trockenreinigung mit der Bürste durchgeführt werden. Auch Vogelkot-Volltreffer lassen sich zum größten Teil ausbürsten. Man sollte darauf achten, dass die Borsten nicht zu hart sind, sie können gerade bei älteren Verdecken den Stoff beschädigen und Fusseln aus dem Gewebe ziehen. Anschließend kommt der Staubsauger zum Einsatz, danach eine ganz spezielle „Fusselbürste“: Zum Entfernen von Fäden und Flusen eignet sich am besten einfaches Klebeband, das man sich über die Finger wickelt und einmal über die Oberfläche zieht“, weiß Petzold aus Erfahrung - das Einfachste ist oft das Beste.

Die folgende Nassreinigung mit Verdeckreiniger ist kein Hexenwerk, sogar mildes Haarshampoo ist bei Baumwolle geeignet! Aber auf keinen Fall mit einem Wasserschlauch oder gar einer Hochdrucklanze mit hartem Wasserstrahl aufs Verdeck schießen. Hiermit haben Sie beste Chancen, die Webstruktur des Stoffes zu zerstören. Nach dem Waschen kann das Verdeck imprägniert werden. Viele Produkte ziehen am besten in leicht feuchten Stoff ein, manche müssen aber auch auf komplett durchgetrocknetes Material aufgebracht werden - Anleitung beachten. Auch wenn das wie in unserem Fall nachgefärbt werden soll, muss es vorher komplett durchtrocknen



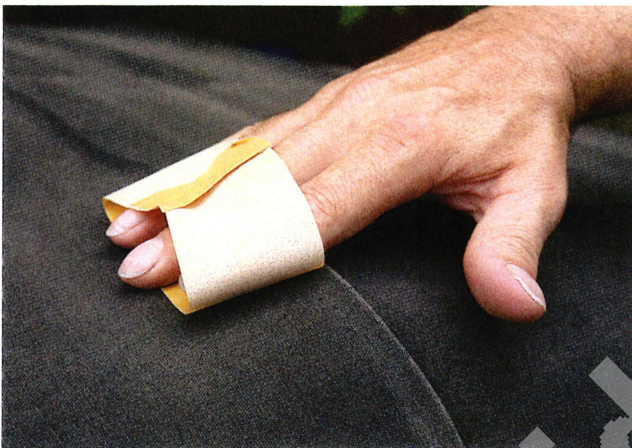
Den Anfang bildet eine gründliche Reinigung - am besten trocken mit Bürste oder Staubsauger



Die alte Impregnung muss mit Wasser und Spezialreiniger rückstandslos entfernt werden



Um Fusseln und hartnäckige Verunreinigungen am getrockneten Dach aufzunehmen genügt Klebeband



Besser als die Kleiderbürste: Die Klebeseite des Kreppbandes nimmt alles auf, was Bürste und Sauger nicht entfernen. Ein Bauerntick? Ja, aber ein genialer!

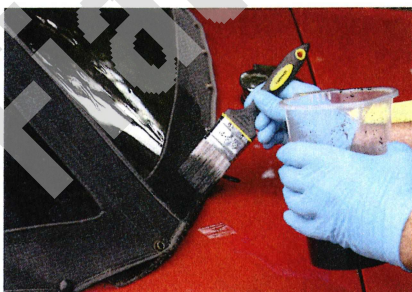


Um dem verdeck wieder Farbe zu verleihen, benötigt man keine Lackierpistole - nur Pinsel und Schwamm, Handschuhe schützen vor hartnäckigen Flecken

und am besten noch einmal abgesaugt werden. Christian Petzold verwendet zur Farbauffrischung eine wasserlösliche Spezialfarbe aus seinem Sortiment, die er mit einem Pinsel aufträgt. Da sie Lack und Kunststoffe nicht angreift, muss nicht abgeklebt werden. Spritzer kann man mit einem feuchten Tuch abwischen - allerdings sollte man nicht warten, bis

sie getrocknet sind. Ein wenig Fingerspitzengefühl erfordert das Streichen mit dem Pinsel: "Die Spuren der Striche sollten möglichst nicht zu sehen sein, beziehungsweise beim Trocknen verschwindet. Kriegt man nicht auf Anhieb eine gleichmäßige Oberfläche hin, kann man die Farbe auch mit einem Schwamm aufbringen rät der Profi. Ist das Dach so gut wie trocken

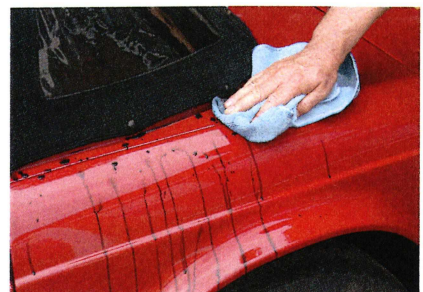
und zeigt keine Unregelmäßigkeiten kann es imprägniert werden. Die abschließende Imprägnierung spielt eine entscheidende Rolle dabei, wie lange ein Verdeckbezug hält. Straßenschmutz, Baumharz oder Vogelkot werden durch sie am Eindringen gehindert.



Abschnittweise streichen und die Nähte als Begrenzung nehmen - so wird der Auftrag deckend



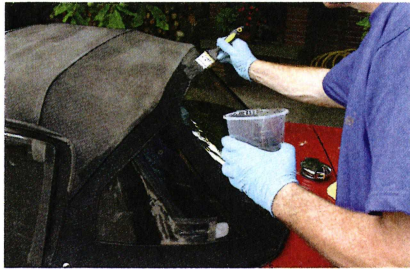
So lange pinseln, bis der Stoff keine Farbe mehr aufnimmt. Pfützen mit dem Schwamm wegwischen



Die wasserlösliche Farbe greift den nicht an, Kleckereien trotzdem besser nicht trocknen lassen



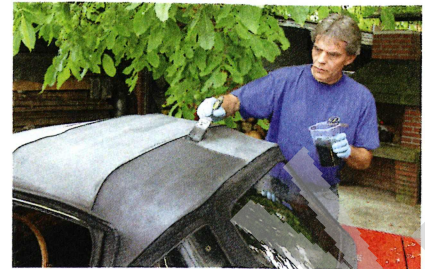
Gabriooverdecke Farbe und Pflege fürs Dach



Auch die Scheiben müssen nicht abgeklebt werden, es genügt, sie nach dem Streichen abzuwischen



An die Ecken denken: Ist das Dach erst imprägniert, ist es zu spät, vergessene Stellen nachzubessern



Christian Petzoldt arbeitet immer bis zur Dachmitte und bearbeitet gleich die gegenüberliegende Seite



Die Spuren der Pinselstriche verschwinden beim Trocknen. Fall nicht, muss nachgearbeitet werden



Der Farbunterschied ist deutlich zu erkennen. Rund ein halber Liter Färbemittel blieb auf dem TR-6-Dach

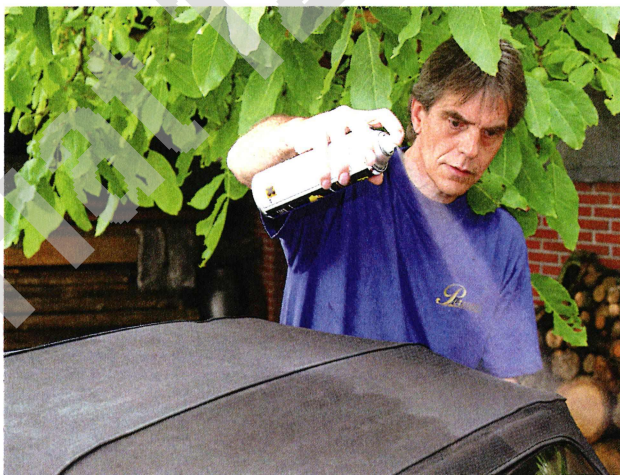


Um die Oberfläche gleichmäßig wirken zu lassen, kommt nochmals der Schwamm zum Einsatz

Im gewissen Umfang bietet eine Imprägnierung auch einen UV-Schutz. Am besten bewährt haben sich lösungsmittelfreie Produkte, da bei vielen Reprö-Verdecken für Oldtimer auch Gummilagungen eingenäht sind, welche durch chemische Zusätze verspröden können. Generell gibt es für alle Verdeckmaterialien den passenden Imprägnierer. Dieser kann als Spray oder für einen Pinselauftrag konzipiert sein. Auch den besten Zeitpunkt für das turnusmäßige

Imprägnieren kennt Christian Petzoldt: Diese Arbeit sollte bevorzugt am Saisonende vorgenommen werden, damit aggressive Verunreinigungen nicht noch einen ganzen Winter lang auf dem Dach bleiben und Schaden anrichten können. Generell sollte auch zwischendurch nach jeder Nassreinigung, bei der auch gebürstet wird, anschließend imprägniert werden. Ein Kniff, der bereits nahe an eine Reparatur herankommt, ist das Aufpolieren verfar-

berter Kunststoffheckscheiben im Verdeck. Hierfür gibt es spezielle Mittel - die in ähnlicher Rezeptur - etwa auch zur Aufbereitung zerkratzter Handydisplays angeboten werden. Grundsätzlich benötigt man zur Scheibenrettung zwei Personen und eine Poliermaschine. Oberflächen-Profi Thomas Schäfer aus dem hessischen Neuberg rät zu behutsamem Vorgehen: „Wenn man auf der Scheibe poliert, ist es unabdingbar, dass ein Helfer von der Rückseite gegenhält, da man



Wenn das Dach getrocknet ist, was durchaus im Freien, aber nicht in der prallen Sonne geschehen darf, muss es wieder sorgfältig imprägniert werden.



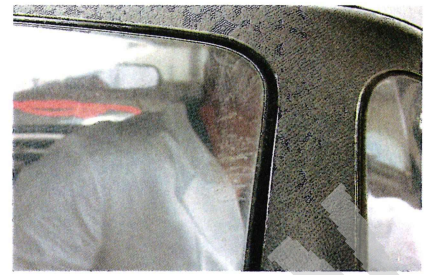
Nach der Farbauffrischung sieht das Triumph-Verdeck wieder deutlich jünger aus. In der Tat wirkt die beschriebene Prozedur fürs Dach auch lebensverlängernd



Zerkratzte, milchige Kunststoffscheiben lassen sich mit etwas Fingerspitzengefühl ebenfalls retten



Auf einer Seite brummt die Poliermaschine, auf der anderen Seite sorgt ein Helfer für ordentlich Gegendruck



Der Durchblick bessert sich. Wichtig, regelmäßige Pausen, damit der Kunststoff abkühlen kann



Die Polierarbeiten nie alleine durchführen! Durch zu großen Druck und zu große Hitzeentwicklung kann das Material eintrüben oder seine Spannung verlieren



Kratzer gibt es auch innen: Sie stammen vom Öffnen des Verdecks, entstehen dort, wo die Scheibe Falten wirft. Das Aufpolieren geht nur mit der Maschine

mit der Maschine schnell zu großen Druck aufs Material ausübt - es kann während der Prozedur die Spannung verlieren. Auch hohe Temperaturen muss man vermeiden, ansonsten passiert genau das, was man entfernen wollte: Die Scheibe läuft an, wird gelb oder milchig. Generell sollte die Fingerprobe das Maß der Dinge sein, (gefühlte) 40 Grad Celsius sind für das Material unschädlich. Wird es wärmer, sollte man zunächst an einer anderen Stelle fortfahren. Nach dem reinigenden Polieren kann, man die Scheibe mit einem Kunststoffpflegemittel behandeln. Vinylverdecke leiden in erster Linie unter zu scharfen Reinigungsmitteln.

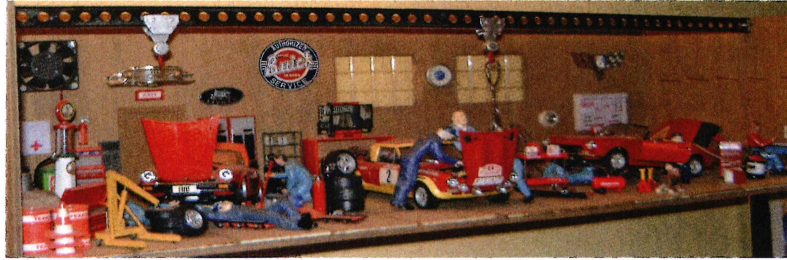
Und was bleibt sonst noch anzumerken? Stellen Sie in der Winterpause das Cario stets mit geschlossenem Dach ab; fragen Sie lieber beim Sattler nach einem geeigneten Fett zum Abschmieren des Spiegels - er weiß, welche Mittel keine Flecken hinterlassen. Wie gesagt : Achtzig Prozent aller Verdecke gehen durch falsche Pflege kaputt.



Quelle:
Oldtimer Markt Sonderheft 44
Text : Daniel Bartetzko
Fotos : Peter Steinfurt



Holgers Tipps & Tricks - „Reparatur Kühlerschlauch“



Was machen, wenn unterwegs ein Kühlwasserschlauch undicht wird. Im Spider sollte immer ein Stück Fahrradschlauch mitgeführt werden, ein normaler, kein Rennradschlauch, das hilft dann unterwegs bei diesem Problem. Ich zeige es Euch am Beispiel „Schlauch vom Thermostat zum T-Stück“ (Bild 1). Nachdem Ihr den defekten Schlauch ausgebaut habt, schneidet ihr den Fahrradschlauch um jeweils 3 cm an den Enden länger ab, als der defekte Schlauch ist (Bild 2) Dann wird der Fahrradschlauch durch den Kühlwasserschlauch geschoben, bis an beiden Enden die 3 cm längeren Enden herausschauen (Bild 3). Danach werden diese Enden über den defekten Schlauch gestülpt (Bild 4). Jetzt wieder zusammen bauen, und mit den Schlauchschellen beide Schläuche zusammen festziehen (Bild 5 und 6). Durch das Wasser und dem Druck legt sich der Fahrradschlauch an die Innenwände des Kühlwasserschlauchs und dichtet diesen ab.

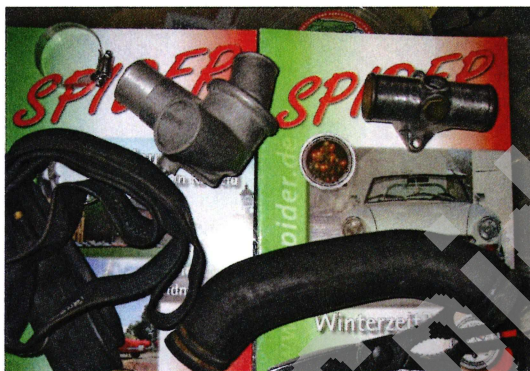


Bild 1

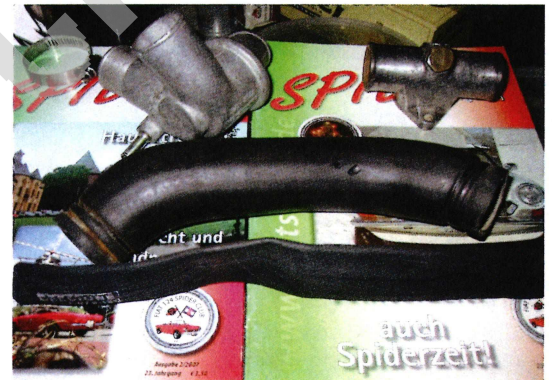


Bild 2



Bild 3



Bild 4



Bild 5

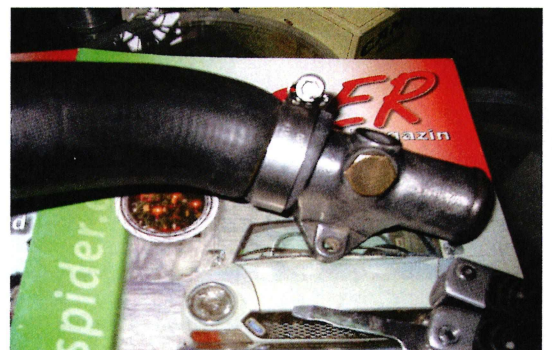


Bild 6

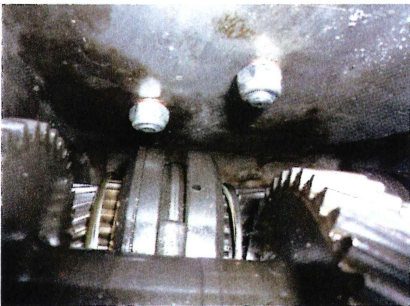
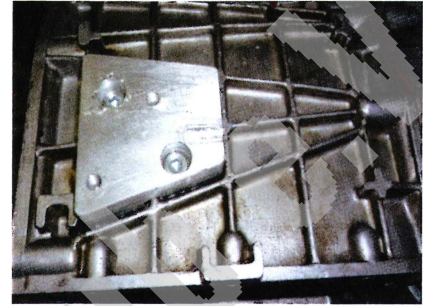
Armins Kupplungsombau



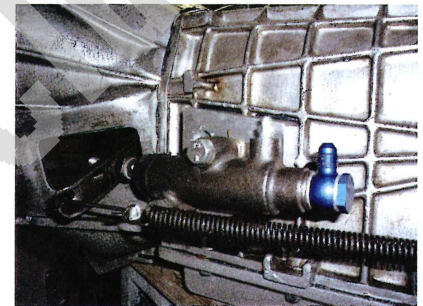
Umbau auf hydraulische Kupplung. Die Idee dazu war eigentlich ein Zufall, als mir Stefan (Stefan CS1) erzählte, dass er mal wieder mit gerissenem Kupplungsseil mitten auf der Kreuzung liegen geblieben ist und das nicht zum ersten Mal. Da war die Sache für mich klar mein Spider braucht eine hydraulische Kupplung. Ein Spenderfahrzeug zu finden, war nicht besonders schwer, dank Internet. (Lada Niva)



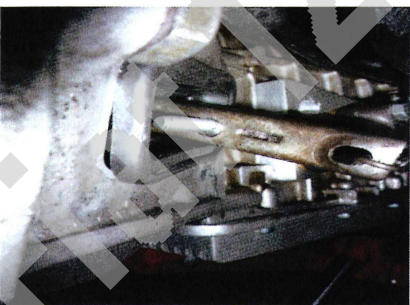
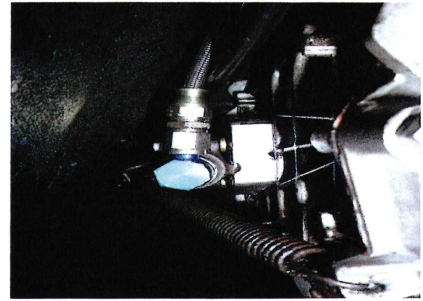
1. Ausbau der Kompletten Pedallerie und des alten Kupplungsseils, Einpassen und Einbau des Geberzylinders auf der Oberseite des Halters für die Pedalen.



2. Herstellen einer Adapterplatte welche seitlich auf das Wabenmuster der Getriebewand passt. Anpassen und Montieren des Nehmerzylinder auf der Adapterplatte.



3. Anfertigen einer Stahlflexleitung vom Geber zum Nehmerzylinder und montieren.



4. Montage von einem Hydraulikbehälter unter dem vorderem Luftleitblech im Wasserfangkasten. Schlauchleitung zum Geberzylinder verlegen und anschließen.



5. Hydraulikflüssigkeit auffüllen und Anlage Entlüften. Kupplung einstellen.

6. Probefahrt

Ich bin nun ca. 5.000 km mit dem System gefahren und bin begeistert. Die Kupplung geht etwas leichter und ich kann sie geschmeidiger dosieren.

Gruss Euer
Armin Hefner



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“
Michael Schumacher Kart Cen-
ter 50170 Kerpen-Sindorf

Niederrhein
Auskunft: Holger Griebbach
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 Span-
ner
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

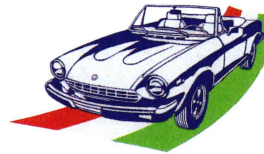
Bielefeld
Auskunft: Thomas Eimer
Tel.: 05224 9374947

Jeden zweiten Freitag im
Monat ab 19:30 Uhr

Wechselnde Lokalitäten
Info unter 05224 9374947



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



Petra Boljahn
1. Vorsitzende
Im Stillen Winkel 23
47804 Krefeld
E-mail: pb@fiatspider.de
Telefon: 0172/49 59 720

Hotline des Vereins
Tel.: 02151 8207171
Fax: 05504 999002

<http://www.fiatspider.de>

Krefeld, 7. März 2010

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder herzlich ein zur

Jahreshauptversammlung 2010.

Sie wird in diesem Jahr am 15. Mai 2010 um 17.30 Uhr im Hotel Dänischer Hof, Kronsberg 31 in 24161 Altenholz stattfinden.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2009
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahl des Vorstandes
9. Neuwahl des Kassenprüfers
10. Verschiedenes

Unter Punkt 10 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge können dem Vorstand bis zum 30.04.10 schriftlich eingereicht werden. Wir freuen uns über Anregungen und Verbesserungsvorschläge, um die Clubarbeit entsprechend Euren Interessen aktiv zu gestalten.

Freundliche Grüße

Für den Vorstand

gez.
Petra Boljahn
1. Vorsitzende



Classic Motorshow Bremen



Wenn sich der in diesem Jahr extrem eiskalte Norden nicht in den warmen Süden verlegen ließ, dann musste der Süden eben in den Norden kommen und genau das praktizierte die diesjährige Bremer Classic Motorshow zum Auftakt der Oldtimersaison. Das Motto war Bella Italia, bella macchina, Ciao Ciao Bambino und ließ das italienische Renn-Rot überall strahlen. Der Grund: Alfa Romeo wird am 24. Juni 2010 100 Jahre alt und so konnte man überall reichlich spektakuläre italienische Fahrzeugkunst bewundern. Es wurden Fahrzeuge aus dem Alfa Romeo Museum, die es sonst nicht zu besichtigen gab, ausgestellt. Deshalb war für jeden Alfa-Liebhaber die Sonderschau in der Halle 5 von Alfa Romeo ein Muß. Ausgestellt waren unter anderem die Sportwagen 6C 1750 Gran Sport und der 8C 2900B Speziale von 1938, der 33 Stradale prototipo, Juan-Manuel Fangios Tipo 159 Alfetta, mit dem er 1951 Weltmeister wurde, aber auch die „Fliegende Untertasse“ und der C52

„Disco Volante“ .Natürlich waren auch noch andere interessante italienische Fahrzeuge wie Ferrari, Lamborghini, Zagato, FIAT, Lancia usw. ausgestellt. Ein Stand in Halle 7 zeigte, dass es nicht immer das sportlichste Modell sein muss um Interesse zu erwecken. Ich fand z.B. den 1956 gebauten FIAT 600 Multipla genauso interessant. Er spiegelte sehr gut die damalige Zeit wieder und erinnerte an die ersten Italien Urlaube, eben an Pasta, Pizza, Bella Italia. Der Multipla war praktisch der erste Mini Van. Die Raumaufteilung wurde so geschickt vorgenommen, indem der Vorderraum nach vorne vergrößert wurde und auf eine Frontpartie vor der Windschutzscheibe verzichtet wurde. Es war damals das kleinste Transportfahrzeug und bot für immerhin 6 Personen Platz. Auf der Bremer Classic Motorshow konnte man die Campingvariante vom Multipla bewundern. Selbstverständlich waren noch weitere FIAT Modelle aus den 60er und 70er ausgestellt u.a. FIAT 850, FIAT 500 in diversen Ausführungen, FIAT 600, FIAT 1800, FIAT 600 Rennversionen, Spider u.v.m. Neben den vielen italienischen Spezialitäten, wurden natürlich auch die Bremer Spezialitäten von Lloyd, Hansa und Borgward ausgestellt. Die Borgward-Presseabteilung, ein lockerer Zusammenschluss von jüngeren Borgward Fahrern,

hat auf der Bremen Classic Motorshow einen kostenlosen Workshop angeboten. Das Motto: „Keine Angst vor alten Autos“. Hintergrund: Viele träumen von den Klassikern der Wirtschaftswunderzeit, aber nicht jeder macht seinen Traum wahr. 50 Jahre alte Autos seien unbezahlbar, unzuverlässig, langsam und schwer zu reparieren, so einige der Vorurteile. Am Beispiel einer 1959er Isabella zeigten die Experten der Borgward-Presseabteilung, dass diese Vorurteile nicht zutreffen. Ein Hingucker war der Eigenbau von dem Mercedes W123 Club in der Halle 5. Der mittlere Teil und die Innenausstattung war noch vom W123, vorn wurde eine Vorderfront vom 300 SL Mercedes aus den 60er montiert und hinten war es ein Ponton. Insgesamt sah die Karosserie sehr harmonisch gelungen aus. Super Idee. Für den landwirtschaftlich orientierten Fan gab es in der Halle 7 sehr aufwendig und gut gestaltete Stände im Bauernhof Stil mit Schleppern, Traktoren und landwirtschaftlichen Geräten. Ebenfalls sehr gelungen. Ein weiterer Höhepunkt war die Sonderausstellung bella macchina, die italienische historische Rennmotorräder zeigte. Die Galerie der Marken und Modelle begann mit der Traditionsmarke Moto Guzzi und seinen stärksten

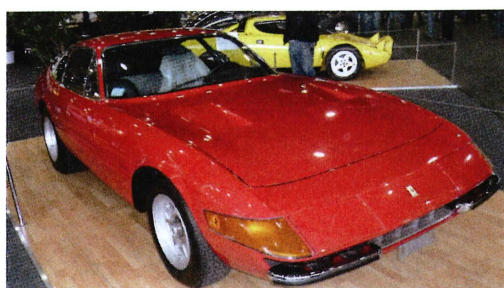
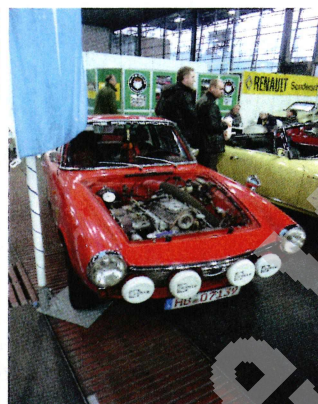


Konkurrenten Gilera, weiter ging es mit den legendären Marken Benelli, Ducati, MV Agusta und natürlich darf man die zivileren Motorroller wie Lambrella und Vespa nicht vergessen, die sich ebenfalls ein Stelldichein gaben. Abschließend kann ich nur noch sagen, während unsere Klassiker den frostigen Winter noch wohlbehütet in den Quartieren verbringen, konnte auf den 35.000 qm Ausstellungsfläche zum achten mal neben renn-rot auch wieder viele schöne und seltene Klassiker besichtigt werden die einen hungrig auf die erste Ausfahrt machen. Der Winter muss ja irgendwann einmal vorbei sein. Über 550 Aussteller zeigten vom 05.02.–07.02.2010 alles rund um das rostigste Hobby der Welt. Kaufinteressenten von Oldtimern oder Youngtimern sind dort genauso richtig wie Teilejäger, Prospektesammler oder Motorsportfans. Reichlich Auswahl zum Kauf von Old- und Youngtimer gab es auf den Pardecks der Messehallen. Die gelungene Ausstellung hat sich bereits einen festen Platz im Terminkalender eines jeden Oldtimer Enthusiasten geschaffen.

Ciao Ciao Bremen, bis zum nächsten Jahr.

Euer Christian Zöllner

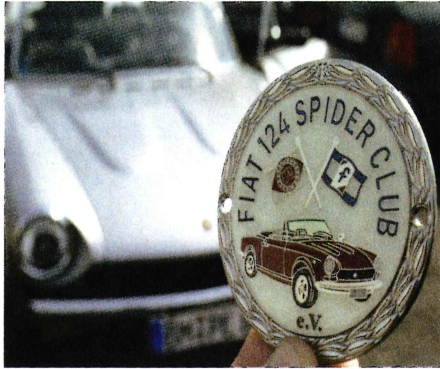
Fotos : Michael Dusch





Clubshop

SPIDER - Club Kollektion



Alle Artikel können in unserem Webshop unter www.fiatspider.de bestellt werden.

TEILE - SERVICE - DIENSTLEISTUNGEN

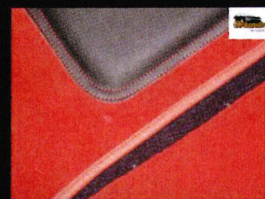
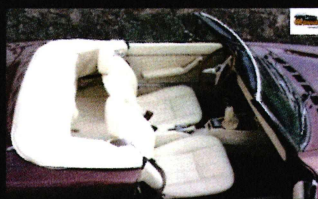
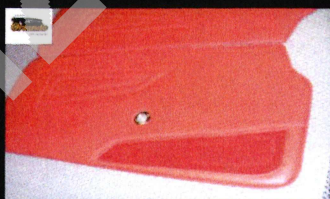


Autosattlerei
Orlando-Car-Fashion
Broicherdorfstr. 81 B
41564 Kaarst
Tel. 02131/3689858
Autosattler@gmx.net

Flat Spider

Sitzbezüge in Kunstleder	€ 169,- pro Sitz
Sitzbezüge in Leder	€ 289,- pro Sitz
Hauseigene Montage pro Sitz	€ 120,- pro Sitz
2 Türverkleidungen in Kunstleder	€ 195,-
2 Türverkleidungen in Leder	€ 295,-
Velourteppichsatz	€ 225,-
Persenning in Kunstleder	€ 145,-
Persenning in Leder	€ 245,-

Beledung von Armaturenbrettern und Mittelkonsolen.



www.Orlando-Car-Fashion.de

TEILE - SERVICE - DIENSTLEISTUNGEN

