



# Treffen sich zwei Fiat 124 Spider...

...dann wird nicht zwingend ein Witz draus, sondern ein lockerer Vergleich und eine Diskussion über die beste Position der Kennzeichenbeleuchtung: Ex-Journalist Eugen Freund, *autorevue*-Fotograf Andreas Riedmann und ihre sehr unterschiedlich gekauften, sonst aber äußerst ähnlichen Autos.

Von Martin Strubreiter Fotos Andreas Riedmann







**Allerlei Zubehör** Die Wahl der Schlüsselanhänger gelang stilvoll, bei den Fundstücken im Auto herrscht ein gewisses Gefälle: Serviceheft und die Washington Post bei Eugen Freund, ein Quarterdollar und Winston-Tschickstummel bei Andi Riedmann.



**Da gibt's Unterschiede** Was zwei Modelljahre aus einem Auto machen können, ist..., na ja, eh nicht so dramatisch. Der Teppich in Wagenfarbe und die verchromten Bleche an den Türunterkanten des 79er Spider gefielen beiden Besitzern besser, und dass Kunstleder ein sehr robustes Material ist, wurde auch sehr lobend erwähnt.

**I**st das eine Corona-Maßnahme?“ fragt Andreas Riedmann und zeigt aufs Plexiglas-Winschott in Eugen Freunds Fiat. Ist es eher nicht, denn der Fiat ist ja nie als Taxi unterwegs, und die beiden beschließen flink, das Windschott aus ästhetischen Gründen für die Dauer des Fototermins zu demonstrieren. Deshalb sieht man es auf diesen Seiten auch nicht.

Eigentlich sollte hier man auch nur einen einzigen Fiat 124 Spider sehen und daneben keinen *autorevue*-Fotografen, denn der ist sehr fotoscheu und nur unter tagelanger Aufbietung von Überredungskünsten vor die Kamera zu locken. Überhaupt, wenn es sich um *seine* Kamera handelt, da hat Andreas Riedmann ein bisschen ein Druckmittel in der Hand. (Die Redaktion aber oft auch, nämlich den Schlüssel des Testautos für die Rückfahrt.)

Eigentlich sollte es auch nur eine kleine Geschichte werden, so wie wir sie gerne bringen, wenn sich einer von uns ein neues altes Auto kauft. Wir teilen die Erlebnisse dann

gerne, auch die nicht so feinen, es hat manchmal was von einer Selbsthilfegruppe. Ob Andreas Riedmann die im Zusammenhang mit seinem 79er Fiat 124 Spider in US-Version nötig hat, steht noch nicht ganz fest, er hat ihn noch nicht so lang. Der Kauf war jedenfalls reiflich überlegt, er stand zerlegt in jener Werkstatt, die gerne heilende Hände an Andis VW T2 legt. Dass die Karosserie rostfrei war, fiel angesichts des völlig stumpfen und von der Kalifornischen Sonne bis zur Kraterlandschaft devastierten Lacks nicht allen auf. Andi schon, also kaufte er, die Werkstatt baute den Motor wieder zusammen, verschwieg auch nicht, dass der Kat der US-Version irgendwann gepflückt worden war, und potentiell gereinigt war der Fiat auch schon lange nimmer. Beziehungsintern war man sich allerdings über die Unpeinlichkeit eines völlig stumpfen Lacks nicht ganz einig, also überlegte die in paartherapeutischen Fragen äußerst kundige Redaktion, anlässlich der jährlichen Grillfeier in Andreas Riedmanns Garten die rechte Hälfte des Fiat auf-



**Hoch und nieder** Nicht nur, dass die Heckleuchten verschieden sind, auch die Fahrwerke gehorchen unterschiedlichen Schulen: Während Eugen Freunds US-Spider deutlich tiefer liegt, kommt bei Andreas Riedmanns Exemplar der Verdacht auf, es könnte sich um die Agrar-Ausführung handeln. Die kurzen Übersetzungen untermauern diese These.

zupolieren. Irgendwie haben wir die Idee dann doch wieder verworfen.

Ungefähr zeitgleich kam ein e-Mail von Eugen Freund, den man niemandem vorstellen muss, der während der letzten 35 Jahre einen Fernseher besaß oder des Bücherlesens mächtig war. Er hadert noch immer ein bisschen damit, seinen Citroën GSA (Story in *autorevue* 12/2016) verkauft zu haben. Aber es gäbe da noch die Geschichte seines Fiat 124 Spider in US-Ausführung, Baujahr 1981, gekauft 1998 während seiner Zeit als Leiter des ORF-Redaktionsbüros in Washington. Das mitgeschickte Foto zeigte einen Zwilling des Riedmann'schen Fiat, selbe Farbe innen wie außen, aber in allerfeinstem Hochglanz. Das verlangte nach einem Treffen der sehr verwandten Autos.

**LIEBER DOCH POLIERT** Nur Andreas Riedmann war sich plötzlich nimmer sicher, ob er wirklich mit einem völlig stumpfen Fiat zum Rendezvous erscheinen wollte, also lieferte er seinen Spider beim Spezialisten-Duo von Lack & Leder ein (bitte einmal umblättern). Zum Glück hatte man dort grad eine Arbeitswoche lang Zeit vor dem Treffen am Griffenpass.

Eugen Freund: „Dem Klang nach dürfte das der 1800er, sein, oder? Und die Rücklichter sind auch anders als bei meinem, das müssten die italienischen sein.“

Eugen Freund schraubt selbst mit Freude an Autos, seit als Teenager den Vergaser seines ersten Autos und die Luftfederung des väterlichen Chevrolet Impala repariert hat. Derlei schärft Blick und Gehör, und die Freude an Autos riss nicht ab, als er als Journalist lange Jahre in den USA verbrachte: „Ich hatte auch vor dem Fiat ein Cabrio, einen

Chrysler LeBaron, aber der war eher ein Klumpert. Er war zwar gut für US-Straßen, aber der Motor für die Klappscheinwerfer war gerne kaputt. Einen dieser Motoren hab ich noch daheim liegen.“ Den Spider hat er dann gezielt gesucht, es hätte aber durchaus aus ein Peugeot 504 Cabrio werden können: „Ich wollte ein Cabrio von Pininfarina, und der Peugeot hätte den Vorteil gehabt, viersitzig zu sein.“ Der Fiat tauchte zuerst auf, inseriert in der *Washington Post*: „Er kostete 4500 Dollar, war damals noch beige, und er wurde immer so heiß, dass er an der Kippe zum Kochen stand.“ Als einmal ein Kühlwasserschlauch platzte und das fast kochende Wasser in den Beifahrer-Fußraum schwappte (der Beifahrer war zum Glück knapp davor ausgestiegen), widmete sich Eugen Freund dem Problem intensiver. Nach langer Suche konnte eine Schraube am Motor als Fehlerquelle überführt werden – heute ist die Schraube allerdings partout nicht zu sehen, weshalb sie Eugen Freund auch nicht herzeigen kann. Er erinnert sich allerdings noch an allerlei andere Reparaturen, manchmal sogar ans Datum: „Am 8. Dezember 2000 bestätigte der Supreme Court George W. Bush als Präsident der USA, und nach der exakt 300. Geschichte zum Wahlkampf war ich nach dem Dienst ziemlich fertig. Also habe ich zur Erholung daheim den Monate davor gekauften Auspuff an den Spider geschraubt.“ Er ist bis heute drauf.

**EIN CRASH MIT GLÜCK** Noch mehr eingebraunt hat sich allerdings der Unfall. Davor war der Spider beige, danach bot sich eine neue Lackierung an, und dass überhaupt noch was da war zum Lackieren, darf als Glücksfall gelten: „Ein entgegenkommender Linksabbieger hat mich übersehen, aber ich

## Also tragen beide Spider die Kennzeichenleuchten jetzt waagrecht. Die Passform ist nicht ideal, Eugen Freund hat sich daran gewöhnt, Andi Riedmann übt noch.

konnte nur bedingt ausweichen, weil rechts von mir wer aus der Straße rausbiegen wollte. Also habe ich genau zwischen den beiden Autos durchgezielt, was sich knapp nicht ausging, und bin dann gegen eine Laterne gefahren.“ Das Durchzielen gelang so exakt, dass der Fiat an beiden Flanken nur leicht angeschrammt war, und die Landung an der Laterne war ausreichend sanft, um lediglich eine Delle an der Stoßstange zu hinterlassen. Sie wird heute von der Nummertafel gnädig verdeckt.

Viel mehr Diskussionsstoff liefert die hintere Nummertafel, denn beide Fiat warfen beim Import das gleiche Problem auf: Die Kennzeichenbeleuchtung war für die zierlichen US-Taferln platziert, da hätte man die österreichischen Nummernschilder halbieren müssen, damit sie dazwischen passen. Oder die Leuchten deutlich nach außen rücken, worauf eine Menge Löcher ins Blech zu bohren gewesen wären, und das Kofferraumschloss wäre verdeckt geblieben. Also



**Erkenntnis im Liegen** Wenn man einen originalen Spider vor sich hat, dann kann man nachschauen, ob der ein Hitzeschild zwischen Auspuff und Mittelstange hat. Riedmanns freudige Erkenntnis: Er hat. (Seiner hat nicht, daher das geröstete rechte Bein.)

tragen beide Spider die Kennzeichenleuchten jetzt waagrecht, da bleibt die Zahl der neuen Löcher überschaubar. Die Passform ist nicht ideal, Eugen Freund hat sich daran gewöhnt, Andi Riedmann übt noch.

Gewöhnt haben sich beide schon daran, dass bei betriebswarmem Motor das Kontrollinstrument der Wassertemperatur unbrauchbar wird: Andi Riedmann: „Das Instrument wird durch eine Leitung mit Kühlwasser angesteuert, und wenn heißes Wasser kommt, dann beschlägt sich alles von innen. Ist aber auch eine Art von Information.“

Natürlich gibt's dann noch einen Autotausch. Eugen Freund: „Der Auspuff in Andis Spider ist hin, aber er fährt sich sportlich, was sicher auch am Klang liegt, an der direkteren Kupplung, an den kürzeren Übersetzungen.“

Andreas Riedmann: „Der vierte Gang ist so lang wie bei mir der fünfte, Eugens Spider ist das deutlich bessere Reiseauto. Dafür ist er weniger spritzig, die Schaltung ist straffer und die Lenkung etwas schwergängiger.“

Noch deutlicher sind die Unterschiede bei den Fundstücken. Eugen Freund verwahrt seine im Handschuhfach, so sind Serviceheft und Bedienungsanleitung neuwertig, lediglich die Washington Post ist stellenweise vergilbt. Zur allgemeinen Überraschung ist es doch nicht das Exemplar mit dem Spider-Inserat.

Andreas Riedmann hat als Sendboten der Vergangenheit nur ein paar Quarterdollar-Münzen und Zigarettenstummel dabei, sie lassen sich noch als Überreste zweier Winston identifizieren und wohnen mit den Münzen im Aschenbecher. Rund eine Schaufel kalifornischer Erde wurde im Zuge der Aufbereitung bei Lack & Leder schon aus dem Innenraum entfernt.

Trotz des solcherart gesteigerten Leistungsgewichts wird Andreas Riedmann erst in einiger Zeit wissen, ob er mit dem Spider wirklich für immer verbandelt bleibt.

Bei Eugen Freund klingt die Antwort entschlossener: „Er bleibt, so lange ich ein- und aussteigen kann!“

**Das wird wohl so bleiben** Eugen Freund ist seinem Fiat 124 Spider (rechts) seit 23 Jahren treu, auch wenn seine Frau gar nicht so gerne offen fährt. Von seinem Jaguar 240, der etwas günstigeren Version des ewig gültigen Mk 2, wird er sich aber demnächst trennen.

# Ab jetzt mit Glanz

Und mit pointierender Sauberkeit, frisch lackierten Felgen und einer Beschichtung, die nichts mehr an den Lack heranlässt: Was eine Woche in den Händen absoluter Profis aus einem Auto machen kann.



**Lieber als Bausatz** Je weniger der Aufbereitung im Weg steht, umso glatter geht alles, Kanten und Leisten werden mit Klebeband geschützt. Der Vorher-Nachher-Vergleich ist imposant.



**W**ollt Ihr einmal drüber berichten, wie ein Auto aufbereitet wird?“ stand sinngemäß in dem Mail, das uns Gerald Rischawy und Manuela Schwaiger in die Redaktion schickten, und wir antworteten ungefähr, dass wir ein Exemplar für eine Doktorarbeit hätten.

Lack & Leder widmet sich in Traiskirchen der Aufbereitung und Konservierung von Autos und Motorrädern, Manuela ist ausgebildete Kfz-Mechanikerin mit fundierter Zusatzqualifikation aus Aufbereiterin, Gerald pflegt das Aufbereiten (mit entsprechend vielen Werkzeugen) seit 38 Jahren, elf davon beruflich. Schon die neue Werkstatt der beiden zeigt den Anspruch: Sie arbeiten auf Teppich, der Platz zur Aufbereitung gleicht einer Bühne, rundherum gibt's ordentliche Bewegungsfreiheit (oder Raum zum Lagern demontierter Teile), und die Beleuchtung ist vom Feinsten. Gerald Rischawy: „Licht haben wir zum Saufüttern.“

Zeit am besten auch, denn „je weniger Stress wir haben, umso besser wird das Ergebnis.“ Der Fiat 124 Spider als Ausgangsbasis stellt hingegen einen Extremfall dar: „Eigentlich ist der Lack kaputt!“, aber es ist der Originallack, wie die Messung der Schichtdicke zweifelsfrei ergibt, also soll er gerettet und durch eine professionelle Beschichtung so gut konserviert werden, dass er auch glänzend bleibt. Wachs ist da zu wenig, eine Keramikbeschichtung ist die beste Wahl. Rot, muss man wissen, ist nämlich der heikelste Farbton, der Lack kreiidet im Alter unter Einfluss von Sauerstoff und UV-Licht aus, die Konservierung muss also wie eine gute Sonnenbrille auch das UV-Licht wegfiltern. Damit Verdeck und Interieur zum neuen Glanz passen, sollen auch sie gereinigt und versiegelt werden, auch hier ist Keramik die erste Wahl. Gerald Rischawy: „In der Oldtimerszene wird das immer kontrovers diskutiert, viele lassen nur Wachs an ihr Auto, weil es Karamikbeschichtungen damals noch nicht gab.“

Man sieht den Unterschied nicht, aber Keramik schützt auch vor UV-Licht. Man wird aber, wie die Experte und der Experte erklären, dem Lack

weiterhin ein paar Spuren der Jahre ansehen: „Risse lassen sich nicht wegpolieren, und sollte die Schichtdicke des Lackes beim Polieren zu sehr leiden, dann müssen wir uns einbremsen.“

Beim Polieren wird die oberste Lackschicht behutsam abgetragen und geglättet, wofür Pads unterschiedlicher Härte für Exzenter- und Rotationsmaschinen und unterschiedliche Polierpasten verwendet werden. Wer auf fast unendlich viele Kombinationsmöglichkeiten tippt, liegt richtig – die Einschätzung, welche die beste ist, kommt aus jahrelanger Erfahrung.

Die Erfahrung lehrt auch, dass man vorher besser das halbe Auto zerlegt. Manuela Schwaiger: „Ohne Zierleisten und andere Anbauteile ist die Oberfläche glatter, so wird das Ergebnis besser. Und würden wir die Stoßstangen nicht demontieren, dann blieben drunter matte Stellen.“ Was dennoch am Auto bleibt, wird sorgfältig mit speziellem Klebeband abgedeckt, so hinterlässt das Poliermittel keine Flecken auf Gummidichtungen oder Kunststoffteilen.

Sitze und Verdeck werden in mehreren Schritten mit Glasreiniger, Lederreiniger und Heißdampfer gereinigt, Mikrofasertücher nehmen den Schmutz auf. Eine der vielen Keramikversiegelungen (für die meisten davon muss man sich beim Hersteller zertifizieren, weil das Auftragen eine Kunst ist) sorgt für dauerhafte Reinheit. Gerald Rischawy: „Fürs Aufpolieren der Kunststoff-Heckscheibe haben wir ein Nassschliff-Verfahren mit drei Körnungen erfunden, dann wird poliert und versiegelt.“

Wenn man zuhört und spürt, wie Manuela und Gerald in die Tiefe gehen, wie sie für jeden Zweck die beste Kombination an Werkzeug und Poliermittel zusammenbringen, wie sie einander kreative Dialoge liefern, um sich dem besten Ergebnis anzunähern, dann wird man sich nie wieder seinem Auto mit einem Fetzen und einer Politur aus dem Baumarkt nähern. „Schön, wenn unsere Kunden nachher strahlen wie ihr Auto.“, sagt Manuela.

Eine der Vierteldollar-Münzen, die sich im Auto fanden, haben sie und Gerald natürlich auch aufpoliert.



**Team at work** Manuela Schwaiger und Gerald Rischawy bei der Arbeit, dazwischen gibt's kreative Dialoge. Die Vielfalt der Polierpads ist imposant – genauso wie das Lager an Poliermitteln & Beschichtungen und natürlich das Ergebnis. Kosten: je nach Aufwand 1000 bis 1500 Euro. <https://lackundleder.at>