



Die X1/9 Kaufberatung

Radausschnitt vorne

Es empfiehlt sich die vorderen Ecken der vorderen Radausschnitte ins Auge zu fassen. Insbesondere wenn breite Reifen (185/6+ bzw. 205/60) gefahren wurden. Infolgedessen sind ja die Kunststoffeinsätze am vorderen Ende etwas abgeschnitten worden. Ich hoffe, es sind überhaupt noch Einsätze vorhanden. Wenn nicht, ist das als ein deutliches Minus anzusehen. Die Ursache des Rostes besteht meist darin, dass das den Kotflügelinnenraum nach vorne abschließende Stehblech Toleranzen am Anschluss zum Kotflügel aufweist. Diese gleicht man im Werk mit Dichtmasse und/oder einem Keder aus, was leider nicht immer mit 100 prozentiger Genauigkeit gelungen ist. Wasser dringt ein und führt zu Kontaktkorrosion.

Längsträgerfortsatz unter der Motorraumbelüftung beidseitig

Die Längsträgerfortsätze unter der Motorraumbelüftung werden von außen und innen vom Rost angefallen. Um darauf zugreifen zu können entfernt man die außen sitzende Kunststoffblenden der Motorraumbelüftung. Gleichzeitig kann man kontrollieren, ob sich die Dichtung zwischen dem Kunststoff außen- und dem Kunststoffinnenteil noch in einem guten Zustand befindet. Man kann nun durch die entstandene Öffnung ins Innere des Trägers schauen. In diesem Innenraum müssen die Belüftungs- und Ablauflöcher offen sein. Ist dies nicht der Fall, lagert sich im Inneren des Trägers Dreck ab. Ist zudem die Dichtung zwischen den Kunststoffeinsätzen der Motorraumbelüftung undicht, so läuft Wasser in den Hohlraum, Korrosionsschaden sind dann vorprogrammiert. Es ist auch schon vorgekommen, dass diese Dichtung ab Werk fehlte.



Tür- unter- und Außenblech beidseitig

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Türunterseite zu richten, denn zumeist beginnt die Tür von hier aus durch- zu rosten und nicht von innen wie vielfach angenommen. Hat der Vorbesitzer die unsinnigen Türdichtungen samt Schienen unter den Türen entfernt, ist der Zustand der Tür meist besser als mit Dichtung. Diese Dichtung unter der Tür sorgt zusammen mit der Blechumfaltung des Türboden- und Türaußenblechs für einen schädlichen feuchten Raum unter der Tür. Ansonsten ist an der Tür nur noch der Bereich um das Schloss nach Rost abzusuchen, da das innen angebrachte Schlosshalteblech am Türaußenblech scheuert und als Folge davon Kontaktkorrosion entsteht. Auf den Scharnierbereich (Türaufhängung) sollte auch ein kurzer Blick geworfen werden.



Radausschnitt hinten beidseitig

Die Radausschnitte hinten sind genau wie die Türunterseiten große Sorgenkinder des X 1/9. In ihrem Verlauf ist das Kotflügelinnenblech und das Außenblech abgekantet und zusammengefalzt. Die Kanten sind ab Werk meist unzureichend abgedichtet. Zwischen den zwei Blechen entsteht sehr leicht Kontaktkorrosion, wenn Wasser zwischen die Bleche eindringt, da beide Bleche unlackiert zusammengefügt werden. Bei älteren Wagen bestehen diese Ausschnitte zumeist nur noch aus Spachtel, obwohl es inzwischen Reparaturbleche gibt.



Windschutzscheibenrahmen im unteren Bereich

Rost an den bezeichneten Stellen am Windschutzscheibenrahmen hat zwei Ursachen:

- a.) Scheibenundichtigkeit unten in den Ecken rechts und links
- b.) die kleinen Hohlräume, die sich unter dem Rahmen an jeder unteren Ecke des Rahmens befinden; man kann sie durch den Wasserkasten (wer nicht weiß, wo er ist: Es ist der schwarze Kasten, in dem sich der Scheibenwischermotor, Bremsflüssigkeitsbehälter und Kupplungsflüssigkeitsbehälter befinden) ertasten oder von unten mit einem kleinen Spiegel sehen.

zu a.) Ist die Scheibe undicht, empfehle ich jedem dringend sofort die Scheibe herauszunehmen und erneuern zu lassen bzw. sie mit einem neuen Dichtsatz wieder einzubauen eventuell auch mit einer Gummidichtung. Natürlich nur, wenn die Scheibe beim Ausbau ganz geblieben ist. Belässt man eine undichte Scheibe



im Fahrzeug und versucht mit Silikon etwas zu machen, geht das zwar eine kurze Zeit gut, anschließend rächt sich das aber bitter (das entstammt eigener Erfahrung). In der Scheibenfalz entsteht Rost, der die Scheibe, begünstigt durch Verwindungen des Rahmens, immer weiter aus der Verklebung drückt. Es dringt deshalb immer mehr Wasser ein und tropft in den Innenraum bzw. beim 1300er in den Sicherungskasten, mit all seinen Folgen. Dann läuft es, durch Durchrostungen begünstigt in den Rahmen und in den Hohlraum unter dem Rahmen, wobei wir beim Punkt b. wären. zub.)

Der Windschutzscheibenrahmen ist ab Werk von unten sehr schlecht oder teilweise gar nicht lackiert. Hohlraumversiegelung ist in den beiden kleinen und im großen Hohlraum ebenfalls nicht vorhanden. Aufgrund des ständig aus dem Wasserkasten verdunstenden Wassers geht es dann natürlich in Punkte Rost dort richtig zur Sache. Also sind die kleinen Hohlräume rechts und links in Augenschein zu nehmen. Bezüglich der Wasserverdunstung natürlich auch die gesamte Rahmenunterseite.

Ich schreibe deshalb soviel zum Windschutzscheibenrahmen, weil dieser Rahmen eines der Teile am X ist, die nur schwer durch ein Neuteil, zu ersetzen sind. Kosten ca. 700.- bis 800.- Euro inkl. Einbau und Lackierung.

Innenkotflügel hinten

Ich weiß noch nicht, warum es an den hinteren Innenkotflügeln neben der Federbeinaufnahme oben an der Decke zu Durchrostungen kommt, die ebenfalls schwer zu beheben sind ein Grund dürften die Bleche sein, die bis zu fünf an diesen Stellen aufeinander gepunktet sind. Ein weiterer Grund sind die in diesem Bereich schon fast unheimlichen Toleranzen, mit denen bei Bertone gearbeitet wurde. Durch eine allgegenwärtige ungenügende Abdichtung dringt Wasser in die darüber liegenden Hohlräume ein und beginnt sein zerstörerisches Werk.

Rahmen unter dem Vorderwagen

Unter dem Vorderwagen verläuft ein Rahmenteil, das die gesamte Vorderradaufhängung bestehend aus Querlenkern und Zugstreben trägt.

Dieses Rahmenteil rostet sehr schnell unter den Aufnahmepunkten der Querlenker und um die vorderen Aufnahmeblöcke der Zugstreben durch. Es sind Fälle bekannt, bei denen während der Fahrt einer der Aufnahmeblöcke der Zugstreben samt anhängender Zugstrebe aus dem Rahmen ausgebrochen sind. Durchrostungsschäden an diesen Stellen sind nur sehr aufwendig (Einschweißen eines neuen Rahmenteiles) fachmännisch zu beheben, zumal dabei sehr exakt gearbeitet werden muss, da sich sonst Einstellungsprobleme an der Vorderachse ergeben, die nicht mehr zu beheben sind ohne die Aufnahmepunkte richtig einzuschweißen.

Bodengruppe

An der Bodenplatte sind außer dem Rahmenträger insbesondere die Bereiche genauer ins Auge zu fassen, die mit Radspritzwasser in Kontakt gelangen können. Hier ist dem Bodenbereich der Längsträger besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der Längsträgeransatz hinter den Vorderrädern sowie das Ende vor den Hinterrädern weist bei älteren Wagen zumeist Durchrostungen auf, die im hinteren Bereich gerne kunstvoll mit Glasfaser und Spachtel geschlossen werden. Das Fußraumbodenblech und die Wagenheberaufnahme zählen ebenfalls zu den kritischen Punkten. Ansonsten vorkommende Durchrostungen sind nicht konstruktionsbedingt und weisen auf mangelnde Pflege hin.

Scheinwerferschächte

Ein Blick in die Scheinwerferschächte, insbesondere bei den 1300ern, ist ebenfalls angeraten. 1300er X 1/9 sind noch mit einer "Beutelwaschanlage" ausgestattet, an dessen unterem Ende die Waschwasserpumpe befestigt ist. Mit zunehmendem Alter neigt diese Pumpe zu Undichtigkeiten, was zu einer kontinuierlichen Wasserabgabe an den Schachtboden führt. Ein ungenügend abgedichtetes Stehblech zwischen Scheinwerferschacht und vorderem Radhaus sowie die bei Regen konstruktionsbedingt eindringende Wassermassen sorgen in den Schächten für ein feuchtes Klima. Zumal bei den älteren Versionen keine oder nur unterdimensionierte Ablauflöcher vorzufinden sind, die sehr schnell verstopfen, steht der Boden oft "unter Wasser". Da genau in der Mitte des Schachtbodens eine Blechumfaltung punktgeschweißt ist dringt dort Wasser ein und Kontaktkorrosion beginnt.

Fußraum innen

Hier ist insbesondere der Fußraum, speziell die Dämmmatten in den beiden Fußräumen Ursache allen Übels. Diese saugen sich voll Wasser, sei es durch die Ent- und Belüftungslöcher, die sich im Fußraum befinden, oder wenn der Wagen mal bei geöffnetem Dach "vollläuft", undichte Wärmetauscher der Heizung führen auch das Öfteren zu einer Wasserabgabe ans Bodenblech. Jedenfalls bleiben die Matten unter dem Teppichboden feucht und verbreiten in ihrer Umgebung Rost. Als Abhilfe kann nur geraten werden, die Matten zu entfernen, man kann auch ohne sie "leben". Begünstigt wird die ganze Rosterei der Bodenbleche noch durch das unsachgemäße Aufbocken des Wagens in der Werkstatt. Das führt zu Beulen im Fußraumbodenblech und somit zum Aufreißen der Lackschicht und der auf dem Bodenblech fest verklebten Antidröhnmatte. Die Teermatte sollte man auch gleich heraus schlagen. Ist sie gerissen, bildet sich unter ihr im verborgenen Rost. Man wundert sich dann, wenn eines Tages ein "schönes" Loch im Fußraum vorzufinden ist.



Aufhängung

Die Gelenkköpfe der hinteren Dreiecksquerlenker unbedingt auf, "Spielfreiheit" kontrollieren. Da infolge eines zu großen "Spiels" der Wagen in den Kurven hinten sehr instabil wird. Ein Austausch der Querlenker schlägt mit etwa 750,- Euro zu Buche. Ansonsten sind die Teile der Radaufhängung sehr zuverlässig und langlebig ausgelegt.

Manschetten: Dichtigkeit der Lenk- und Antriebswellenmanschetten prüfen. Besonders die Wagen der Jahrgänge 1983 - 1985, wo sehr häufig aufgerissene Manschetten zu beobachten sind, kontrollieren. Durch eine geänderte Fahrwerksabstimmung und Bodenplatte läuft bei diesen Modelljahrgängen die linke Antriebswelle sehr schräg.

Radlager

Verschlossene Radlager sind aufgrund der Tatsache, dass sehr viele X- Besitzer ihre Fahrzeuge auf breitere Felgen und einer bis 205/60 reichenden Bereifung umrüsten gerade bei diesen Wagen recht häufig anzutreffen. Durch relativ laute Mahlgeräusche sind sie bei einer Probefahrt nicht zu überhören.

Antriebswellen

Die Antriebswellen sind, entsprechende Behandlung vorausgesetzt, beim X1/9 kein Thema. Sie halten, Dichtigkeit der Staubschutzmanschetten vorausgesetzt, ein ganzes "Autoleben" lang.

Lichtmaschine

Ältere 1300er neigen zu einem regelrechten Lichtmaschinenverschleiß. Bei ihnen liegt die Maschine fast ungeschützt und fängt somit einiges an Schmutz ein. Die Lager halten dieser Beanspruchung meist nicht länger als 40000 - 50000 Km aus. Deutlich hörbares Mahlen deutet auf den Lagerverschleiß hin.

Wasserpumpe

Sie ist im allgemeinen sehr zuverlässig, wenn auch im 1300er etwas unterdimensioniert. Störungen sind deutlichem Wasseraustritt im Bereich der Pumpe zu orten.

Anlasser

Störungen am Anlasser sind bei entsprechender Pflege und sachgemäßer Handhabung sehr selten.

Motor Öludichtigkeiten

Ölundichtigkeiten treten oft an den Simmerringen am Differentialausgang sowie hinter der Riemenscheibe am vorderen Kurbelwellenende und hinter der Schwungscheibe am hinteren Kurbelwellenende auf. Zwischen der Aluölwanne und dem Motorblock sowie dem Benzinpumpenflansch lässt sich gleiches auch des öfteren beobachten. Der Nockenwellenkasten neigt an der Dichtfläche zum Zylinderkopf zu Ölundichtigkeiten. In extremen Situation tropft Öl auf den Auspuffkrümmer, mit all seinen gefährlichen Folgen.



Vergaser

Mechanisch sehr zuverlässig sind die bei X 1/9 verwendeten Weber Registervergaser. Lediglich beim 1500er neigt die Beschleunigungs-Unterdruckdose dazu, ihren Dienst einzustellen. Die Einstellung des Vergasers, insbesondere der des 1500er mit Startautomatik, ist allerdings nur etwas für wahre Meister ihres Faches. Gelegentliche Undichtigkeiten am Flansch zum Ansaugkrümmer lassen sich durch Nachziehen der Befestigungsschrauben vermeiden. Wenn der Motor nur zögernd oder ruckelnd Gas annimmt, stimmt etwas mit der Vergaser- oder Zündeneinstellung nicht. Eine nicht richtig funktionierende Startautomatik führt zu den gleichen Symptomen. Ein "Verschlucken" bei plötzlichem Vollgas ist als normal anzusehen.

Zündverteiler

Die Magneti Marelli Verteiler neigen zu einem leichten Schlag in der Verteilerwelle. Dieser sollte nicht größer sein als 5 Grad. Ansonsten arbeitet die unterbrechergesteuerte Zündung aufgrund ihres einfachen Aufbaues problemlos.

Ventileinstellung

Den Ventilen beim X 1/9 sollte man eine besondere Aufmerksamkeit zukommen lassen. Sie sollten insbesondere bei 1300er alle 15000 KM und beim 1500er alle 20000 KM eingestellt werden. Schriftliche Nachweise wären hier von Vorteil. "Zu enge Ventile" führen zu Zylinderkopfschäden, die recht teuer werden können.

Auspuffkrümmer

Der Auspuffkrümmer weist schon mal einen Haarriss auf-, öfters allerdings sind abgerissene Stehbolzen anzutreffen. Neue Auspuffkrümmer für den 1300er werden langsam knapp. Haarrisse oder einen gebrochenen Auspuffkrümmer erkennt man am unruhigen laut knallenden Motorenlauf.

Zahnriemen

Er sollte alle 60000 KM gewechselt werden; eventuell einen schriftlichen Nachweis verlangen. Zu alte Zahnriemen neigen zu "Zahnausfall" und/oder auch zum Reißen, was zumeist in einem kapitalen Zylinderkopfschaden endet. Nachspannen sollte man den Riemen schon gar nicht. Ist er einmal gelockert worden, muss er erneuert werden.

Kolbenringe/Ventilschaftabdichtungen Im Leerlauf sollte man einmal den Kurbelgehäuseentlüftungsschlauch abziehen und auf den austretenden Öldunst achten. Bei weitgehend verschlissenen Motoren quellen da wahre Ölwolken, insbesondere bei Lastwechsel ins Freie. Das kann, soweit gehen, dass der Motor, wegen Überfettung, gar nicht mehr läuft, wenn der Entlüftungsschlauch richtig angeschlossen ist. Ölwolken im Schiebebetriebe weisen auf das gleiche Übel hin.

Getriebe

Kratzt das Getriebe beim 1300er beim normalen Schalten, ist die Synchronisation angegriffen. Sie hält bei diesem Typ ca. 100000 Km, danach ist eine Überholung fällig. Beim 1500er ist hingegen Kratzen beim schnellen Schalten als normal anzusehen. Das Rasseln der Kupplungsgetriebeeinheit, im Leerlauf deutlich hörbar, ist ebenfalls als Normal anzusehen. Die 1300er Getriebe schalten sich sehr exakt die 1500er Fünfganggetriebe hingegen schalten sich unexakt.

Lenkung

Bei der Kontrolle der Lenkung sollte man zuerst unter dem wagen nach den Staubschutzmanschetten des Lenkgetriebes sehen. Sind diese in Ordnung (dicht), ist zumeist auch das Lenkgetriebe in einem akzeptablen Zustand. Eine Überprüfung des Lenkradspiels ist allerdings unerlässlich

Achsschenkel

Die Achsschenkel halten, genau wie die Antriebswellen, bei sachgerechter Pflege und Beanspruchung ein ganzes "Autoleben".

Bremsen Handbremse

Ist eines der zwei Handbremsseile gerissen, fühlt sich der Handbremshebel ungewöhnlich "labberig" an; natürlich wird auch nur ein Rad abgebremst. Eine eventuelle Erneuerung sollte man, vorausgesetzt man ist nicht sehr nervenstark, einem geübten Handwerker in der Werkstatt überlassen. Die Angelegenheit ist äußerst knifflig.

Radbremsen

Auf festsitzende Bremskolben in den Bremszangen sollte man unbedingt achten. Ist nach einer Probefahrt eine der Alufelgen übermäßig heiß, hängt garantiert der betreffende Bremskolben dieses Rades fest. Ein sehr oft anzutreffender Mangel bei Gebrauchtwagen. Eingedrungener Schmutz, Wasser und Salz sind hierfür die Ursache. Abgebrochene Entlüftungsnippeln stellen ebenfalls ein des öfteren anzutreffendes Ärgernis, noch dazu ein treueres an der Bremsanlage des X 1/9. Es ist schon vorgekommen dass einem Kaufinteressenten ein Wagen mit 4 (also alle) abgebrochenen Entlüftungsnippeln angeboten wurde. Die Behebung dieses Mangels ist fachgerecht nur durch den Ankauf von 4 neuen Bremszangen zu bewerkstelligen. Auf undichte Hauptbremszylinder, die in den Fußraum tropfen, sollte man ebenfalls achten. Schlagende oder verschlissene Brems Scheiben sind zwar ärgerlich, aber da neue Scheiben nur ca. 20,- Euro pro Scheibe kosten, nicht sehr teuer beim Ersatz.

Elektrik

Im Bereich der Elektrik sollte man auf einwandfreie Funktion der Scheinwerferklappmotoren, sowie auf einwandfreie Funktion der Ringschalter für Fernlicht Scheibenwischer und Blinker achten. Das Zündschloss bei der Kontrolle der Elektrik auch nicht außer Acht lassen. Korrodierte Hauptscheinwerfer, (der X 1/9 ist wohl einer der letzten Wagen mit serienmäßigen Biluxlicht), sind ebenfalls recht häufig anzutreffen. Beim X 1/9 gab es im Laufe der Jahre eine Unmenge verschiedener Schalter und Hebel. Alle Ausführungen haben eines Gemeinsam. Ab und zu stellt einer von ihnen zeitweise "sang und klanglos" sein Dienst ein. Kurz man sollte sie alle auf Funktion überprüfen. Ein besonderes Thema stellen die ab 1982 serienmäßig eingebauten elektrischen Fensterheber dar. Werden sie relativ häufig benutzt, funktionieren sie ziemlich reibungslos. Aber wehe man gönnt ihnen längere Pausen, dann bedanken sie sich mit Ausfallerscheinungen. Stellen sie ganz ihren Dienst ein, wird es mal wieder teuer; ein Motor kostet ca. 150,- €. Ein Blick in den Sicherungskasten, insbesondere beim 1300er ist ebenfalls angeraten. Bei Undichtigkeiten der Frontscheibe tropft es geradewegs in den Sicherungskasten, mit all seinen Folgen.

Innenausstattung

Die Innenausstattung des X 1/9 wechselte fast in jedem neuen Modelljahr. Entsprechend viele verschiedene Ausführungen und Ausstattungsmaterialien kommen vor. In den 1300ern der ersten sogenannten A Serie wurden ausschließlich schwarze und etwas später auch braune Kunststoffe für die Seiten- und Sitzverkleidung verarbeitet. Diese Materialien verspröden sehr schnell und reißen insbesondere in den Nahtbereichen rasch auf.

Bei ab 1976 gebauten 1300er der Exklusiv- Serie (3 Serie) wurde zur Türverkleidung zwar ebenfalls Kunststoff verwendet, aber in sehr geschmeidiger Ausführung, so dass diese zumeist unbeschadet die Zeit überdauert hat. Die Sitze sind mit chic gemusterten, unempfindlichen Stoffen überzogen, die vorausgesetzt der Sitz ist nicht



völlig durchgesessen, im Nahtbereich keinen Anlass zur Kritik geben. Dafür trifft es aber die erste und zweite (D u. E Serie von 1978-1982) um so heftiger. Deren



Kunststoffausstattung sinkt wieder auf das Niveau von 1973-1976 ab. Die Sitze reißen sehr schnell im Nahtbereich auf und die Fensterkurbeln sind in diesen Serien nicht mehr das, was sie einmal waren, denn sie brechen sehr leicht ab.

Von 1982 - 1984, und ab 1984 - 1986 wahlweise waren die Wagen mit einer Lederausstattung versehen die ebenfalls merkwürdigerweise je nach Farbton Wünsche in Sachen Haltbarkeit offen ließ. Tür und

Seitenverkleidung sowie Lenkrad und Schalthebelmanschette waren aus diesem edlen Material gefertigt. Die Türverkleidung sowie die Schalthebelmanschetten geben keinen Anlass zur Kritik. An den Sitzen reißt jedoch das Leder bei mangelnder Pflege mit entsprechenden Mitteln an einigen überspannten Stellen, wie z.B. dem unteren Bereich der Rückenlehne, auf und sieht hernach sehr unansehnlich aus. Ersatz ist nur mittels Beschaffungsauftrag in Italien möglich. Deshalb sollte ein Wagen mit Lederausstattung möglichst in tadellosem Zustand sein; sonst wird's teuer. Die ab 1984- bis zum heutigen Tag verwendete Kombination aus Stoff und Kunststoff gibt bis jetzt keinen Anlass zu Kritik.

Bertone X 1/9 Kat-Modell (letzte Baureihe)

Das letzte Modell des Fiat / Bertone X 1/9 wurde mit dem Grundmotor des Fiat Uno 75 i.E. angeboten. Er hatte 1500 ccm und 56 kw. Äußerlich ist der Wagen an schwarz eingefärbten Alu-Stoßstangen und seitlichen Rammschutzleisten aus Gummi an den Türen und am vorderen Kotflügel erkennbar. Im Innenraum ist die Gestaltung der Mittelkonsole (andere Schalter), des Lichtschalters und der Sitze und Türverkleidungen überarbeitet worden.

Folgende Besonderheiten gilt es beim Kauf zusätzlich zu beachten:

Motor

Das Aggregat aus dem Uno ist grundsätzlich bei normaler Wartung und Pflege (Ölwechsel usw.) sehr zuverlässig. Ein Schwachpunkt ist der originale Auspuff, der hier im Gegensatz zu allen vorherigen Baureihen, nicht mehr aus einem Teil besteht. Vielmehr ist er nun in diverse Einheiten (Auspufftopf, G-Kat, div. Verbindungsrohre) unterteilt, welche sich ziemlich gedrängt unter dem hinteren Kofferraum wiederfinden. Gelagert wird diese "Abgasschlange" in mehreren Aufhängungsfedern. Der so herbeigeführte Abgasverlauf sorgt unter anderem für die niedrige kw-Leistung dieses letzten Modells. Mit der Zeit rosten sowohl der G-Kat als auch der Topf an den jeweiligen Ein- und Auslassenden weg. Ersatz ist nicht mehr lieferbar und auch gebraucht nur schwer zu bekommen.

Weiterhin brechen die Aufhängungsfedern gerne weg. Wenn hier nicht umgehend eine neue Feder eingehängt wird, sind Risse im Auspuffstrang die Folge. Eine (wenn auch teure) Lösung ist der Austausch der kpl. Auspuffanlage durch eine Edelstahlversion aus dem Hause "Schnitzler-Tuning". Kostenpunkt: ca. 1.000,-€uro.

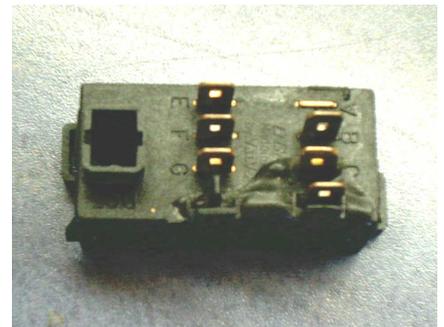


Die Zündschaltbox liegt im seitlichen Wasserschacht (Beifahrerseite) neben dem Motor. Bei verstopften Ablauflöchern steht diese Box irgendwann unter Wasser. Da die Box nicht für den Unterwasserbetrieb geeignet ist, setzt die gesamte Zündanlage aus. Als Ersatz kann die Schaltbox vom baugleichen Uno genommen werden.

Innenraum

Als größter Schwachpunkt ist hier der Lichtschalter, der ab BJ. 84 verbaut wurde, zu nennen. Über diesen sogenannten Schiebeschalter wird der volle Licht-Strom geschaltet. Das führt zu regelrecht verbrannten Kontakten und schließlich zur Quittierung des Dienstes. Ersatz ist nicht mehr lieferbar.

Abhilfe schafft hier eine über Relais gesteuerte Schaltung, die nur noch den Schalt-Strom durchlässt. Falls der Schalter schon defekt sein sollte, kann mit Dierk's X-LightBox und einem identisch außenden noch im Fiat-Ersatzteilhandel erhältlichen Panda-Lichtschalter, Abhilfe geschafft werden.



Viele X 1/9 der letzten Baureihe wurden mit Lederausstattung ausgeliefert. Die Sitze reißen, wie auch schon bei den Vorgängern, an den Nähten sehr gerne ein. Der Teppich ist auf der Fahrerseite an der Stelle, wo der linke Fuß des Fahrers ruht, meist durchgetreten. Ersatz ist lieferbar, aber teuer.

Die serienmäßigen elektrischen Fensterheber funktionieren nur sehr langsam. In manchen Fällen muss beim Hochfahren der Fenster sogar per Hand nachgeholfen werden. Meist sind in diesen Fällen die Gleitschienen und die gesamte Mechanik verharzt. Abhilfe schafft nur ein Ausbau der Türinnenverkleidung und neues Fetten und Abschmieren der gesamten Mechanik.

Es gibt beim Kat-Modell eine Kontroll-Lampe in der Tachoeinheit, welche auf das notwendige Auswechseln der Lambda-Sonde hinweist. Diese Lampe kann nur durch das Rückstellen an der zuständigen Kontrollbox hinter der Mittelkonsole zum Erlöschen gebracht werden.

Viele US-Importe und einige deutsche Modelle haben eine Klimaanlage. Über den Sinn und Zweck einer Klimaanlage in einem Cabrio kann man streiten. Fakt ist aber, dass die meisten Klimaanlagen nicht mehr funktionsfähig sind. Im Regelfall ist ein Leck im Kühlsystem dafür verantwortlich. Die meisten Lecks sind in der Vergangenheit durch das nicht sachgemäße Befüllen der Anlage mit FCKW-freiem Kühlmittel entstanden. Das löst die Dichtungen auf. Es sollte immer mit sogenanntem Kühlersatzmittel befüllt werden. Ist eine Dichtung jedoch erst mal defekt, ist Ersatz nicht mehr zu bekommen und eine evtl. Reparatur gestaltet sich entsprechend schwierig.

Felgen

Die original montierten Felgen der Marke "Speedline" sind ab Werk sehr schlecht verarbeitet, was zu einem Unterlaufen der Klarlackschicht führt. Erkennbar ist dieses an milchigen Einschlüssen in der Felge. Abhilfe schafft nur ein Abschleifen und Neu-Lackieren.

US-Stoßstangen

Die US-Modelle sind mit Stoßdämpfern in den Stoßstangenhaltern ausgerüstet. Diese sollen bei einem seichten Zusammenstoß die Stoßstange einfedern und hinterher wieder in die Originalstellung setzen. Meist sind die Stoßdämpfer defekt, nach einem Eindrücken der Stoßstange federt diese nicht mehr zurück und bleibt hängen. Das sieht unschön aus, die Stoßstange kann aber durch händisches Rausdrücken wieder in die ursprüngliche Position gebracht werden.



Die verschiedenen Baureihen:

Modell A/a	06/73-12/74	Chrom an Türgriffen innen, Stahlfelgen mit 145er Bereifung, Chrom um Instrumente u. Bedienungshebel, Chromrand um Rücklichter u. Nummernschild	128 AS0000001 128 AS0029934	1300/ 75 PS
Modell A/b	12/74-04/76	Verchromte Teile entfallen. Verschiedene Polsterfarben u. Ausführungen. Zündverteiler Antrieb über Ölpumpenwelle. Einführung Kühlgebläse für Vergaser. Ausgleichsbehälter aus Stahlblech. Verschiedene Änderungen in der gesamten Technik. Heckabschlußblech geändert, jetzt mit Gitter.	128AS0 029935 – 128AS0 050261	1300/ 75 PS
Modell B	04/76-06/78	Spoiler aus Pu-Schaum, Sitze mit Streifendesign, Felgen CD 58 mit 165/70, Ausgleichsbehälter aus Edelstahl, Plakette auf Kotflügel mit Landesfahne und Stückzahl Zusatzscheinwerfer, Nebel oder Fernlicht unterschiedlich, Rasterfolie in der Sicke, Typenaufkleber auf Überrollbügel	128AS0 050261 – 128AS0 098000	1300/ 73 PS Exklusiv Serie
Modell C	??/77-06/78	Sonderserie in Schwarzmetallic, Innenausstattung Wildleder (Alcantara) weißbeige, Stoßstangenecken verchromt Zusatzscheinwerfer verchromt		1300/ 73 PS Lido (Rarität)
Modell D	10/78-12/79	Innenausstattung komplett geändert, ab 79 geht Drehzahlmesser gegen Uhrzeigersinn. Neues Armaturenbrett, neue Sitze, Ausstattung in Deutschland Currygelb. Motorhaube höher	128AS0 098001 – 128AS10 115497	1500er 86 PS five Speed
Modell E	01/80-03/82	Technisch unverändert, Überarbeitung notwendig wegen Katalysatoreinbau bei US-Modellen, in Europa nicht lieferbar. Motorhaube mit seitlichem Schlitz, Außenspiegel von innen einstellbar. Scheibenwaschwasserbehälter geändert und Verkabelung rechts im Kofferraum vorn. Türverkleidung mit Teppichdreieck. Letztes Modell mit Fiat-Bezeichnung, allerdings auch erstes Modell mit Fgst.# ZFA Kennung.	ZFA128AS000 120908- ZFA128AS008 143703	1500er 86 PS five Speed (ZFA-Serie)
Modell F	04/82-03/82	Erstes Modell BERTONE technisch unverändert zu E - Serie. Limitierte Stückzahl, Sondermodell. Farbe unten anthrazitbraunmetallic 900, oben Silermetallic 656 Trennlinie schwarz/silber/rot Aufkleber IN auf Bügel in rot. Dach glatt und in silber lackiert, innen gepolstert. Innen Leder rot, Türverkleidung, Sitze Lenkrad, Schalthebelverkleidung. Einprägung in Kopfstütze IN. Teppich rot ! Elektrische Fensterheber, Armaturenbrett schwarz. Ab Serien # 283-315 Änderung Bodengruppe und Sitzunterbau. Umstellung Röllschalter auf Blockschalter. Innenbeleuchtung in Türen.	ZBB128AS007 146962- ZBB128AS007 149227	1500er 86 PS IN Serie
Modell G	04/83-03/84	Zweiflackierung unten immer anthrazitmetallic 900, unten nach Wahl gelb 262, oder 171 rot, 224 weiß, 656 silbermetallic Trennlinie wie bei IN bei Fahrzeugen 224 u. 656 bei roten u. gelben Wagen Trennlinie gold, schwarz gold. Dach schwarz bis auf silberne Fahrzeuge, da in silber, jed. genarbt. Felgen Speedline SL 082 5 1/2 J 13 ab ca. 7/83, Bereifung 165/70. Innenausstattung wie IN, jed. Prägung in Kopfstütze X 1/9 . Bei roten u. gelben X ist Leder in schwarz. Sonst wie IN.	# Anfang nicht bestimmt, Ende ZBB 128 AS 007 152 057	1500er 86 PS VS Serie
Modell H/a	04/84-03/86	2-Farblackierung, unterer Farbton bis knapp Türoberkante. Felgen: Cromodora CD 179 Reifen 165/70, Außenspiegel rechts, Seitenaufprallschutz in den Türen zur Verbesserung der Chrahsicherheit. Innenausstattungen in rot bzw. schwarz je nach Außenfarbe. Technik wie vor, jed. auf Wunsch ab 05/86 mit Katalysator und 77 PS	ZBB128AS007 152058 - ca. ZBB128AS007 158059 Enthält auch komplette H/b und I Serie sowie teilweise L-Serie	1500er 86/77 PS 84 S Serie
Modell H/b	04/84-03/86	Stoßstangen und bislang verchromte Teile in Mattschwarz Innenausstattung in verschiedenen Ausführungen, gegen Mehrpreis auch in Leder. Voltmeter anstelle Öldruckmesser. Fensterheber von Bosch. Technik: Motor mit Kat, 77 PS	ZBB128AS007 152058 ZBB128AS007 159000 incl. H, I und Sunshine	1500er 86/77 PS 84 S Serie, Sunshine
Modell I	04/84-03/86	Abgemagertes H/a Modell ohne Scheiben aus Klarglas, keine Heizbare Heckscheibe, keine Dachpolsterung, kein rechter Außenspiegel, Poster Stoff/Kunststoff, keine E-Fensterheber, Als Ausstattungspaket allerdings wieder lieferbar + Alu-Felgen. Felgen : Fergat 5.00 Bx13 (Stahl)	ZBB128AS007 152266 - März 86	1500er 86 PS 84 Serie
Modell J	04/86-06/88	Felgen Speedline SP 116 A mit 185/60/x13, Kunststoffplatten an den Seitenteilen. Außenspiegel rechts. Außenteil der Haube in Wagenfarbton, Technik wie Vergasermodelle, Lenkrad Momo (ATC). Geänderte Instrumente (Bertone), Sitze/Verkleidungen Velour grob/fein gemustert grau/blau Armaturen schwarz	ZBB128AS007 159000- ZBB128AS007 164000 Zeitgleich mit K-Serie	1500er 86 PS X1/9 S
Modell K	04/86-06/88	Schwestermodell zu J, tiefergelegtes Fahrwerk (hinten - 4 cm), Motor 1.5 Ltr. Kat, 77 PS	ZBB128AS007 161192- ca. ZBB128AS007 167000- 168.000	1500er 77 PS X 1/9 S Kat
Modell L	04/85-04/86	Beide Fahrzeuge mit met.-lack waren ursprünglich 2-Farbig lackiert und sind im Werk unten in der oberen Farbe nachlackiert worden !! Ausstattung ähnlich H Serie, Motor G-Kat wie Serie K	ZBB128AS007 157500- ZBB128AS007 159000	1500er 77 PS Kat Sunshine
Modell M	04/87-06/88	Sonderserie für den Verkaufschluß in GB. Ausstattung wie Serie J, Stoßstangen nicht schwarz. Alu-Heckspoiler. Abdeckungen Seitenblinker hinten mit "Grand Final" Emblem, Aufkleber vorderer Kotflügel. Innen: Alcantara blau, unterlegt mit grau, Klimaanlage serienmäßig	ZBB128AS007 164000- ZBB128AS007 165000	1500er 86 PS Grand Final

Alle Angaben sind ohne Gewähr und nach bestem Wissen und Gewissen von **Karl-Heinz Welter** in langer Arbeit zusammengestellt.

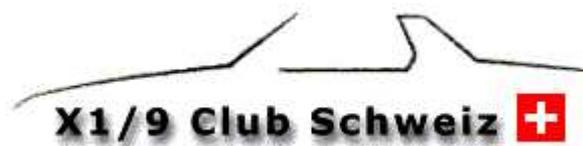
Impressum und Adressen:



Bertone X 1/9 Club Deutschland

Andreas Streitberg
Dummentaler Weg 15
97688 Bad Kissingen
Tel. [0971 - 63467](tel:0971-63467)

www.BertoneX19.de



c/o Antonio Tummarello
Vorgasse 6
CH-5722 Gränichen
Telefon 078 615 15 60

www.x1-9club.ch



— Online —

www.Project-X19.de

Projekte und Infos rund
um den X1/9.
X-LightBox, Bücher,
Umbauten, Anleitungen

Project-X19

Version 1.0 in Zusammenarbeit:

Karl-Heinz Welter - Bertone X1/9 Club Deutschland (Ur-Text)

Andreas Streitberg - Bertone X1/9 Club Deutschland

Michael Vaillant – SCUDERIA X1/9 Hamburg (Text-Ergänzungen)

Holger Bauer – SCUDERIA X1/9 Unterland © (Fotographien)

Dierk Schmid – SCUDERIA X1/9 Unterland © (Bilder-Sammler, Editor, Verfasser....)

© 2002 Dierk Schmid