

Spider MAGAZIN



*Wir wünschen allen Mitgliedern
ein Frohes, Sonniges und Gesundes 1990!*



Eines der letzten klassischen Sportcabriolets, die Sie heute noch funkelnelneu kaufen können.

Es sieht ganz so aus, als seien die Tage für Cabriolets klassischer Bauart gezählt. Ein Grund mehr für die Freunde des unvergleichlichen "open-air-

driving", sich für diesen FIAT amerikanischer Ausführung zu interessieren. Ein Spider, der ebenso sportlich wie wirtschaftlich, ebenso ausgereift wie gut verarbeitet, ebenso perfekt ausgestattet wie zeitlos gestylt ist. Und dessen Klappdach mit leichter Hand bedienbar und voll versenkbar ist.

Technische Daten

- Kraftstoff: Benzin-Einspritzung BOSCH L-Jetronic
- Hubraum: 1995 ccm
- Leistung: 77 kW/105 PS
- Getriebe: 5-Gang
- Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h
- Verbrauch: 7,9/9,8/11,5 l/100 km (ECE) **Normalbenzin**

- Rückfahrleuchten
- Elektrische Scheibenwaschanlage
- Wischer-Intervallschaltung
- Elektro-automatisch gesteuerter Kühler-Ventilator
- Zigarettenanzünder
- Zeituhr
- Warnleuchte für überhöhte Kühler-temperatur
- Warnleuchte für fehlende Bremsflüssigkeit
- Ruhesitze
- Kopfstützen
- Gebläse für Heizung und Lüftung 2-stufig
- Make-up-Spiegel
- Teppiche innen
- Sicherheits-Innenrückspiegel (abblendbar)
- Verbundglaswindschutzscheibe
- Drehzahlmesser
- 5-Gang-Getriebe
- Athermische Scheiben
- US-Sicherheitsstoßstangen

Serienmäßige Ausstattung:

- Zweikreis-Bremssystem
- Scheibenbremse vorn u. hinten
- Servo-Bremserverstärker
- Bremskraftregler für die Hinterräder
- Warnleuchte für gezogene Handbremse
- Gürtelreifen
- Stahl-Sportfelgen
- Automatische Sicherheitsgurte
- Drehstromlichtmaschine
- H4-Scheinwerfer

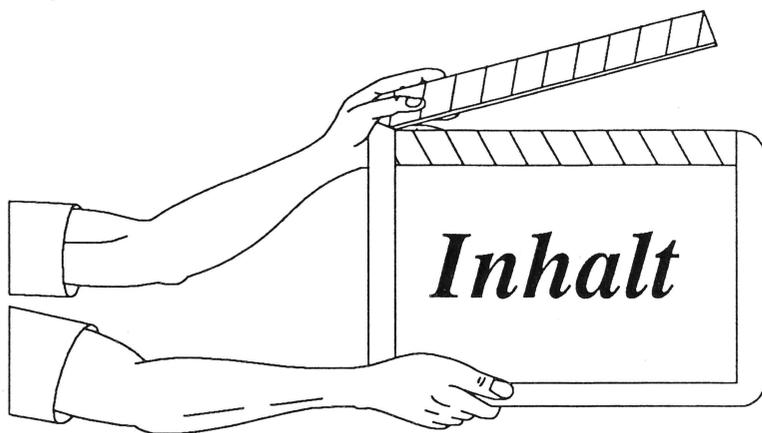
Gewährleistung 1 Jahr ohne km-Beschränkung

Änderungen vorbehalten

S/M 2



FIAT
FIAT AUTOMOBIL AG



2	Historische Anzeige
3	Inhaltsverzeichnis
4	Treffen in Bielefeld
6	Wunsch und Wirklichkeit
7	Internes
8	Presseseite
9	Termine 1990
10	"Ostsee-Treffen '90"
11	Ersatzteilbeschaffung
12	Kurz notiert
15	Unfall - was dann?
16	DDR
21	Unendliche Geschichte - 2. Teil
22	Pininfarina Accessoires
23	Buchvorstellungen

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des 124 Spider Club e.V., Warnckesweg 36, 2000 Hamburg 61.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 4,- DM je Heft, (Nr. 1/88 ausnahmsweise 8,- DM), im Jahreatonnement 25,- DM frei Haus.

Auflage 250 Stück

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

Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/88.

Satz + Layout: Windler & Partner Werbeagentur, Alsterkrugch. 186
2000 Hamburg 60

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: J. Lütcke, Wolfsonweg 7, 2000 Hamburg 60
Tel.: 040/511 02 21

Mitglieder der Redaktion:
Michael Bischoff (MB), Hubertus Labes (HWL)
Jens Lütcke (JL)

Anschrift: wie Anzeigenleitung
Bankverbindung: Commerzbank Winsen/Luhe
BLZ 240 410 12
Kto.-Nr. 80 598 00

Saisonabschlußtreffen in Bielefeld

Der 1. Tag

Wenn es ein Ereignis im Herbst '89 gab, über das es sich lohnt zu schreiben, dann war es das Bielefelder Saisonabschlußtreffen am 2. und 3. 9 '89.

Treffpunkt für alle Spiderfahrer war der Universitätsparkplatz am Samstag um 10.00 Uhr. Für mich bedeutete das 2 Stunden Anfahrzeit aus Essen, die bei gutem Wetter keine Schwierigkeit darstellten.

Mein Co-Pilot war mein Vater. Damit bildeten wir für die Wettfahrt ein gutes Gespann, wie sich später noch herausstellen sollte. Auf dem Parkplatz angekommen, wurden wir mit Sekt begrüßt und es gab ein großes Hallo. Im Laufe des Mittags fanden sich 22 Fiat Spider ein, um an der Suchfahrt durch das schöne Lipperland teilzunehmen.

Bevor es losging wurden Fachgespräche geführt, ein Blick unter die Motorhaube gewagt oder nützliche Adressen ausgetauscht. Dann wurden Startnummern und Fragebögen ausgeteilt und mit der guten (!) Wegbeschreibung ging es dann im Abstand von 5 Minuten los.

Jetzt fing das Abenteuer an...

"... Vom Parkplatz bis zur nächsten Ampelkreuzung, rechts einbiegen, über die nächste Ampelkreuzung hinweg und an der Fußgängerampel rechts in die Werther Straße..." Nun gut. Wie beschrieben so getan, doch taten wir uns schwer den weiteren Verlauf der Wegbeschreibung in die Realität umzusetzen. Im Minikonvoi von 3 Fahrzeugen fanden wir dann doch den 1. Haltepunkt der Strecke, den "Tierpark Olderdissen". Am Waschbärgehege war Treppensteigen angesagt, um auch etwas für die Sportlichen unter uns zu tun. Das Stufenzählen aber nicht vergessen. 40 waren es an der Zahl.

Mit maximal 8 ergatterten Punkten fuhrten wir weiter in Richtung "Sparrenburg", wo eine praktische Aufgabe auf uns wartete. Aber auch diese Zufahrt ging nicht reibungslos vonstatten, denn just an diesem Tage fand ein Kinderfest auf der Burg statt. Aber Lob an die Organisatoren Christian Laux und Burk-

hard Stange: Für ausreichende Parkmöglichkeiten war gesorgt! Die praktische Aufgabe bestand darin, in möglichst kurzer Zeit an seinem Wagen einen Reifen zu demontieren, ihn um den Spider zu rollen, und wieder anzubringen. Das alles wurde für die Sportschau auf Bild und Ton per Videokamera aufgenommen.

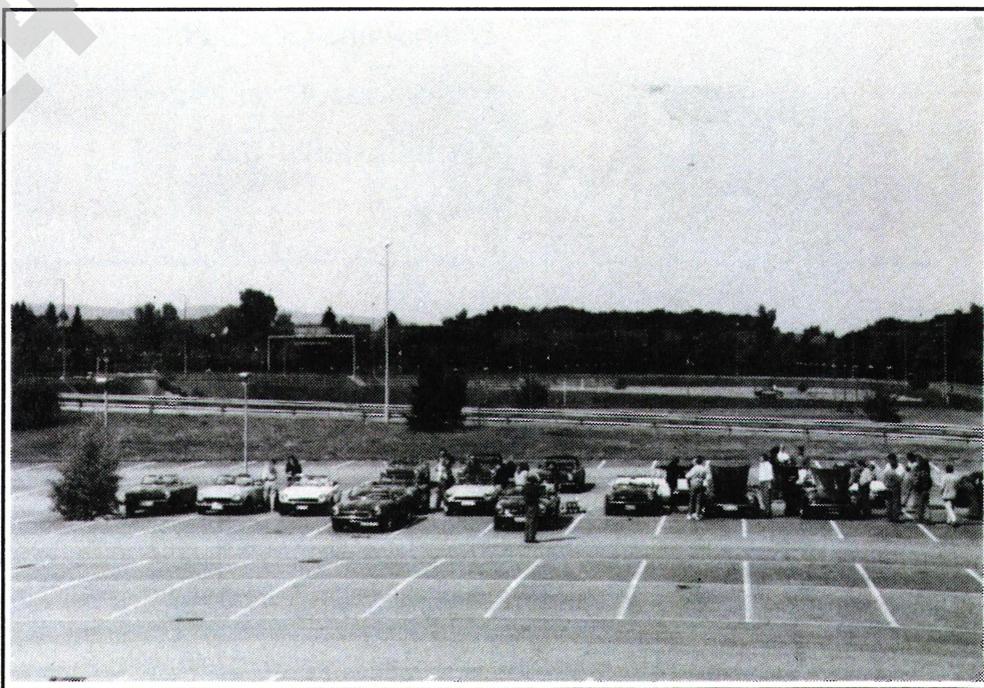
Es soll Leute gegeben haben, die diese Aufgabe in weniger als 3 Minuten geschafft haben. Alle Achtung! - Nürburgringreif -

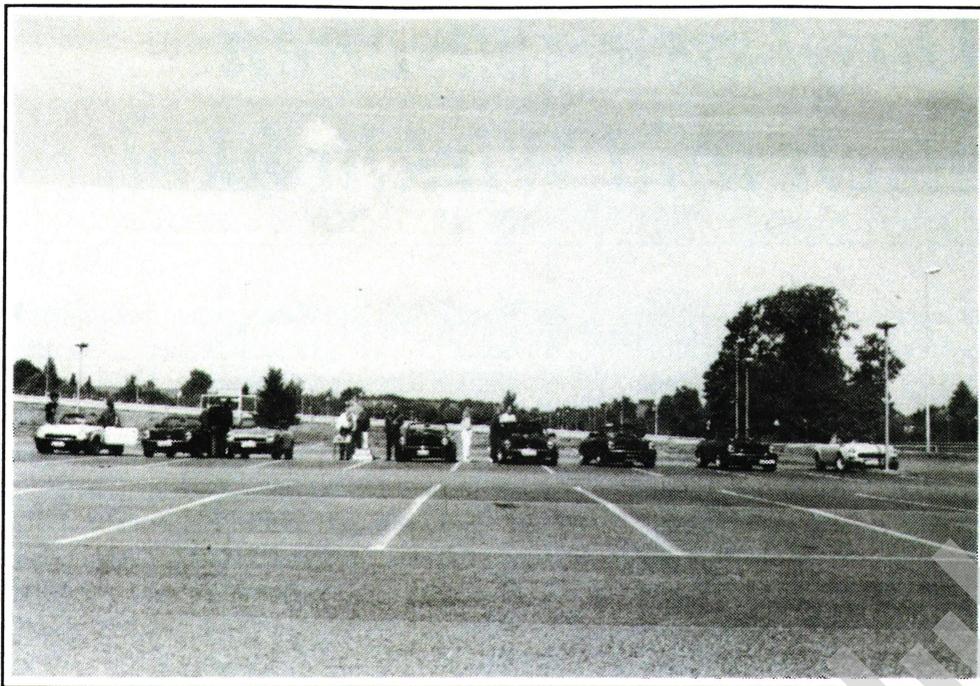
Mit schmutzigen Händen, aber guter Laune fuhrten wir weiter zum Minigolfplatz, den wir ohne Schwierigkeiten gefunden haben. 2 geübte Schläge meines Copiloten reichten aus, um die Aufgabe zu bewältigen.

Dann haben wir uns nicht auf die Wegbeschreibung in Richtung Lipper Weg verlassen, denn der liegt in Bielefeld und nicht auf dem Wege zum Cabriopartner. Ein Ortskundiger brachte uns unmittelbar bis vor die Kreuzung zum Cabriopartner. Man übergab uns einen Fragebogen zum Ausfüllen am Berggasthof in Oerlinghausen. Trotz Straßenfest und Langlaufveranstaltung erreichten wir durch winklige Straßen und Gassen die Berggaststätte.

Beim Wurfspiel hatte ich eine ruhige Hand und erreichte ohne Schwierigkeiten eine annehmbare Punktzahl.

Mehr Schwierigkeiten hatten wir beim Lösen des lustigen Silberrätsels und wir mußten schon eine ordentliche Menge Kaffee und Kuchen in uns hinein-





Darauf ging das Geleit direkt zum Gasthof "Rosenhof" in Bielefeld.

Aufgrund eines Kupplungsschadens an einem Fahrzeug mußten wir die Crew einladen und den defekten Spider abstellen.

So kam es, daß wir die letzten waren, die am Gasthof eintrafen.

Die Autos wurden für den 'Concours d'Elegance' in einer Reihe vor dem Gasthof präsentiert. Eleganzpreisträger wurde Petrus mit seinem weinroten Volumex. Dann ließen wir uns das Abendbrot bei angeneh-

mer Unterhaltung in guter Gesellschaft schmecken.

Im Hintergrund wurde fieberhaft an der Rallyeauswertung gearbeitet. Die Spannung stieg.

3. Sieger wurde?..... aus Bielefeld
2. Sieger wurde Lutz Radusch aus Berlin

und zur Überraschung und großen Freude ging der 1. Platz an uns.

Die Siegerehrung wurde durch den italienischen Sponsor durchgeführt, dem wir auf diesem Weg unseren Dank für die Pokalstiftung aussprechen.

Es war die erste Rallye, an der wir teilnahmen. Sie hat uns unheimlichen Spaß gemacht.

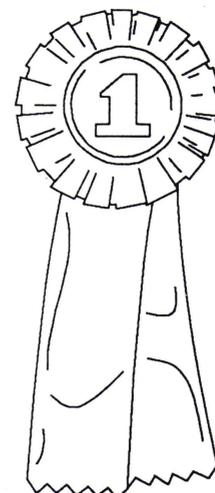
Die Fahrt ging weiter über gut ausgebaute Landstraßen, auf denen man das Cabriofahren so richtig genießen konnte.

Nächster Punkt war das Hermannsdenkmal. Die gestellten Fragen waren relativ leicht zu beantworten, bis auf die Frage der Fußballmannschaft.

Die Wegbeschreibung war gut und deshalb keine Probleme auf dem Weg vom Hermannsdenkmal in Richtung Externsteine. Wir fuhren mit hohem Tempo und hätten dabei beinahe noch die "Geierwalley" überfahren, die unvorschriftsmäßig die Straße kreuzte. An den Externsteinen angekommen, erklimmte ich den mittleren Felsen mit einigen Sätzen und stellte fest, daß ich nicht der erste war, der die obere Verbindungsbrücke beschrift, sondern daß W. Dollender aus Bonn dies bereits 1851 getan hatte.

Nun wurde es recht dunkel. Es ging ab nach Detmold. Vorher noch das Verdeck geschlossen, denn es fing an zu regnen. Am Schloß Detmold trafen sich die Spider. Hier wurde beschlossen: Rallye abkürzen, denn durch die an vielen Treffpunkten angetroffenen Veranstaltungen wurde die Zeit knapp.

Stefan Rotenhagen



Das Loch zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Alte Liebe kostet - das ist jedem bekannt, der sich der Oldtimerei (bzw. Liebhabermäßig der "Youngtime-rei") hingibt. Da kommt jede Unterstützung gerade recht.

Herkömmlicherweise bedient man sich dazu des entsprechenden Clubs, der mit Rat und Tat zur Seite steht und dabei auch den informellen Kontakt gleichgesinnter organisatorisch fördert, sei es durch eine Markenzeitschrift oder Clubtreffen.

Beide allerdings, sowohl Eigner als auch der Markenclub suchen nach weitergehender Information und Förderung und hier ist vor allem der Automobilhersteller gefragt. In Frage steht demnach, wie es um die Pflege der Produktgeschichte der Automarken bestellt ist.

Bei Daimler-Benz, zweifellos Vorbild in diesem Bereich der Firmenphilosophie, hat die Betreuung des Wohlergehens "alter Familienmitglieder" Tradition und das nicht erst seit 1986 und der Berta-Benz-Gedächtnisfahrt.

Die Unterstützung der Produktgeschichte steht bei Mercedes auf zwei Beinen. Zum einen das werkseigene Museum mit 700 Fahrzeugen, wovon 200 bei jeder Gelegenheit ins Publikumswirksame PR-Rennen geschickt werden, beispielsweise bei der Mille Miglia oder dem Oldtimer Grand-Prix am Nürburgring. Diese Flotte wird von 50 Mann betreut und mit einem Etat unterstützt, den Gerrit von Pein, zuständig für diese Abteilung, nach Millionen und pro Jahr mit "nicht ganz zweistellig" umreißt.

Das zweite Standbein ist eben die tatkräftige Unterstützung der Liebhaberclubs mit dem Stern auf dem Kühler. So werden ganze Treffen von Stuttgart aus organisiert, Führungen durch das Werksmuseum, sowie technische Unterstützung bis hin zur Teilebeschaffung und Lagerung. Wie selbstverständlich erhalten die Clubs finanzielle Hilfen, die club-eigenen Zeitschriften werden gedruckt und versendet, Anfragen bereitwillig beantwortet. Ein Traum?

BMW und Jaguar sind nicht ganz so kulant, obwohl auch hier eigene Abteilungen für die "Botschafter ihrer Produktgeschichte" existieren. BMW-Philosophie: "Woher bei BMW die technische Kompetenz für den Produktionswettbewerb stammt, zeigen die Produkte, die neuen und die historischen".

Sowohl BMW als auch Jaguar legen ihren Schwerpunkt dabei allerdings auf die Renngeschich-

te.. So unterhält BMW neben dem bekannten Werksmuseum 25 historische Rennfahrzeuge, die auf jedem ernsthaften Klassiker-Klassement auftauchen. Jaguar läßt zwei Autos rennen, einen *49er XK 120* und einen *Rundstrecken-MK 2*. Nebenbei wird Oldtimer-Rennteam finanziell unter die Arme gegriffen.

Nun kann man mit Recht sagen, gut - Mercedes, BMW oder Jaguar sind kein Maßstab, aber auch andere Firmen entwickeln hier Aktivitäten und der Umgang mit der eigenen Geschichte ist wenigstens ein Thema.

So finanzieren Opel und Ford die Zeitschriften der Markenclubs. Bei VW, Audi und Porsche kocht die Betreuung zwar nur auf kleiner Flamme, aber immerhin - sie kocht.

Selbst Alfa-Romeo erinnert sich an glanzvolle Zeiten und hilft in immer größerem Maße. Was beispielsweise die kleine Pininfarina-Industrie für den Pininfarina-Liebhaber tat, ist hinlänglich bekannt.

Fiat hingegen scheint es nur auf Verkaufszahlen anzukommen; Uno und Tipo sind die Imageträger. Trotz ständig zunehmender Größe des Fiat-Konzerns hat das Interesse für historische oder zumindest ehemalige Fahrzeuge einen eher geringen Stellenwert, abgesehen von einem kleinen Werksmuseum.

So sind dann auch unser und die mit uns befreundeten Clubs nicht über das Wimpel- und Aufkleberstadium hinausgekommen. Viele Anfragen und Unterstützungsersuchen liefen ins Leere oder wurden nur widerwillig beantwortet, an eine Initiative der Fiat AG ist überhaupt nicht zu denken.

Aber man soll ja nicht an dem Ast sägen, auf dem man sitzt - sei er auch noch so dünn.

HWL

Internes

Unser 1. Vorsitzender, Michael Bischoff ist umgezogen.

Seit 1. Januar 1990 gilt folgende Club-Adresse:

Fiat 124 Spider Club e.V.

Warnckesweg 36
2000 Hamburg 61

Telefon: 040/553 70 90

**Zur Erinnerung:
Die Mitgliedsbeiträge für 1990
sind bis zum
15. Februar 1990
zu bezahlen.
Am einfachsten und sichersten
per Einzugsermächtigung.**

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



Quelle: fiat fahren

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

Termine 1990

Fiat 124 Spider Club e.V.

18. - 20. Mai Saisonöffnung - Ostsee (West + Ost)
(Näheres in diesem Heft)
2. - 4. Mai Jahreshaupttreffen Pfingsten '90
in Osnabrück, Mitgliederversammlung
31. August
- 2. September Herbsttreffen in Oppenheim bei Mainz
mit der Lancia Beta IG
(näheres folgt in SM 1/90)

Pininfarina Liebhaber Club Deutschland e.V.

18. - 20. Mai Hauptjahrestreffen in Witten
Infos und Anmeldeformulare bei:
Ralf Karloff, Leibnizstraße 20, 5810 Witten
Tel.: 02302/6 92 39

Spider Club Deutschland

2. - 4. Juni Erinnerungstreffen an die Gründung des Clubs
in Faak (Österreich)
Infos und Anmeldungen bei:
Gerhard Mühr, Tel.: 0209/62 04 14

Ostsee '90 - oder die Planung eines Treffens

An einem trüben Oktoberabend im Zwick (hier findet der Hamburger Stammtisch statt): Michael Bischoff, Ralf de Vrée, Berry (ein Mitglied des DAVC) und ich dachten uns, es wäre nun langsam an der Zeit, sich Gedanken über ein Treffen zu machen.

Wir begannen unsere Ideen vorzutragen, mußten aber sehr schnell feststellen, daß diese Einfälle nicht gerade die besten waren. So beschlossen wir, daß jeder bis zum folgenden Mittwoch ein paar Ideen sammeln sollte.

Eine Woche später...

Wir (s.o.) trafen uns bei mir, jeder hatte seinen "Ideen-Zettel" bei sich - und siehe da: Wir hatten eine stattliche Anzahl brauchbarer Einfälle. Der eine sagte: Wir müssen daß Treffen ja nicht unbedingt in Hamburg veranstalten. Wie wäre es denn z.B. an der Ostsee (West selbstverständlich, denn von einer Grenzöffnung war zu diesem Zeitpunkt noch nicht die Rede). Es kamen weitere Ideen: "Man könnte ja eine Ausfahrt zum Travering in Bad Oldesloe machen und dort ein Spider-Rennen oder ähnliches organisieren.

An diesem Abend sprudelten alle Anwesenden beinahe über vor Begeisterung, alles wurde schriftlich festgehalten und wir waren der Meinung, viel geschafft zu haben.

Im weiteren Verlauf der Woche begannen wir mit dem Sammeln von Informationen, fingen an zu terminieren und zu organisieren.

Eine Woche später...

Zu unserer großen Ernüchterung mußten wir erfahren, daß der Travering zu unseren Terminen leider schon vermietet war und sich leider daran nichts ändern ließe. Auch meine relativ guten Beziehungen zum ADAC konnten daran nichts ändern...

Was nun? Plötzlich (wir hatten mittlerweile November und die Grenzöffnung beschäftigte alle und jeden) schreckte Ralf hoch und fragte: "Was haltet ihr davon, wenn wir von der Ostsee (West) eine Ausfahrt an die Ostsee (Ost) machen würden?" An unseren hocheifrigeren Gesichtern merkte Ralf das er die richtige Idee hatte...

Nun begann unser geplantes Treffen Formen anzunehmen. Es folgten diverse Gespräche in die DDR (100 x wählen, 1 x kein Besetzzeichen...). Erst sprach ich mit dem "Rat des Bezirkes", der verwies mich an den "Rat der Stadt", die Kulturabteilung dort kam auf die glänzende Idee mir die Telefonnummer des ADMV (Allgemeiner Deutscher Motorsport Verband) zu geben....

Ergebnis: Am 13. Januar 1990 werden wir "rüberfahren" um vor Ort mit der Organisation zu beginnen. Weiteres folgt in SM 1/90.

Als Termin für unser Treffen haben wir den 11. - 13. Mai geplant. Die Einladung und Anmeldung findet ihr in der Ausgabe 1/90.

Euer Jens Lütcke

Teilemarkt

Michael Keunecke

Sinthener Straße 2, 5024 Pullheim 05
Tel.: 02238/73 60

sucht: Innenausstattung US-Spider
79 - 82 in beige, komplett oder
in Teilen.

Thomas Herrmann

Hubertusring 50, 3180 Wolfsburg 22
Tel.: 05361/52 550

verkauft: Abarth Leder-Lenkrad, poliert
Felgen Pininfarina 6 x 14 mit
Bridgestone RE 71 195/60
Chromzierleiste Motorhaube
Satz Stahlfelgen 185/70
Endtopf 2000 (neu)

Ersatzteilbeschaffung

Da ich mich mittlerweile auch schon im achten Spiderjahr befinde und leider nicht das Glück eines Günther Danners teilte, lediglich die jährlich anfallenden Inspektionskosten tragen zu müssen, möchte ich hier kurz einmal meine Erfahrungen mit den einschlägigen Ersatzteillieferanten kundtun.

Da ich meinen Spider nun wirklich behandle wie ein rohes Ei, ihn pflege und vor Rost schütze wo immer es geht, dankt er es mir in jeder Saison mit neuen Horrormeldungen, jedenfalls bezogen auf die stets leere Spiderkasse. Achsträger, Batterie, Krümmernebst Hosenrohr um nur die Großteile der Herbstbestellung zu nennen.

Nach meiner natürlich nur subjektiven Meinung, sollte man beim offiziellen Fiat-Händler nur dann kaufen, wenn es schnell gehen soll (immer vorausgesetzt, das gesuchte Teil befindet sich am Lager und der Händler in unmittelbarer Nähe) bzw. ein Teil nicht anders zu bekommen ist. Die Preisdifferenz ist oftmals enorm!

Von den sich sonst anbietenden Ersatzteillieferanten möchte ich mir hier zwei Firmen herausgreifen, mit denen ich positive wie negative Erfahrungen gemacht habe.

Einen total negativen Eindruck hinterließ bei mir die Firma AUTO-SPRINT, seßhaft im bayerischen Ammerbuch. Teile seines sportlichen Zubehörprogramms scheinen lediglich auf dem Papier zu existieren. 2 Bestellungen, jeweils im Abstand von 2 Monaten aufgegeben, mußte ich nach mehreren

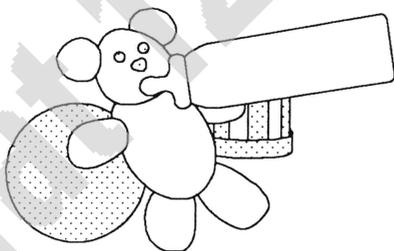
Telefonaten, Zusagen, Vertröstungen nach einem halben Jahr Wartezeit völlig genervt stornieren lassen. "Bayerische Mißwirtschaft" (Anmerkung eines norddeutschen Provinzlers).

Ganz anders dagegen meine Erfahrungen mit Thomas Niedergerke & Partner. Die Teile in seiner Liste sind auch zu bekommen, und zwar in angemessener Zeit. Die ganze Sache scheint doch etwas professioneller organisiert zu sein. Konnte ein Teil nicht in der vereinbarten Zeit besorgt werden, erfolgte stets ein Rückruf von Thomas, dies erspart Ärger und unnötige Wartezeit. Da ich hier im provinziellen Norden weder über Euro-Card noch Schecks verfüge (in Högsdorf wird überlegt, ab 1990 den Handel mit Naturalien einzustellen), kann ich bei Thomas per Überweisung zahlen. Die oftmals lästige "Nachnahme" entfällt hier. Auch dies ein sehr positiv-lobenswerter Aspekt.

Gebt Eure Meinungen sowie Erfahrungen ruhig einmal im Spider-Magazin zum Besten - es kann jedem Spideristi dabei helfen, Sandgestrahltes von stark angerostetem zu trennen.

Ein frohes Neues Jahr wünschend und in der Hoffnung, niemandem zu sehr auf den Schlipps getreten zu haben,

Euer Thorsten Scheele



*Thomas + Regina Niedergerke
geben die Geburt von
Sebastian bekannt.*

*Er erblickte am 12.9.89
das Licht der Welt.*

Herzlichen Glückwunsch!!!



Kurz notiert...

In fo aus der Motor Klassik:

Auch für den Pininfarina Spider Volumex gibt es jetzt schon eine Interessengemeinschaft und ein erstes Treffen.

Das Volumex-Meeting wird vom 14. bis 17. Juni 1990 in Wurmlingen bei Tuttlingen stattfinden. Ansorechpartner: Uwe Binder, Beim Heiligental 3, 7200 Tuttlingen, Tel.: 0 74 61/1 32 47

Fiat -124-Spider-Turbo-Tips

Sie haben einen Fiat-Turbo aus den USA und keiner weiß Bescheid!?!

Sämtliche Informationen bekommen Sie von mir.

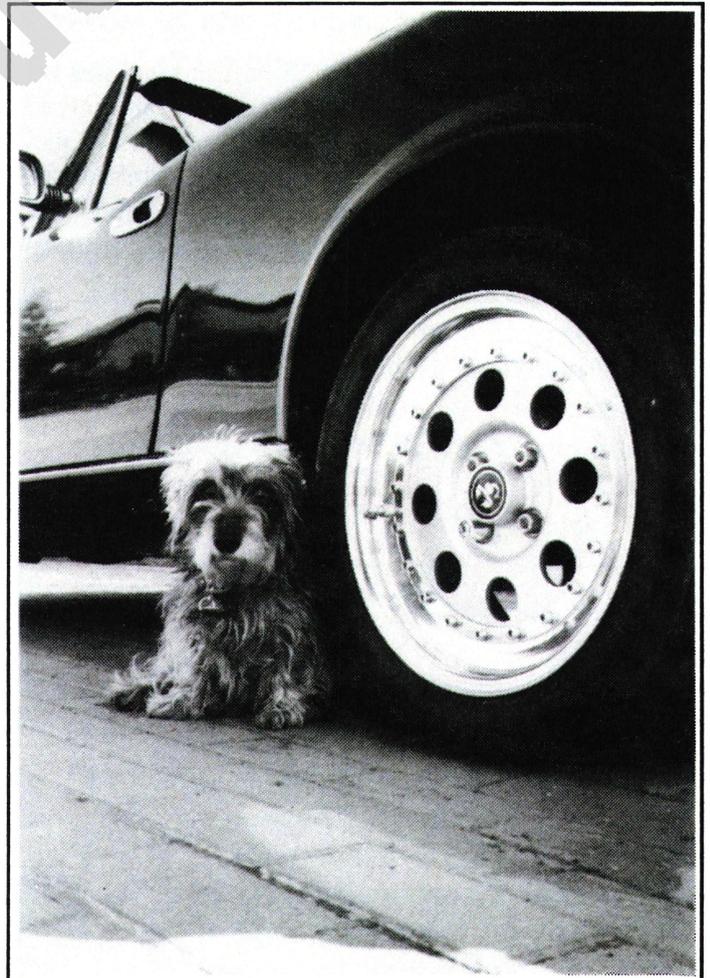
Michael Osterland
Postfach 110815
4000 Düsseldorf 11
Tel.: 0211/59 42 69

Die Annonce stand in der Markt 11/89.

Alpha beweist Geschmack!

Dieses Foto wurde im Sommer 1989 von Dorothee (Doro) Müller mehr oder weniger durch Zufall "geknipst", aber jedoch mit erstaunlichem Erfolg - oder!

P.S. Der Hund heißt Alpha und ist 9 1/2 Jahre alt.



Kurz notiert...

Einige Tips zum Thema

Verdeck:

Wer Wert auf den textilen Charakter des Verdeckstoffes legt, sollte unbedingt *Sonnenland-Stoff* wählen. Dieses Material besteht nämlich insgesamt aus 3 Schichten, während die preisgünstigere Allwetter-Qualität nur über 2 Schichten verfügt und darüberhinaus bei weitem nicht die Lichteuchtigkeit des Sonnenland-Stoffes besitzt, also bereits nach ca. 1 1/2 bis 2 Jahren auszubrechen beginnt.

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

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

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



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

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

Ein paar allgemeine Tips:

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

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

Farbbezeichnung für Spidereuropa Typ DS der Originallackierungen ab Werk

Pininfarina Europa Spider 83 - 84

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

Pininfarina Europa Spider 85

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

Pininfarina Spidereuropa azzurra Volumex

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

Unfall - und was dann?

Ein neuer Club-Service!

Trotz aller Vorsicht im Umgang mit dem Spider kann es passieren, daß dem guten Stück sein Blech eingeknautscht wird. Eine Sekunde Unaufmerksamkeit reicht, um dem Vordermann unsanft das Heck zu streicheln oder man steht selber und ein Ruck vom Hintermann sorgt für einen Sprung nach vorne. Nach dem Knall stellen sich die meisten Fahrer die bange Frage, was jetzt zu tun sei.

Gerade beim Spider tut jeder Unfall weh, ob selbstverschuldet oder nicht. Schon in den ersten Sekunden nach dem Unfall greift unser neuer Club-service, denn die Unwissenheit der Handlungsweise braucht nicht mehr durchstanden zu wissen. Es geht nicht um einen Club-Abschleppservice, sondern um das Vorgehen bei den Versicherungen und den Sachverständigen.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme dieses Services ist der Abschluß einer Verkehrs-Rechtsschutz-Versicherung. Dieser Abschluß ist grundsätzlich jedem PKW-Besitzer zu empfehlen. Für einen geringen Jahresbeitrag von ca. 85,- DM - 120,- DM pro Jahr übernimmt die Versicherung im Schadensfall, ob selbstverschuldet oder nicht, folgende Kosten:

- Rechtsanwaltskosten
- Gerichtskosten
- Sachverständigenkosten etc. (genaueres bitte bei den Versicherungen erfragen!)

Laut Gesetz hat jeder Geschädigte bei einem Unfall das Recht, einen Anwalt und einen KFZ-Sachverständigen auf Kosten der gegnerischen Versicherung zu Rate zu ziehen, die zahlt aber nur dann, wenn die Rechtslage eindeutig ist und man selbst keine Schuld hatte. Ist diese Frage strittig, kann es passieren, daß ein Teil der entstehenden Anwalts-, Sachverständigen- oder Gerichtskosten selber bezahlt werden muß. Gerade hier beugt die Verkehrs-Rechtsschutz-Versicherung vor. Als ADAC-Mitglied z.B. kostet diese Versicherung (ich habe sie auch schon zweimal mit großer Zufriedenheit genutzt) zusätzlich DM 72,50 pro Jahr und PKW. Versicherte Personen sind das Mitglied als Halter sowie alle berechtigten Fahrer und Insassen der versicherten Fahrzeuge.

Tritt nun der Unfall ein, sollte bei Schäden ab 3.000,- DM und auf jeden Fall bei Verletzungen die Polizei gerufen werden. Ansonsten genügt es, Datum, Uhrzeit, Ort und die Personalien nebst Kennzeichen, PKW-Typ und Versicherung des Unfallgegners aufzunehmen, ein Foto von der Unfallstelle und den Beschädigungen kann später hilfreich sein.

Ab jetzt greift unser neuer Unfall-Abwicklungs-Service: Möglichst bald nach dem Unfall ruft ihr die Service-Telefonnummer des Clubs an, (bitte auch auf den angeschlossenen Anrufbeantworter sprechen), wir nehmen die Unfalldaten auf und leiten sie unserem Club-Anwalt weiter. Der Rechtsanwalt wird sich dann mit Euch in Verbindung setzen und übernimmt dann die gesamte Unfallabwicklung, es kostet Euch keinen Pfennig, vorausgesetzt, ihr besitzt eine Verkehrs-Rechtsschutz-Versicherung, außerdem erspart ihr Euch viel Ärger und Zeit. Der Clubanwalt informiert die Versicherungen, fordert einen KFZ-Sachverständigen an, der den Schaden am eigenen Fahrzeug schätzt und übernimmt die gesamte Zahlungsabwicklung, der Wohnort spielt dabei keine Rolle. Übrigens, ein Schreiben vom Rechtsanwalt an die gegnerische Versicherung macht immer mehr Eindruck, als wenn ihr Euch selber an die Schreibmaschine setzt. Es lohnt sich also, diesen Service zu nutzen, ein weiteres Plus, im Fiat 124 Spider Club Mitglied zu sein!

Hier nun die Nummer unseres Unfall-Abwicklungs-Services:

040/553 70 90, (09:00 - 21:00 Uhr)

Gutachter ausschlaggebend

Viele Besitzer eines Reisemobils, Caravans oder Pkw begeben nach einem unverschuldeten Unfall den Schaden an ihrem Fahrzeug selbst. Doch welchen Betrag muß die Versicherung zahlen? Genügt ein Gutachten, oder ist die Rechnung einer Reparaturwerkstatt vonnöten?

Der Bundesgerichtshof (BGH) läßt in einem jetzt veröffentlichten Urteil keinen Zweifel mehr: Die Versicherung muß in voller Höhe die vom Sachverständigen geschätzten Kosten erstatten, berichtet das Fachmagazin CAMP in seiner Dezember-Ausgabe.

Der Fall: Dem Kläger war laut Gutachten ein Fahrzeugschaden in Höhe von 5500 Mark entstanden. Die Versicherung des Unfallgegners wollte nur 3000 Mark erstatten mit dem Hinweis, aufgrund der Selbstreparatur sei die Instandsetzung erheblich billiger geworden.

Das BHG wies diese Argumentation mit der Begründung zurück, der Geschädigte müsse nicht einmal nachweisen, ob der Schaden überhaupt behoben worden sei. Maßgeblich sei allein die im Gutachten geschätzte Schadenshöhe (Az: IV ZR 334/88).

Quelle: Hamburger Abendblatt, 29.11.89

DEUTSCH-DEUTSCHE WEIHNACHT

Die letzten drei Monate des Jahres '89 waren geprägt von der Entwicklung im "Osten". Wir schauten bewegt auf die Bilder, die uns jubelnde Menschen an nicht mehr bestehenden Mauern zeigten und verfolgten mit einer tiefen Freude die Umarmungen der Menschen auf beiden Seiten der Grenze.

Kaum einer kam nicht in Berührung mit dem Jahrhundertereignis, auch in unserem Club konnten wir in kleinem Kreise die "Wiedervereinigung" feiern, anlässlich unserer Weihnachtsfeier am 02.12.89 in Hamburg. Wir konnten, vor einigen Wochen noch unfaßbar, persönlich unsere zwei Mitglieder aus der DDR auf dieser Feier begrüßen. Das waren zum Einen der Jürgen Mook nebst Gattin aus dem östlichen Harz und zum Anderen der Andreas aus Ost-Berlin. Jürgen ist schon im September Mitglied bei uns geworden, nachdem mir über einen Freund in Westdeutschland hat mitteilen lassen, daß er gerne Mitglied bei uns werden möchte. Unsere Clubadresse hatte er aus der "Markt", die auch drüben von Automobil-Liebhabern geradezu verschlungen wird, natürlich gab es die "Markt" nicht frei zu kaufen, sondern war nur über Wessi-Kontakt zu bekommen.

Als die Einladungen zur Weihnachtsfeier zusammen mit dem SM2/3-89 verschickt wurden, fragte mich "Shorty" (Abk. für Stefan Benda, unseren Beisitzer!), ob er Jürgen aus der DDR auch eine Einladung schicken sollte, denn was nützt sie, wenn er nicht rüberkommen kann. Ich sagte ihm, er solle sie ruhig mitschicken, vielleicht geschehen ja noch Wunder- und es geschah!

Andreas stieß zu uns, als er die Öffnung der Grenze im November genutzt hat, um bei mir in Hamburg vorbeizuschauen. Eines Tages klingelte er bei mir und informierte sich über unseren Club. Spontan habe ich ihm, wie auch dem Jürgen, eine kostenlose Clubmitgliedschaft angeboten und ihn auch zur Weihnachtsfeier eingeladen.

Viele werden sich nun fragen, wie denn

die Spider in die DDR und zu ihren Fahrern gekommen sind, die Antworten findet Ihr in diesem Spider-Magazin.

Zur Weihnachtsfeier dann kamen unsere "Ossis" und mit ihnen noch 15 andere Mitglieder nebst Begleitung. Nicole, die gute Fee unseres Hamburger Stammtisches im "Zwick", hatte die Tische festlich geschmückt, auf denen der Grünkohl und das Gulasch vorzüglich munden.

Es wurde sich angeregt unterhalten, denn Gesprächsstoff gab es ja genug, zusätzlich würzte Jürgen die Speisen mit einer Menge DDR-Witzen.

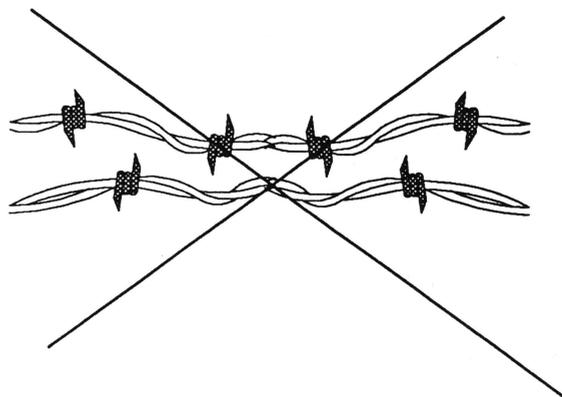
So verlief unsere Deutsch-Deutsche Begegnung im angemessenen Rahmen bis kurz nach Mitternacht und ich bin mir sicher, daß auch das erste Treffen unseres Clubs in der DDR nicht mehr fern ist.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein frohes neues Jahr und freue mich, Begegnungen von Menschen aus Ost und West zu ermöglichen.

Herzlichst

Euer

Michael Rischoff



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

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

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

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

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

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

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

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

Durch den frühe-

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

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

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

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

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





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

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

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

bis zur Unkenntlichkeit verunstaltet.

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

PS:

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

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

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

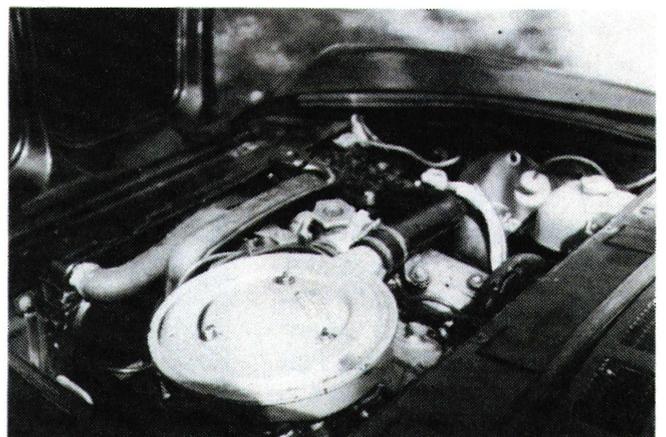
In den Wintermonaten stand ich oft kurz vorm Nervenkolllaps, wenn Christian den Fiat durch Schneematsch und Salzlauge heizte. Auch seine Tauschforderungen änderten sich wöchentlich, mal war es ein Volvo, dann ein neuerer Golf oder ein großer Ford usw..

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

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

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

Also ab nach Hause, den Wagen vom



Mit freundlichen Grüßen

Euer Andreas

Brief aus der DDR - oder Fiat Spider, der 2.



Nordhausen, den 14.11.89

Hallo, Lieber Michael !

Dankend habe ich Deinen Brief u. die beiden Zeitschriften erhalten. Besonders groß ist meine Freude darüber, daß Ihr mich in Euren Club aufgenommen habt und ich das erste Mitglied aus der DDR bin.

Nun warte ich mit Ungeduld auf meinen ersten Besuch, bzw. auf die erste Teilnahme an einer Veranstaltung bei Euch. Nun ist es ja endlich soweit, daß wir reisen können. Das hätte vor 6 Wochen noch keiner geglaubt, daß wir es heute endlich geschafft haben.

Die Clubplakette hat mir Axel auch schon zugeschickt, sieht ja sehr gut aus. Mich würde mal noch ein originaler Spider Prospekt interessieren (auch Tausch gegen andere originale Unterlagen möglich).

Du möchtest gerne wissen, wie ich an den Spider bei uns rangekommen bin. Da gibt es nicht viel mitzuteilen. Ich bin jetzt der fünfte Besitzer. Angeblich war der Fiat damals, also 1970, in Leipzig zur Messe ausgestellt u. danach von einer gewissen Frau Ursula Kalweit, Beruf Kaufmann, als Erstbesitzer erworben u. am 15.10.1970 polizeilich zugelassen bzw. angemeldet worden. Danach hat

der Wagen noch viermal, mich eingeschlossen, den Besitzer gewechselt.

Mein Vorgänger, ein Veteranen-Sportfreund von mir, welchen ich schon über 20 Jahre sehr gut kenne, hat den Wagen für 40.000 M (''Ost-Mark'' natürlich, d.Red.) erworben und am 21.4.1981 auf seinen Namen angemeldet.

Dieser hat den Spider in rund 8 Jahren ca. 130.000km ''gedroschen'' (gefahren u. nicht gerade gut behandelt bzw. gepflegt).

Von diesem Sportfreund habe ich dann den Fiat mit einigen Ersatzteilen u. Ersatzmotor im Tausch gegen 6 Oldtimermotorräder, eine BMW-R12 unrestauriert mit SW von 1936, eine restaurierte 2 Zyl. 600er Victoria Bergmeister von 1931, eine rest. 2 Zyl 500er NSU-V-SV von 1927, eine rest. 500er 1 Zyl AJS-SV von 1927, eine rest. 500er NSU-T von 1930 u. eine 350er engl. Shermayr-Archer, OHV von 1930, erworben.

(Die Redaktion entschuldigt sich für mögl. falsche Bezeichnungen wg. Unwissenheit).

Diese Motorräder mußte ich bis auf die R12 kurzfristig sehr teuer kaufen, denn der Sportfreund wollte kein Geld.

Der Spider ist jetzt normalerweise soweit, daß er praktisch einer völligen Restaurierung bedarf. Das ist aber der Ersatzteile wegen bei uns nicht einfach. Man bekommt hier kaum Ersatzteile für normale Autos.

Karosseriemäßig ist es kein Problem für mich, da brauche ich auch keine Teile, aber technisch müßte ich schon was haben. Der Spider läuft zwar noch gut, sieht auch noch gut aus, aber als ''Diamant'' kann man ihn mehr bezeichnen.

Wir, also meine Frau und ich, haben aber trotzdem viel Freude an ihm und egal, wo wir damit auftauchen, Zuschauer u.

Liebhaber u. Interessenten sowie Hobbyfotografen haben wir haufenweise. So einen schönen Wagen sieht man ja sehr selten bei uns und wir sind auch sehr stolz drauf. Hat halt nicht jeder.

So, bevor ich nun zum Schluß komme, habe ich noch eine Frage. Kannst Du mir sagen, was für Teile von welchen Wagen, die hier bei uns laufen, an den Spider passen? (Lada od. Shiguli 1200/1300/1500/1600, Polski Fiat 1200/1500 od. Zastawa u. Fiat 131 Mirafiori).

Das war nun in Kurzform, wie ich den Wagen erstanden habe. Anbei sende ich Dir ein Foto vom Wagen und mir, im Wagen meine Frau.

Viele Grüße

Jürgen u. Familie

Übrigens: Du kannst in Zukunft direkt an mich schreiben bzw. etwas senden, nicht mehr über Axel.

Jürgen Mook
55 Nordhausen
Ernst-Thälmann-Straße 95
DDR

UNENDLICHE GESCHICHTE - 2. TEIL

Eigentlich hatte ich nicht damit gerechnet, so schnell neuen Stoff für unsere unendliche Geschichte zu erhalten, doch das Schicksal meinte es diesmal besonders gut mit mir und deshalb hier die Fortsetzungsgeschichte 2. Teil:

Nachdem mein Wagen mir bzw. meinen Lenkbewegungen wieder gehorchte, nutze ich den schönen Sommer zu ausgedehnten Rundfahrten. Leider mochte er die Staus auf der A1 in Richtung Ostsee überhaupt nicht und zeigte dies mit einigen kräftigen Ausschlägen in der Temperaturanzeige deutlich an.

In der FIAT-Werkstatt bestätigte sich der Verdacht der kaputten Zylinderkopfdichtung, wofür sie aber soviel Geld verlangten, daß mir wiederum Sigggi als Retter in der Not einfiel.

Sigggi war zwar bedeutend billiger, jedoch fand er schnell heraus, daß der Zylinderkopf selber auch nicht mehr zu gebrauchen war, weil hier zu häufig nachgeschliffen worden war. Nachdem wir deshalb wieder beim alten Preisniveau angekommen waren und Sigggi zudem noch meinen Auspuff geschweißt und ein Loch im Kühler-einfüllstutzen gefunden und beseitigt hatte, bekam ich den Wagen nach einer Woche wieder.

Leider war das Kühlerproblem damit noch nicht behoben, denn der Thermumschalter verweigerte weiterhin seinen Dienst, was mit einem neuen Kühler beseitigt werden sollte. Beim letzten Probe-lauf fand Sigggi dann plötzlich Wasser im Motoröl, was auf einen Riß im Motorblock schließen ließ, aber eindeutig auf seine Kappe und somit zu seinen Lasten ging.

Nachdem aus Polen ein neuer Kühler besorgt wurde und der neue Thermumschalter zwischenzeitlich nur bei geöffneter Motorhaube funktionierte, war dieses Problem nach ca. einer weiteren Woche behoben.

Eine abschließende Motorwäsche nahm Sigggi's Mitarbeiter nur allzuwörtlich und setzte den Motor und Teile der Elektrik wieder außer Gefecht. Nach eindrucksvollem Klangerlebnis, ein Spider mit Trabbimotor (?), und einer weiteren Woche Wartens, sollte der Wagen dann endlich fertig sein.

Auf der folgenden, abendlichen Heimfahrt verabschiedete sich allmählich erst der Blinker, dann

dimmte sich die Instrumentenbeleuchtung; ein untrügliche Zeichen für eine leere Batterie und letztendlich eine weitere Woche Aufenthalt bei Sigggi.



Tja, man glaubt es kaum, aber dann fuhr er wirklich!

Aber wie. Nach ca. 50 km verstellten sich der Leerlauf und das Gemischverhältnis so, daß die Auspuffschläge beim Gaswegnehmen einem Motorradfahrer alle Ehre gemacht hätten und der Motor fast regelmäßig an der Ampel ausging. Die Lösung sollte ein neuer Vergaser bringen, den Sigggi aber nicht mehr recht-

zeitig vor der Winterpause besorgen konnte, so daß ich die letzten Tage einhändig und mit ständiger Chokebedienung fuhr (da der Standgashebel irgendwann mal ausgebaut worden war).

Ein Gutes hatte die Verzögerung aber doch: Zu diesem Zeitpunkt war es dann Ende Oktober, und der Wagen hätte eigentlich schon im Winterquartier stehen sollen. So aber konnte ich noch den goldenen Herbst und eine Oben-Ohne-Fahrt im November erleben !

Der insgesamt über vierwöchige Spiderentzug stimmt natürlich nachdenklich. Einerseits ist es sicherlich schwierig, kurzfristig Ersatzteile für einen 20 Jahre alten Wagen zu besorgen, aber selbst wenn die Teile hier etwas billiger sein sollten als anderswo, kann man doch erwarten, daß die Reparaturen sorgfältig und nur von erfahrenen Mitarbeitern gemacht werden, der Spider ist schließlich nicht irgendein VW oder Opel..

Wer jetzt auf eine Fortsetzung im nächsten Heft wartet, den muß ich mindestens auf die zweite Jahresausgabe vertrösten, wenn der Wagen wieder das Licht der Welt erblickt hat.

P.S. Vielleicht strengt ER sich dann aber auch mehr an, denn er wurde jetzt offiziell zum Zweitwagen degradiert!

Euer Ralf de Vrée

Pininfarina Accessoires Shop/Müller
Pfalzgrafenstr. 38

6700 Ludwigshafen

Ludwigshafen, den 01.11.1989

Sehr geehrte Interessenten,

wir bieten Ihnen in der Zeitspanne vom 15.11.1989 - 30.01.1990 Pininfarina-Accessoires zu einem speziellen Sonderpreis an. Greifen Sie zu, der Bestand ist begrenzt.

Alle Artikel sind Originale aus Italien von Pininfarina.

Pininfarina-Emblem emailliert mit Krone inkl. Material zur Befestigung
je Stück DM 30,--

Pininfarina-Schlüsselanhänger emailliert
je Stück DM 20,--

Alle anderen Pininfarina-Embleme, z. B. länglich, rechteckig ohne Krone,
rund für die Felgen, rund für die Motorhaube
je Stück DM 35,--

Pininfarina-Anstecknadeln emailliert
je Stück DM 4,--

Pininfarina-Volumex-Spider-Zeichen, länglich und rechteckig für Seiten
je Stück DM 11,--

Andere Artikel auf Anfrage.

Lieferbedingungen: Per Nachnahme oder Vorkasse innerhalb 1 Woche nach schriftlicher Bestellung an Besteller.

Zahlungsbedingungen: per Nachnahme oder Vorkasse.

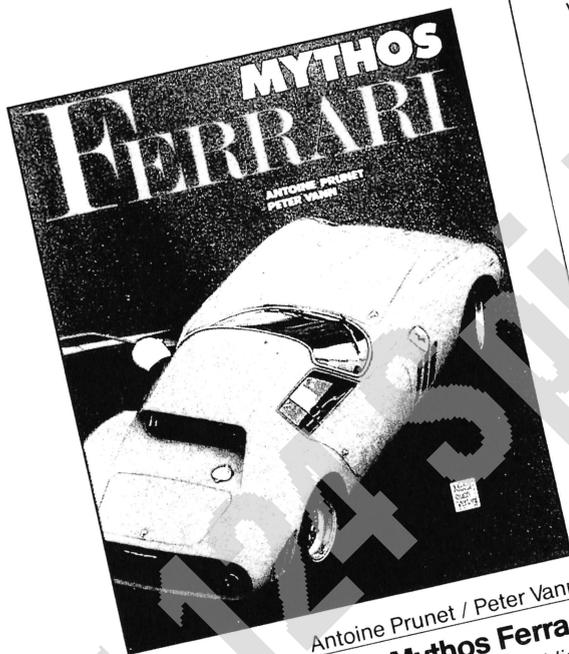
Die Verpackung (Postpäckchen) und Porto kostet pauschal DM 5,-- zusätzlich zum sonstigen Rechnungsbeleg.

Mit freundlichen Grüßen

Müller

Müller

Klassiker aus Italien



Antoine Prunet / Peter Vann

Mythos Ferrari

Es gibt viele Ferrari-Bücher, aber dieses ist unvergleichlich. Der Fotograf Peter Vann und der Autojournalist Antoine Prunet komponierten diesen Augenschmaus. Verschwenderisch bebildert, zeigt dieser Prachtband die schönsten Ferraris aller Zeiten: den knallgelben 275 GTB von 1964, den silberblauen und – natürlich – Bertone-Karosserie, den weiß-blauen Testa Rossa und – natürlich – all die Spider, Cabriolets, Berlinettas und Monopostos im klassischen Rot. Mit seinen großformatigen Farbbildern ist dieses Album eine Hommage an Enzo Ferrari.

204 Seiten, 245 meist großformatige Farbfotos, im Schmukschuber, gebunden, **148,-**



Wolfgang Schmarbeck

Alle Fiat-Automobile 1899-1986 Personen- und Rennwagen

Seit 1899 werden in Turin Autos gebaut, die »Fabbrica Italiana Automobili Torino« gehört zu den bedeutendsten Automobilfirmen der Welt. Wolfgang Schmarbeck zeigt in dieser Typenkunde alle Fiat-Renn- und Personenwagen, seit 1899. Seite für Seite, Typ für Typ: Automobile Leckerbissen, mit begeisterndem Styling und zuverlässiger Technik – ein Muß für Fiat-Fans.

248 Seiten, 345 Abbildungen, Großformat, gebunden, **58,-**