

Spider MAGAZIN

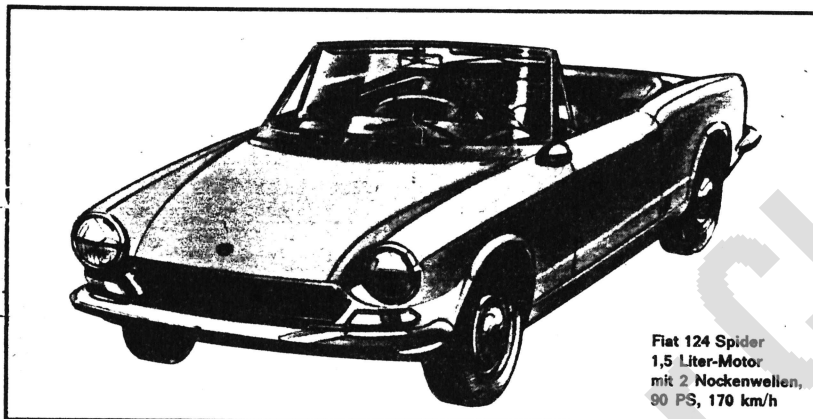


auto motor und sport

29. OKTOBER 1966 • DM 1.50 • E 1418 D

Österreich öS 11.— • Schweiz sfr 1.70 • Italien L 300
Dänemark dKr 4.— • Schweden sKr 2.85 inkl. oms
Niederlande hfl 1.80 • US \$ —.60 • Printed in Germany

22



Fiat 124 Spider
1,5 Liter-Motor
mit 2 Nockenwellen,
90 PS, 170 km/h

NEU. FIAT 124 SPIDER

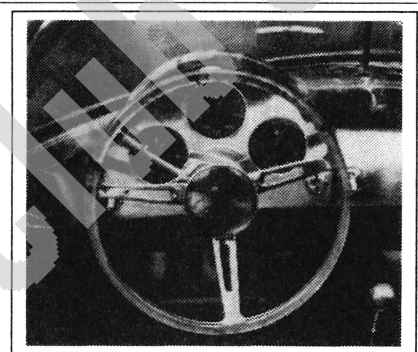
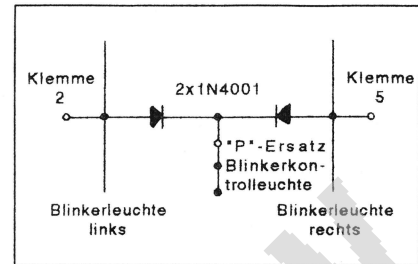


Fiat Spider: Bild-
hübscher Zweisitzer
auf Tipo-Basis mit
Frontantrieb und
2,0-Liter-16-Ventiler.
Ein Fiat-Coupé ist
ebenfalls in Arbeit.
Debüt: Frühjahr 94.

ADAC motorwelt 5/92

Inhaltsverzeichnis

	Editorial	4
Technik	Technikblatt	5
	Die Bastelecke	7
Meinungen, Reportagen	Kommentar	9
	Gestatten: ..	10
Der Vorstand	Regionalleiter	12
	Zu guter Letzt..	15
	Buchvorstellung	16
Rubriken	Ersatzteilnews	17
	Kurz & bündig	18
	Termine	19
	Teilemarkt	20
	Mitglieder	21
Umfeld	Lathen	22
	Objekt der Begierde	22
	Fotowettbewerb	25



Titelfoto:

"Rendez-vous vor der
Nacht"
Martin Boels
Frankfurt'92



Redaktionsschluß:

15. März 1993



Alle Jahre wieder..

Wieder mal geschafft! Ihr haltet jetzt die letzte 92'er Ausgabe des Spider-Magazins in den Händen. Es sind wieder 28 Seiten geworden, dank Eurer Mithilfe. Wie Ihr beim ersten Durchblättern schon gemerkt habt, mit vielen Abbildungen, die vor allem vom Fotowettbewerb herrühren. Die prämierten Fotos seht Ihr übrigens auf den Umschlagsseiten. Wir waren von der guten Resonanz positiv überrascht - vielen Dank für Eure rege Teilnahme!

Leider gibt es aber auch an dieser Stelle wieder Kritik zu vermeiden: Es muß ja nun wirklich nicht sein, auf angekündigte Artikel bis zum letzten Augenblick warten zu müssen, um dann doch nichts zu erhalten. Ein großes Lob an Christian, der spontan eingesprungen ist und sehr kurzfristig die Technikblatt-Beschreibung ablieferte.

Von den immer noch ausstehenden Beiträgen möchte ich hier gar nicht reden, aber von unserer neuen Kontonummer. Hier ist sie:

Commerzbank Hamburg
BLZ: 200 400 00
Kto: 16 69 126

Um weiterem Streß vorzubeugen, werden wir ab dieser Ausgabe den Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe bekanntgeben (s. Seite 4).

Guten Rutsch, bis demnächst Euer

Club-Telefon: Christian Schlamp 0 4 0 / 7 0 0 5 4 0 7
oder: Michael Möller 0 4 0 / 8 1 0 5 9 0
Spider-Magazin Hotline: 0 4 0 / 5 1 5 9 1 5

Vorstandsadressen

1. Vorsitzender

Christian Schlamp
Postweg 77d
2153 Neu-Wulmstorf
Tel.: 040 / 700 54 07

Kassenwart

Stefan Benda
Mendelssohnstr. 51
2000 Hamburg 50
Tel.: 040 / 899 27 62

2. Beisitzer

Jochen Buck
Rombergstr. 18
2000 Hamburg 20
Tel.: 040 / 49 27 68

2. Vorsitzender

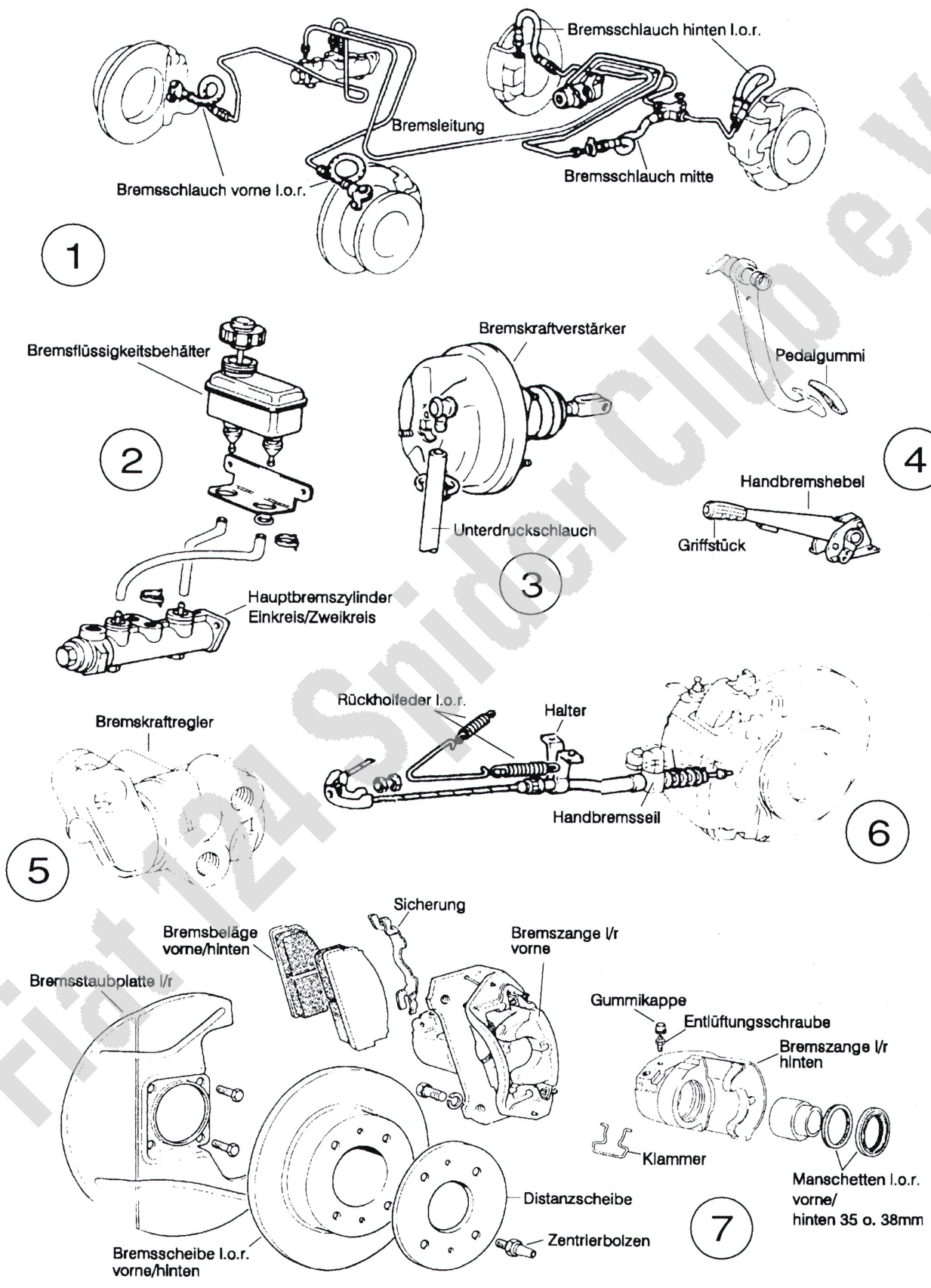
Michael Möller
Rissener Dorfstr. 13a
2000 Hamburg 56
Tel.: 040 / 81 05 90

1. Beisitzer

Ralf de Vrée
Krochmannstr. 4
2000 Hamburg 60
Tel.: 040 / 51 59 15

Technikblatt

Bremsanlage





Bremsanlage

Zu den Abbildungen wollen wir Euch ein paar Tips und Erklärungen abgeben. Die Informationen sind so gehalten, daß sie auf alle Modelle übertragbar sind.

Bild 1: Die Bremsleitungen sind recht robust und halten bei entsprechender Pflege - d.h. öfter säubern und einfetten - ein "Auto-Leben lang". Die Schläuche wachsen gerne einmal von innen zu. Dies macht sich durch ungleichmäßiges Bremsen bemerkbar. Darauf zu achten ist, daß sie so verlegt sind, daß sie nirgends scheuern.

Bild 2: Daß spätestens alle 2 Jahre die Bremsflüssigkeit gewechselt werden sollte, versteht sich von selbst.

Bild 3: Der Unterdruckschlauch sollte auf Dichtheit kontrolliert werden. Im Zweifelsfall immer auswechseln.

Bild 4: Beim Handbremshebel der älteren Modelle kann es vorkommen, daß die Verzahnung zur Arretierung verschlissen ist.

Bild 6: Das Handbremsseil sollte, wie auch die Federn, nach dem "Winterschlaf" auf Gängigkeit kontrolliert, die Züge geschmiert werden. Nur so ist gewährleistet, daß die Handbremse gleichmäßig zieht.

Bild 7: Ersatz für die Bremsscheiben ist unproblematisch und günstig. Anders sieht es bei den Bremsschutzblechen aus. Diese sollte man auf Rost kontrollieren, denn Ersatz gibt es nicht mehr. Bei den Bremszangen sollte man darauf achten, daß die Entlüftungsventile nicht festgammeln und daß die Gummischutzkappen nicht fehlen. Des weiteren ist darauf zu achten, daß die Gummimanschetten zum Schutze der Kolben nicht eingerissen sind. Es gibt übrigens recht günstige Bremssattel-Überholsätze.

Grundsätzlich sollte man bei einer Bremsanlage alles achsweise austauschen, sprich Bremssättel, Bremsschläuche und Bremsbeläge.

Viel Erfolg

CS

Die Bastelecke

Blinkgeber aus der Steinzeit

In diesem Beitrag soll das Prinzip des altentümlichen Bimetall-Blinkgebers vorgestellt werden. Im Anschluß wird der Austausch desselben beschrieben.

Ein Bimetallstreifen besteht aus zwei Lagen Metall, die der Länge nach miteinander verbunden worden sind, sich bei der Erwärmung unterschiedlich stark ausdehnen, so daß sich das Metall verschiebt.

In Blinkgebern alter Art wird dieser Effekt ganz simpel zur Erzeugung eines Blinklichts ausgenutzt. Über einen geschlossenen Bimetall-Kontakt wird bei Betätigung des Blinkers der Stromkreis zu den linken oder rechten Blinkleuchten geschlossen. Durch den Stromfluß erwärmt sich das Bimetall, verbiegt sich und unterbricht dabei den Stromkreis. Nachdem nun kein Stromfluß mehr möglich ist, kühlt sich das aufgeheizte Gemüt unseres Kontaktes wieder ab, der Stromkreis schließt sich von neuem. Der Vorgang kann sich wiederholen, es blinkt.

Was heißt das? Zweierlei:

1. Die Zeit bis zum ersten Blinken ist länger als das normale Blinkintervall, da sich das Bimetall von

„Zimmertemperatur“ erstmal auf die Arbeitstemperatur aufheizen muß, und das dauert! Zur Realisierung des darauffolgenden Blinkens reicht jedoch eine verhältnismäßig kleine Temperaturdifferenz aus.

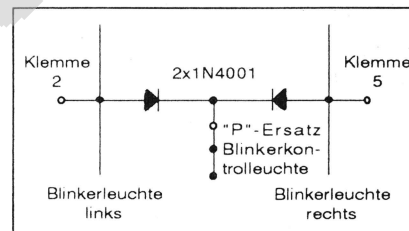
2. Da die Erwärmung des Bimetalls quadratisch von der Spannung abhängt, also 10% höhere Spannung sind 21% mehr Erwärmung, werden auch schon kleinere Schwankungen im Bordnetz mit einer Änderung des Blinkintervalls honoriert.

Wer also aus einem der oben genannten Gründe oder weil der alte Geber defekt ist, einen neuen elektronischen Geber einbauen will, sollte das folgende beachten:

Der originale Geber trägt italienische, von der DIN-Norm abweichende PIN-Bezeichnungen (DIN-Bezeichnung in Klammern):

- L	(49a)	Ausgang des Blinkgebers
- Geh.	(31)	Masse
- +	(49)	Schaltplus, Spannungsversorgung des Gebers
- P	(?)	Blinkerkontrollicht

Der Anschluß P ist bei den elektronischen Gebern in der Regel nicht vorhanden. Ist der Anschluß an Klemme 49a nicht möglich, muß eine Ersatzschaltung verwendet werden:



Ersatzschaltung für die fehlende Klemme P

Ihr müßt also nur jeweils die Zuleitung für die Blinklichter links/rechts anzapfen und so über Dioden miteinander verschalten, daß die beiden markierten Seiten der Dioden miteinander verbunden werden. An dieser Stelle wird dann das Kabel angeschlossen, das früher zur Klemme P führte.

Eine gute Signalwirkung wünscht Euch

Euer

Thorsten Machner



Parklicht

Wer seinen Spider mit Parklicht ausrüsten möchte und über elektronische Grundkenntnisse/Fertigkeiten verfügt, kann den Einbau mit relativ wenig Aufwand selbst durchführen. Als Material werden vier Dioden 1N4001 (oder ähnliche), ein Umschalter sowie ein paar Meter Kabel benötigt.

Beginnt mit der Arbeit im Motorraum. In der Nähe der vorderen Quertraverse findet Ihr an der seitlichen Spritzwand einen zweipoligen Stecker, über den die vordere linke bzw. rechte Standlicht/Blinklichteinheit angeschlossen ist. Zur Kontrolle könnt Ihr bei eingeschaltetem Standlicht diese Verbindung trennen, sinnigerweise muß jetzt das entsprechende Licht ausgehen.

Meßt nun mit einer Prüflampe die beiden Steckerpins durch. Das Kabel, bei dem die Prüflampe leuchtet, ist durchzutrennen und eine Diode einzubauen. Die markierte Seite der Diode muß an das Kabel gelötet werden, das zum Stecker führt (Durchlaß in Richtung Standlicht). Seid Ihr vorne mit dieser Arbeit auf beiden Seiten fertig, kommen die Rücklichter dran.

Hier habt Ihr es etwas einfacher. Zunächst werden die Rücklichtverkleidungen

abgebaut, in die Anschlußkabel für die Rücklichter werden nun auch Dioden eingebaut. Die Markierung der Diode muß auch jeweils auf der Seite liegen, an der das Rücklicht angeschlossen wird.

Zur Überprüfung schaltet Ihr das Standlicht ein. Brennt eine Leuchte nicht, so habt Ihr wahrscheinlich eine Diode verkehrtherum eingebaut.

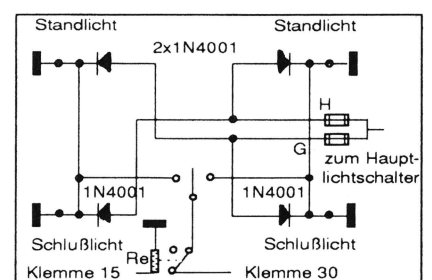
Hat bis hierher alles funktioniert, könnt Ihr jetzt mit der Parklichtverkabelung beginnen. Dazu wird jeweils ein Kabel an der Verbindungsstelle zwischen Stand- bzw. Schlußleuchte und der Diode angelötet - im Notfall könnt Ihr die Verbindung auch über Lüsterklemmen herstellen.

Nachdem die Lötstellen isoliert worden sind, werden die vier Kabel zum Einbauort des Schalters verlegt. Jeweils die beiden Kabel für die linke bzw. rechte Seite schließt Ihr an einem Außenkontakt des Umschalters an. Der Mittelkontakt schließlich wird mit einer Dauerplus führenden Leitung vom Amaturenbrett verbunden. Habt Ihr dann den Schalter eingebaut und alle Kabel ordentlich verstaut, ist die Arbeit getan.

Bei der anschließenden Überprüfung achtet auch auf die Schalterpositionen für Parklicht links und rechts. Bei vertauschten Schalterstellungen Schalter einfach gedreht einbauen.

Für diejenigen unter Euch, die schon etwas mehr Erfahrung im Umgang mit der Kfz-Elektrik haben, wird im folgenden eine Erweiterung der Schaltung beschrieben.

Diese Ergänzung verhindert das Einschalten des Parklichtes während der Fahrt. Dazu ist es erforderlich, den Mittelkontakt des Umschalters über ein Relais zu führen. Entnehmt diese Erweiterung bitte dem nachstehenden Gesamtschaltbild.



Viel Spaß beim Einbauen.

Euer

Thorsten Machner

Weihnachtszeit..

Weihnachtszeit-Spiderzeit!

Daß der Winter keine Spider-freie Zeit sein muß, können wir am besten zu Weihnachten zeigen, wenn es dann wieder heißt: "Was schenke ich meinem Freund?"

Ja, richtig gelesen, ich schenke meinem Auto etwas zu Weihnachten. Hat es mich nicht über lange Zeit, egal ob Frühling, Sommer oder früher Herbst, so reichlich beschenkt und verwöhnt mit der wundervollen Geste des Offen-Fahrens? Schenkt man seinen Liebsten nicht immer etwas zum heiligen Fest?

Ja, dann hat unser kleiner italienischer Freund allemal ein Präsent verdient. Nur was paßt zu ihm? Etwas Persönliches soll es sein und nützlich ohnehin und vor allen Dingen kein Schnick-Schnack, den sowieso jeder Zweite verschenkt.

Wie wäre es dieses Jahr mit etwas Selbstgemachtem? Zum Beispiel eine kleine Verführung mit anschließendem "Schrauben" unterm Weihnachtsbaum. "Leise rieselt der Schnee auf das Cabriolet" könnte eine selbst gesungene Aufnahme für das Autoradio lauten. Anzubieten hätte ich da noch den Treuegutschein gegen mutwilliges Verlassen, oder eine Erlebnistour zu der Geburtsstätte des Liebsten wäre auch eine Aufmerksamkeit, die immer gut ankommt.

Das ist alles immer noch nicht persönlich genug? Da hätte ich noch die original selbstgemachten Spider-Weihnachtsplätzchen aus reinem synthetischen Öl, die man dann zu zweit in der zum Autokino umgebauten Garage nascht, während die Dias vom letzten Treffen über die Leinwand blitzen.

Na gut, man kann sich auch mit einem Holzlenkrad oder ähnlichem Zubehör relativ einfach aus der Affäre ziehen, aber ist das nicht allzu offensichtlicher Egoismus?

Glaubt mir, der Spider hat es verdient, mit in das Fest der Liebe integriert zu werden, und wir wollen deshalb der Spider gedenken, die nicht in den Winter-Erholungsurlaub durften. Wir gedenken der Mißhandelten, der Alleingelassenen in den Scheunen, auf den Schrottplätzen und der Verbliebenen aus der immer kleiner werdenden Familie der Fiat Spider.

So wünsche ich denn frohe Weihnachten allerseits

Euer

Marco Kollmeier



Gestatten: Nick Bock

Jeder der sich ein wenig für Autos interessiert oder ab und zu ein wenig Zeitung liest, verbindet diesen Namen mit Bernstein und Porsche.

Sicher gibt es einige, die weder von Nick Bock noch von Bernstein je etwas gehört haben. Porsche, ja den kenne ich. Nun ist Bernstein kein Name, sondern das Material für das im Guinnessbuch eingetragene, teuerste Modellauto der Welt, den 356 Speedster aus 4,5 Kg blauem Bernstein und 1 Kg Sterling-Silber. Spätestens jetzt dürfte wohl der letzte sein wissendes "ach so" herausgebracht haben.

Über dieses so sagenhafte Modellauto im Maßstab 1:10 haben sicher

die meisten von uns schon etwas gelesen, wenngleich die wenigsten es wirklich sehen durften.

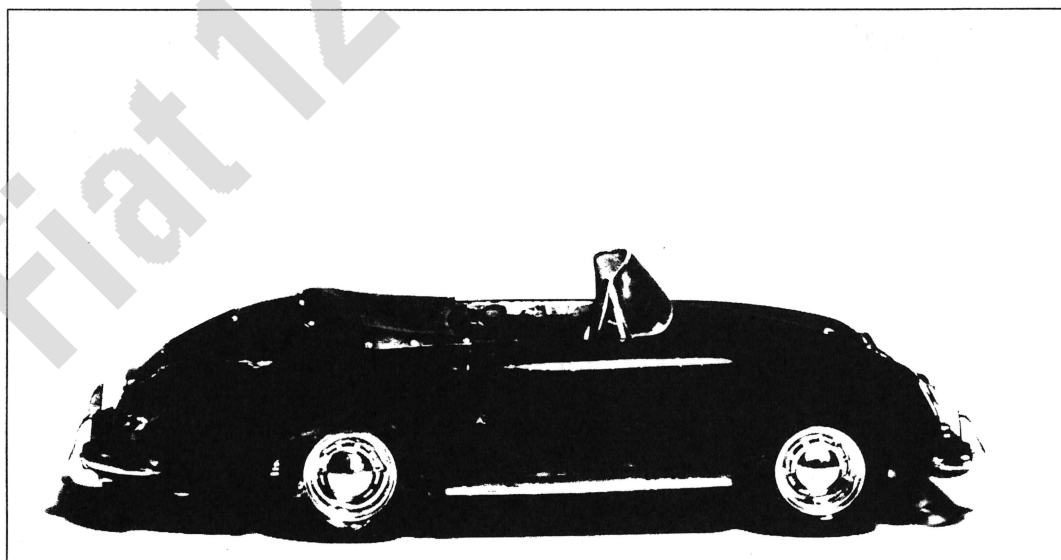
Der Grund für mich Nick Bock in Kampen auf Sylt zu besuchen lag weniger in der Tatsache, daß Nick traumhafte Vorkriegssoldtimer im Maßstab 1:8 naturgetreu nachbaut, als vielmehr in der Art und Weise, wie er seine Ideen verwirklicht.

Interessant erschien mir die Frage nach Material und Verarbeitung. Der Bernstein im Porsche war hierbei weniger das Material, welches ich für meine Spidertüfteleien im Auge hatte. Als Kunststoffe zum Beispiel gilt es glasfaserverstärkte

Spachtelmasse zu verarbeiten, welche ich hierauf schon erfolgreich zur Reparatur meiner Perrenningecken eingesetzt habe. Auch Plexiglas ist lackiert kaum von Metall zu unterscheiden (von der Festigkeit mal abgesehen), läßt sich nur ungleich leichter verarbeiten.

Dieses schien mir für eigene Schriftzüge und andere wenig beanspruchte Teile ideal zu sein. An Metallen kommen in erster Linie Sterling-Silber und eine (geheime!) Alu/Zink-Legierung zum Einsatz. Silber kann man gut zum Beispiel für die etwas "besseren" Schriftzüge oder andere spleenige Details benutzen. Die Alu/Zink-Legierung ist sehr schön,

um kleine, metallisch glänzende Gegenstände zu gießen, da es sich hervorragend polieren und bearbeiten läßt. Als Gußform hierfür gibt es kaum etwas vielseitigeres als Silikon-



Reportage

kautschuk, der flexibel genug für die irrsten Formen und temperaturbeständig bis ca. 400°C ist. Des weiteren verwendet Nick Naturmaterialien, wie

Leder, Bryerre- Holz, Seide oder (Feuermelder-) Glas.

Diese Mischung gibt seinen Miniaturen ihren Glanz und ihre Ausstrahlung, die sie auf dem Foto kaum vom Original unterscheiden lassen. Wenn Nick mal andere Materialien als im Original verwendet hat das

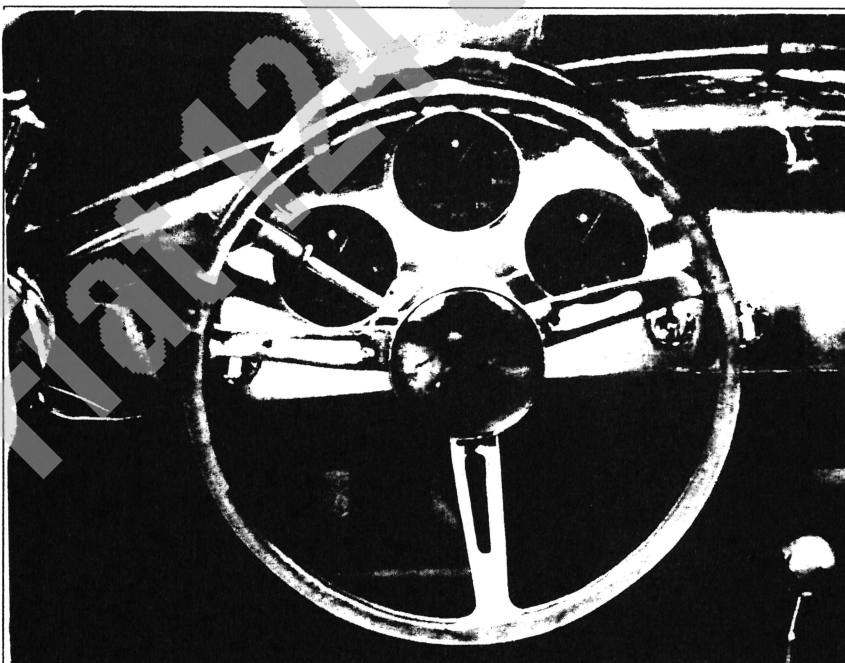
natürlich seinen Grund.

Viele Metallteile sehen in Miniatur einfach plump aus. So ist zum Beispiel die Karosserie bei Nick aus Kunststoff, weil es einfach besser aussieht und die Form im Kleinen eleganter erscheinen läßt. Nick Bock ist eben als erstes Künstler und kein Realitätsnach-

ahmer. Bei ihm steht die Ausstrahlung und die Liebe zum Detail im Vordergrund. Abmessungen können also mal nicht ganz mit dem Original übereinstimmen. Aber Proportionen wirken im Kleinen einfach anders, bei Nicks Basteleien teilweise harmonischer, als beim Vorbild. Vielleicht habt Ihr ja eine kleine Anregung für lange Winterabende bekommen. Ich bin jedenfalls ganz wild drauf gleich loszubasteln.

Viel Spaß, schöne Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr wünsche ich Euch!

Oliver Meyer





Regionalverantwortliche

Bereits beim letzten Pfingsttreffen wurde angekündigt, daß wir die Regionalisierung des Clubs fördern möchten, ohne dabei heute von uns wahrgenommene Aktivitäten zu "delegieren". Wir suchten also keine Entlastung (obwohl das manchmal auch nicht schlecht wäre), sondern eine stärkere Mitwirkung der Mitglieder (dies ist ja bekanntermaßen ein Standardproblem fast aller Clubs).

Von Hamburg aus können wir leider kaum in effektiver und/oder effizienter Art und Weise einen Stammtisch in Köln etablieren oder ein Regionaltreffen in München organisieren (die arme Clubkasse). Auch die Kenntnis kompetenter Ansprechpartner im Reparaturfall ist für einzelne Regionen naturgemäß zentral nicht handhabbar. Wir halten es deshalb für sinnvoll, daß solche Informationen auch dort vorliegen, wo sie gebraucht werden.

Nun sollen die "Aufgaben" den einzelnen "Regionalbetreuer" nicht überfordern. Wir möch-

ten aber schon sicherstellen, daß der Kontakt zum einzelnen Mitglied größer wird. Es wurde ein Aufgabenkatalog - gemeinsam mit denjenigen, die damit arbeiten müssen - erstellt. Die Regionalleiter sollen insbesondere

- Ansprechpartner sein für alle Mitglieder der benannten Region in Bezug auf

- Werkstätten (Schrauber, Lackierer, Sattler, Karosseriebauer etc.)

- Ersatzteilversorgung (Lieferanten, Gebrauchtteilehörer)

- Kontaktadresse und -telefon (!) für regionale Treffen, Stammtische, Veranstaltungen bilden. Soweit möglich, sollten sie dabei eine aktive Rolle übernehmen.

- Die Verbindung vom Vorstand zur Region herstellen.

- Bei Bedarf ein regionales Archiv (Werkstatt- und Reparaturhandbücher etc.) aufbauen. Vom Vorstand erfolgt hierzu eine direkte Unterstützung. Material wird bereitgestellt.

- Ansprechpartner für neue Mitglieder in der Region sowie Interessenten sein. Dazu gehören auch Infozettel und -mappen.

- Werbepartner für die Clubzeitung (z.B. regionale Werkstätten) und Sponsoren für regionale Treffen gewinnen helfen.

- Zuträger für die Clubzeitung (Einfälle für Artikel, lokale Themen, Annoncen etc.) aus den Regionen sein.

Einige Mitglieder konnten wir bereits bei besagtem Treffen für's Mitmachen gewinnen. Seitdem wurden einige Gespräche geführt und Überzeugungsarbeit geleistet. Thorsten Machner hat pilotmäßig im Herbst schon einmal alle Kölner zu einem Bier zusammengetrommelt. Die Resonanz war jedenfalls vielversprechend. Vielleicht schreibt er uns noch einen kurzen Bericht hierüber.

Ihr findet in dieser Ausgabe eine aktualisierte Mitgliederliste, sowie eine Deutschlandkarte, auf der die entstandenen Gebiete skizziert sind.

Reportage

Jedes Mitglied ist zukünftig einer Region zugeordnet. Eine Ausnahme bildet Hamburg, wo der gesamte Vorstand selbstverständlich ein Hauptbetätigungsfeld seines Wirkens sieht. Einige Gebiete bleiben -

hoffentlich nur vorerst - weiße Flecken, denn es ist uns leider nicht gelungen, im ersten Anlauf eine flächendeckende Betreuung auf die Beine zu stellen. Aber was nicht ist

Für folgende Gebiete konnten wir Regionalverantwortliche gewinnen, wobei Michael Möller der Ansprechpartner bzw. Koordinator ist:

<u>Region</u>	<u>Anzahl Mitglieder</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Tel.Nr.</u>
1. Schleswig-Holst.	(z.Zt. 15 Mitglieder)	Thorsten Scheele	04381/5814
2. Hamburg	(z.Zt. 58 Mitglieder)	Christian Schlamp	040/700540
3. Berlin	(z.Zt. 15 Mitglieder)	Lutz Radusch	030/6644746
4. Friesland	(z.Zt. 14 Mitglieder)	Jürgen Albrecht	04421/35246
5. Bielefeld	(z.Zt. 16 Mitglieder)	Christian Laux	0521/86815
6. Kassel	(z.Zt. 14 Mitglieder)	Werner Lontke	05561/81530
7. Köln	(z.Zt. 31 Mitglieder)	Thorsten Machner	02203/62244
8. Frankfurt	(z.Zt. 16 Mitglieder)	Ralph Hämmerlein	09256/467
9. Schwarzwald	(z.Zt. 11 Mitglieder)	Fritz Ramsaier	07441/87301
10. München	(z.Zt. 8 Mitglieder)	???	
11. sonstige	(z.Zt. 11 Mitglieder)	nicht zugeordnet	

Die Adressen dieser Regionalbetreuer findet Ihr natürlich auch in der beiliegenden Adressenliste. Ach ja, seht Ihr die Fragezeichen? Für den Raum

München suchen wir noch dringend Interessenten !! Bitte bei Michael Möller melden (040/81 05 90). Wir hoffen, Euch schon in der nächsten Ausgabe wei-

tere Informationen zu dieser Aktion geben zu können.

Mö

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Postweg 77d, 2153 Neu-Wulmstorf.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5,-DM je Heft, im Jahresabonnement 30,-DM frei Haus.

Auflage 300 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 nachdrucklicher Genehmigung der Redaktion.

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/92.

Satz&Layout: Ralf de Vrée

Krochmannstr. 4

2000 Hamburg 60

Tel.: 040/515915

Druck: Druckdienst Abendroth
Mundsburger Damm 45

2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Ralf de Vrée, s.o.

Mitglieder d. Redaktion:

Ralf de Vrée (rdv)

Oliver Meyer (om)

Michael Möller (mö)

Christian Schlamp (CS)

Anschrift: s.o.

Bankverbindung:

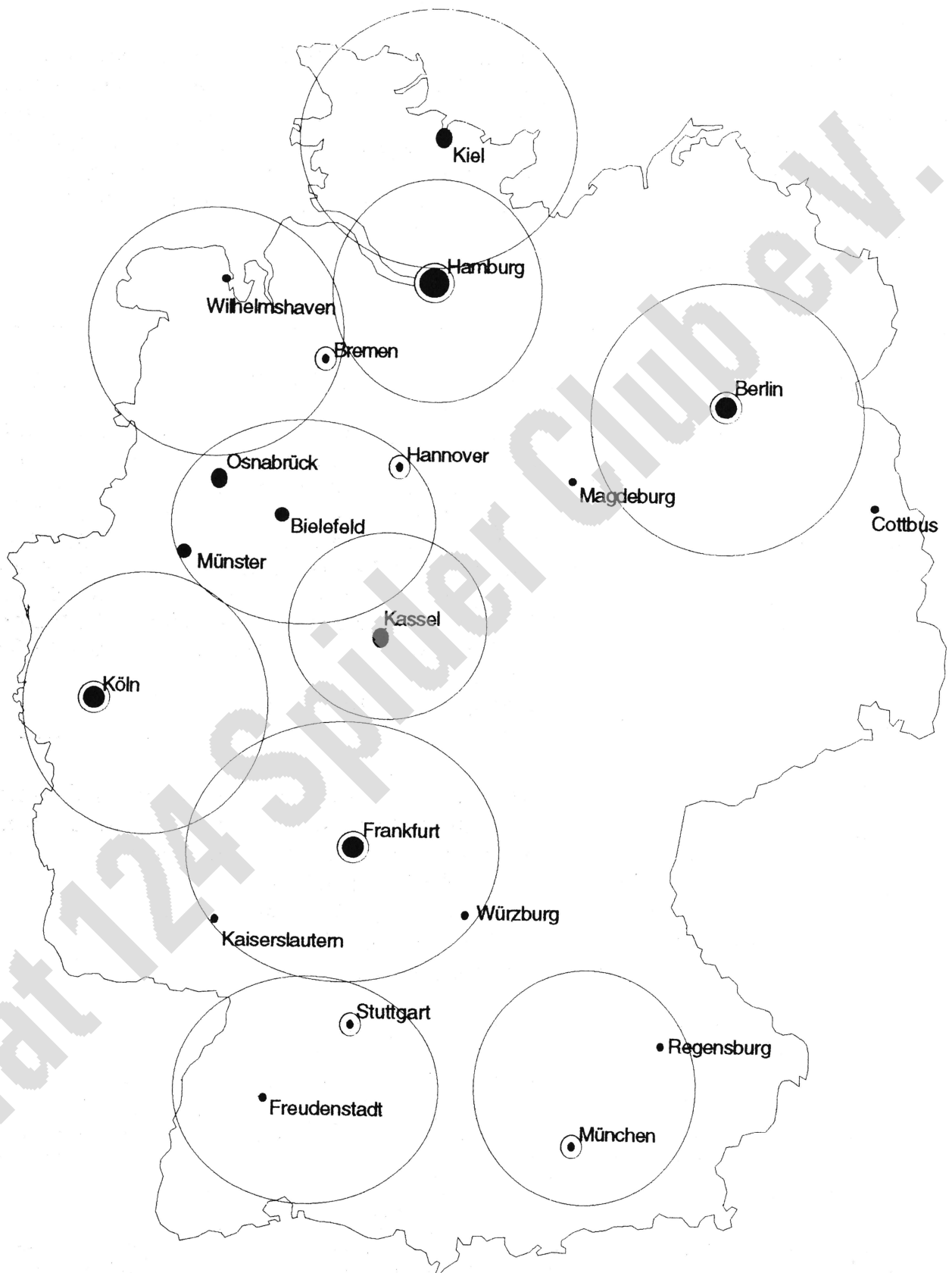
Commerzbank Hamburg

BLZ 200 400 00

Kto.-Nr. 16 69 126



Der Vorstand



Wie man ein Treffen organisiert

Viele von Euch werden sich noch an das Pfingsttreffen in Freudenstadt erinnern.

Fritz Ramsaier, der das Jahreshaupttreffen 1991 in Freudenstadt ausgerichtet hat, war so

nett, für uns eine Anleitung auszuarbeiten, in der Wissenswertes über das Organisieren von Treffen steht und was man beachten sollte (Hotel, Sponsoren, zeitliche Abläufe).

Diese Ausarbeitung kann von jedem, der gerne auch einmal ein Treffen organisieren möchte, bei mir angefordert werden.

Euer
Christian

Zu guter Letzt..

Wir haben eine neue Kontonummer!

Aus Kostengründen und um doch etwas dichter bei der Hausbank zu sein, haben wir das Konto von Winsen nach Hamburg verlegt, wobei der Hauptgrund war, daß wir dadurch über die Hälfte der Kontoführungsgebühren einsparen.

Das alte Konto bleibt jedoch bis zum April 1993 bestehen, damit keine Zahlungseingänge verloren gehen.

Um einigen Ärgernissen fürs nächste Jahr vorzubeugen, sind hier noch einige Grundregeln, welche die Zahlungsmoral betreffen:

1. Es gibt keine Rechnung. Jedes Mitglied ist von sich aus verpflichtet, den Jahresbei-

trag bis zum 15.02. zu entrichten.

2. Jedes Mitglied hat mit seiner Unterschrift auf dem Aufnahmeformular die Satzung des Clubs akzeptiert. Diese wird nur auf ausdrücklichen Wunsch ausgehändigt.

3. Bei Bankirrläufern ist das Clubmitglied verpflichtet, den Nachweis für die ordnungsgemäße Zahlungsanweisung zu erbringen. (Auch wir machen Fehler.)

4. Eine Mahngebühr von DM 15,— wird laut Beschluß von Pfingsten 1989 mit der ersten Mahnung erhoben.

Wir wissen, daß diese Regelungen für die meisten von Euch selbstverständlich sind.

Doch kommt es vor allem bei neuen Clubmitgliedern immer wieder vor, daß einige von den aufgezählten Punkten zur Nichtzahlung der Beiträge führen. So teilte mir vor ein paar Tagen jemand am Telefon mit, daß er aus Prinzip erst nach der dritten Mahnung zahlen würde - und das nach 8 Monaten Zahlungsaufschub.

Ich wünsche Euch allen ein Frohes Fest und ein erfolgreiches neues Jahr.

Euer Christian



Autos, die Geschichte machten

“Autos, die Geschichte machten - FIAT 124 Spider/Coupe”

So heißt das langerwartete Buch aus dem Motorbuch Verlag Stuttgart (1992). Vor einigen Monaten hatten wir es ja bereits angekündigt, und deshalb soll es nun auch allen Interessierten vorgestellt werden. Der Preis beträgt 39,80 DM.

Der Autor Roberto Bruno spannt auf 150 Seiten einen Bogen von den Cabriolets und Coupés von FIAT in den 50er und 60er Jahren bis hin zur letzten Serie, dem Pininfarina Europa Spider. Vor allem die Ursprungs- und Entstehungsphase skizziert er sehr prägnant.

Das Buch ist äußerst übersichtlich, wobei die Photos (übrigens durchgehend in schwarzweiß gehalten) recht stilsicher zusammengesucht wurden. Sie lockern den Text angenehm auf, sind z.T. sehr schön aufgenommen und machen so aus dem Buch eine vortreffliche Lektüre für einen kalten Winterabend. Besonders positiv fiel mir die lockere Form der

Formulierungen auf, die dem Enthusiasten nicht mit zuviel technischen Details das Lesen vergrätzt. Es ist jedoch zu bemängeln, daß das Buch - auch in den Anhängen - nicht auf die Bedürfnisse von Technikern und do-it-yourself orientierten Freaks eingeht.

Leider finden sich auch Widersprüche, die dem Autor selbst wohl “durchgerutscht” sind (plausibel sollten die Aussagen schon sein). Außerdem sind abweichende Aussagen (z.B. insgesamt gebaute Fahrzeuge, Fahrgestellnummern etc.) zu dem kürzlich vorgestellten Buch über die “FIAT und Lancia Twin Cams” (vgl. SM 3/92) festzustellen. Die Ursache hierfür liegt vermutlich weniger in der Seriosität der Recherchen, als vielmehr in unterschiedlichen Kenntnisständen verschiedener Stellen bei FIAT und Pininfarina. Mangelnde werksinterne Dokumentationen fördern in solchen Fällen wohl auch die Entstehung von Legenden und Gerüchten.

Ich hätte mir insbesondere gewünscht, daß das

Buch stärker noch als Nachschlagewerk zu nutzen ist. Ein nachvollziehbarer chronologischer Ablauf, der vor allem Unterschiede zwischen bestimmten Typen detailliert aufzeigt hätte wohl den Rahmengesprengt. Ganz zum Schluß - wenn es um die vermeintliche Kaufberatung geht - hat den Autor dann wohl die Lust am Schreiben verlassen. Wie mit der heißen Nadel gestrickt strebt er dann unwiderbringlich dem Ende zu.

Nun möchte ich aber zum Schluß doch noch eine Lanze für dies Buch brechen. Dem Werk von Roberto Bruno kommt vor allem das Verdienst zu, als erstes in deutscher Sprache die Typengeschichte unserer Fahrzeuge umfassend dargestellt zu haben. Bisher mußte man sich vieles selbst zusammenreimen. Also, selbst wenn viele Fragen noch offen bleiben: Auf Eurer Weihnachtswunschliste sollte das Buch in keinem Fall fehlen.

Mö

Buchvorstellung

Ersatzteilnews

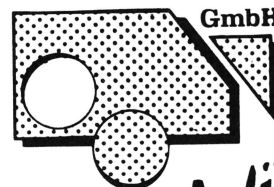
So hier die ersehnten Ersatzteilnews der Firma Holtmann&Niedergerke, die hoffentlich noch rechtzeitig zu Weihnachten bei Euch ankommen:

- Buch 124 Spider/Coupé (s.Buchbesprechung, d.Red.) 39,80 DM
- Reparaturkit Radiokonsole je nach Farbe 98,00 DM - 118,00 DM
- Armaturenblechträger, Mittelteil in Vollmetall verchromt 198,00 DM
- Rückleuchtengläser Typ AS 198,00 DM/Stk.
- Dichtgummi Türleiste jetzt auch befilzt lieferbar 38,50 DM/Stk.
- Radiokonsole für 124 CS0/CS2 Vergasertypen in rot/braun lieferbar
- Repros der Bedienungsanleitungen für 124 Spider div. US-Versionen ab Lager lieferbar
- Satz Nummernschildbeleuchtung, Replika 124 AS/BS/CS bis 1974 298,00 DM
- Reparaturkit für Mittelkonsole in schwarz und beige wieder eingetroffen 199,50 DM
- Schaltsack, Leder, beige oder schwarz 39,50 DM
- Federbeindome auch komplett lieferbar
- Chromplatte Türverkleidung BS/CS lieferbar 76,50 DM/Stk.

DIE SACHE MIT DEM GUMMI.

Es geht eben nicht ohne, ganz gleich ob Dicht-, Pedal- oder Haltegummi. Darum finden Sie unter unseren über 13.000 Teilen auch Klein-, Kleiner- und Kleinstteile – fordern Sie unsere kostenlose Liste unter Angabe Ihres Fahrzeugtyps an.

HOLTMANN &
NIEDERGERKE



Ersatzteile für
Liehaber Fiat

Holtmann & Niedergerke GmbH, Meiersfelder Straße 43, D-4930 Detmold,
Telefon: 052 31 / 5 02 48, Telefax: 052 31 / 5 09 85. Vertretungen: NL 059 95 / 23 36 · CH 01 / 2 42 78 18 · A
02 22 / 3 10 78 65 · F 071 08 / 74 20 · S 03 40 / 7 11 81 · SF (Fax) 08 14 / 3 39 75 · DK 031866253 · GB 03 32 / 38 38 39



Plexiglas-Pflege

Für verblichene Plexiglasscheiben im Verdeck gibt es jetzt spezielle Polierwerkzeuge, die einfach auf eine normale Bohrmaschine gesteckt werden. Kostenpunkt ca. 25,- DM

**Firma Kreeb
Postfach 701
7320 Göppingen**

Neue Werkstatt

Unser Clubmitglied Ralph Hämmerlein hat eine eigene Kfz-Werkstatt eröffnet, mit der er sich auf die Wartung und Restauration von Cabrios und klassischen Automobilen, insbesondere natürlich 124er-Fiat-Spider, spezialisiert hat. Club-Mitglieder (Raum Oberfranken) werden dort gern kostenlos beraten. Die Werkstatt befindet sich in Bayern/Landkreis Hof und ist sehr einfach über die A9 Berlin-München zu erreichen (Abfahrt Münchberg-Süd/Stammbach).

**Ralph Hämmerlein
KFZ & Oldtimer
Kulmbacher Str. 8
8664 Stammbach**

Vom Sommer träumen

Dies kann man zwei Stunden lang mit der Doppel-CD "Cabrio Classics" (von EMI Electrola). Bei Titeln wie "Walking in Memphis" von Marc Cohn oder Crowded House mit "Don't Dream It's Over" kommt die richtige Stimmung auf, auch wenn man nicht unter freiem Himmel sitzt. Auch Songs von Joe Cocker, Starship, Gerry Rafferty und Toto finden sich auf dieser gelungenen CD, die das Prädikat "Autofahrer-Musik" wirklich verdient.

F-I-A-T

Die veröffentlichten FIAT-Synonyme haben Euch augenscheinlich beflügelt! Hier sind zwei weitere Versionen, was F.I.A.T. bedeuten könnte:

Fatal Italian Attempt of Transportation

oder

Feuer In Allen Töpfen

Termine

Neues Konto:
Commerzbank Hamburg
BLZ: 200 400 00, Kto: 16 69 126

Saisoneroöffnungsparty

Wir machen eine Party! Die Saisoneroöffnung wird der Vorstand Anfang April 1993 in Hamburg feiern. Die Einladungen dazu werden spätestens mit der nächsten Ausgabe verschickt!

24.-25. April 1993

Frühjahrestreffen in St.-Peter-Ording (Ihr wißt schon: An der Noooooordseeküste..). Weitere Infos und Anmeldeformular siehe Beilage.

29.-31. Mai 1993

Jahreshaupttreffen 1993 in Kassel. Weitere Infos siehe Beilage, bzw. nächste Ausgabe.

Euro Disney Resort Paris

Hallo Spiderfahrer!

Wir, Christiane, Niklas und Shorty, wollen nach dem nächsten Pfingsttreffen von Kassel aus eine Tour zum Euro Disney Resort unternehmen. Diese Tour in die Nähe von Paris wird ganz zwanglos sein. Das heißt, es wird kein Hotel gebucht und auch kein großes Essen geplant.

Im Groben sieht der Ablauf so aus:

Montag mittag Abfahrt aus Kassel Richtung französische Grenze, dort wollen wir übernachten. Dienstag Weiterfahrt in die Nähe von Paris (evtl. Reims, Chalon oder Troyes). Mittwoch Besuch von Disney. Donnerstag für die Nimmersatten nochmal Disney oder aber ein Ausflug nach Paris (centre d'amour). Freitag ist Heimfahrt angesagt.

Also, wer Lust auf diese Tour hat, kann sich uns anschließen!!!

Ciao Shorty

P.S. Frohes Fest und guten Rutsch!!!!



Suche:

Suche:

Suche dringend folgendes Video: 'Tote Bienen summen nicht' (!) aus 1969 mit Raquel Welsh und einem Fiat Spider in den Hauptrollen.

Bitte melden bei:

Annette Burmester
040 / 438951



Suche:

- 2 Fiat Seitenembleme
- Kofferraumemblem
- Handschuhfachverschluß
- Verriegelung des Ausstellfensters auf der Fahrer-seite
- Auspuffanlage (evtl. auch Edelstahl m. Leistungssteigerung)
- etliche Blechteile Bodengruppe

Werner Schmidt
Ludwig-Hermann-Str. 81d
8906 Gersthofen



Hotline für den Teilemarkt:

040 / 51 59 15

Verkaufe:

Verkaufe:

Fiat 130 B, 6 Zylinder, 165 PS, Bj. 76, 5-Gang-Schaltgetriebe, 70.000 km, TÜV 5/93, dunkelblau, getönte Scheiben, Klimaanlage. VB 6.500,- DM, Besichtigung möglich

Manfred Seliger
Kleinreuther Weg 47a
8500 Nürnberg 10
Tel. 0911 / 347337 (privat)
Tel. 09131 / 68611 (Firma)



Verkaufe:

124 Volumex, Bj. 7/85, 76.000 km, rossomet/beige, Leder, Edelstahl (Endtopf), 2.Hd., Sommerfahrzeug, Scheckheft, VB 25.500 DM

Jörg Keesenberg
040/464454



Verkaufe:

Fiat 124 Abarth Rally 1800 C.C., rot/schwarz, Bj. 74, Fahrgestell-Nr. 00064377, kpl. Originalrestauration, danach 3.000 km, Preis 35 Mio. Lire

Fiat 131 Abarth Rally 2000 16V, rot, rostfreie Karosserie nur zum Neulackieren, Bj. 76, Fahrgestell-Nr. 2044984, 80.000 km original, Preis 32. Mio. Lire

Il compressore SNC S.S. 56 km. 7
33040 Pradamano (Udine), ITALY
Tel. 0039-432-995185 (Fr. Monica verlangen, spricht deutsch)
Fax. 0039-432-6770752



Verkaufe:

Schaffelle dkl. grau, gut erhalten für DS, VB 50,— DM

Reinhard Winter
0221/553817

Verkaufe:

Volumex Spider, Bj. 84, 2. Hand, TÜV neu, rossomet, Dach beige neu, Edelstahlauspuff, Stoßdämpfer neu.

Hermann Sinn
04535/1369



Verkaufe:

Div. Teile aus Fiat 124 US-Spider, Bj. 82:
Motorhaube, Heckklappe, kompl. Türen, Windschutzscheibenrahmen, kompl. Grill, Spoiler, Trittbretter, Schwellerzierleisten, Luftmengenmesser, Black Box (für Kat.), Plastik-Innenkotflügel vorne, etc.
Alle Teile im Bestzustand und rostfrei.

Jörg Struwe
04106/74926 oder 75046



Termine

Verkaufe:

Verkaufe:

124 Euro-Spider DS, EZ 10/82, TÜV neu, KAT, in 91/92 kompletter Neuaufbau des Fahrzeuges, innen kpl. mit bordeauxfarbenem Leder (inkl. Persenning), Wurzel-

holz, hohlraumversiegelt, 7x15 Alufelgen neu, porsche-amethyst-metallic, Preis ab 22.000,- DM gegen Höchstgebot

Thomas Knoblauch
Tel.: 030 / 7537111



**Hotline für den
Teilemarkt:**

040 / 51 59 15

Mitgliederbewegungen

Neue Mitglieder:

Axel Augustin	Kosweg 8	Tel.: 04630 / 434
Frank-Ulrich Barthel	2397 Handewitt/Hanrup Kleiststr. 8	Tel.: 04106 / 69730
Fritz-Otto Bunzendahl	2085 Quickborn Danziger Str. 28	Tel.: 05571 / 3261
Holger Diestelow	3418 Uslar Im Musennest 7	Tel.: 0451 / 60683
Frank Meis	2400 Lübeck Franziskastr. 24	Tel.: 02241 / 41586
Thomas Schumacher	5210 Troisdorf 14 Achterrumredder 16	Tel.: 04383 / 610
	2319 Sellin	

Änderungen:

Margit Allgeier	Ortrudstr. 4	Tel.: 030 / 8512778
	1000 Berlin 41	
Michael Keunecke	Am Courtsgarten 1	Tel.: 02203 / 85859
	5000 Köln 90	
Jens Kuhnert	Speckshörn 1b	Tel.: 040 / 7681123
	2000 Hamburg 90	
Andrea Maus	Zierenberger Str. 40	Tel.: 05677 / 7484
	3527 Calden/Ehrsten	
Ingo Meyer	Straßburger Str. 9	Tel.: 040 / 614 414
	2000 Hamburg 70	
Markus Obermeyer	Hilsstr. 8	Tel.: 0531 / 875706
	3300 Braunschweig/Gartenstadt	
Robert Unger	Schloßstr. 205	Tel.: 0631 / 90996
	6750 Kaiserslautern 32	

Ausgetretene Mitglieder:

Armim Bartelheimer	Gero Baumann	Markus Baumann
Kai Bellmann	Karl-Heinz Brockmann	Annette Burmester
Thorsten Dobbertin	Dirk Eickelmann	Hans Harald Gust
Uwe Haberland	Susanne Hirtenfelder	Michael Klahn
Otto Leonarcik	Susanne Lieser	Jens Ludwig
Jürgen Mook	Michael Puck	Sönke Pusback
Axel Quilliam	Markus Rohlfing	Hermann Sinn
Matthias Thomsen	Uwe Wiska	



Die Herzen der zahlreichen Autofreunde, die sich am vergangenen Wochenende auf dem Lathener Rathausplatz beim Treffen des „Fiat 124 Spider Clubs“ und der „Volumex Interessengemeinschaft“ eingefunden hatten, schlugen angesichts der blitzenden „Schönheiten“ höher. Die Kennzeichen der seltenen Exemplare wiesen aus, daß ihre Besitzer aus allen Ecken Deutschlands angereist waren: Aus Rüdesheim und Berlin, aus Bad Segeberg und Marburg, aus Hamburg und Mainz waren sie zum Treffen kommen, auch um die damit verbundene traditionelle Orientierungsfahrt mitzumachen. Die Siegerpokale, gestiftet von der Versicherungsagentur Schoneville aus Lathen und der Autovermietung Geers, Hüven, gingen an Bernhard Krupp aus Rüdesheim, Christian Schlamp aus Winsen a. d. Luhe und an Stefan Benda aus Hamburg-Altona. Die Trophäe für den schönsten Spider wurde Ulrich Heinbach aus Marburg vom Organisator des Saisonabschlußtreffens, Peter Meyer aus Lathen (er besitzt den Volumex, von dem weltweit nur 500 Exemplare gefertigt wurden, mit der Produktionsnummer 1), ausgehändigt.

Foto: Willy Rave

Objekt der Begierde

Was bislang schamhaft unausgesprochen blieb und auch an dieser Stelle nicht näher gedeutet werden soll, ist doch unwiderlegbare Realität. Der Spider, schon oft ob seiner Höcker auf der Haube und seines femininen Hüftschwunges als Lustobjekt bezeichnet, hat Einzug in die einschlägige Literatur gefunden, und dies bereits in den Siebzigern.

Deshalb hier - ohne weiteren Kommentar - der Beweis aus dem Penthouse, in diesem Fall zweifellos keinem chauvinistischen Vorwurf ausgesetzt.

HWL

Fiat has given new life to the perennial Spider by adding fuel injection and a 100,000 rpm turbocharger to the 1981 model.

SUPER SPIDER

BY WADE HOYT

Ordinarily, a 15-year-old sports car would be completely outdated and tottering on the brink of extinction. However, a unique combination of circumstances has kept the Fiat Spider in brisk demand since its introduction in 1965. First, the styling by Pininfarina was neither radical nor trendy when it was originally drawn, so that, like so many other Pininfarina designs, it has aged remarkably little over the years. Second, it is about the only 2 + 2 convertible still available that doesn't cost more than the average condominium. Lastly, Fiat has managed to maintain and even improve the Spider's performance over the years by increasing its engine size, adding fuel injection, and, for 1981, making turbocharging an option on about ten percent of the 12,000 Spiders that they expect to sell this year.

Legend Industries of Hauppauge, Long Island, has built an excellent reputation with their Windblown brand of turbocharger kits, and they are familiar with meeting U.S. emission-control laws; so they were able to produce a reliable, workable installation in less than 18 months.

The turbo package consists of the blower itself plus low-profile 185/60-x-14 Pirelli P6 radial tires on Cromodora alloy wheels and the mandatory vinyl "graphics" treatment and perhaps some other goodies that had not yet been decided upon at press time. This will add about \$2,000 to \$2,500 to the standard Spider, bringing its price to \$13,000.

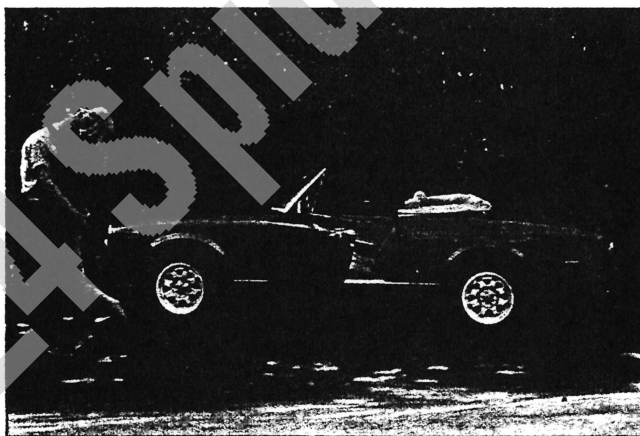
There are two schools of thought when it comes to turbocharging. The Power School, as exemplified by the Porsche 924 Turbo, runs the little exhaust-powered turbine as fast as it can go in order to jam as much air-fuel mixture into the cylinders as possible for maximum horsepower gain. The drawback is that the power all tends to come on with a great whack at about 3,000 rpm. At lower speeds, the engine is a bit strangled.

The Torque School, favored by Saab and Fiat, uses lower boost pressures and sacrifices some peak horsepower for a smooth, even flow of extra torque across the whole rpm range. The result is that it feels like you've got a big, torquey engine under the hood. You'd swear there were six, maybe eight, cylinders smoothly churning out the power for passing or climbing hills with no drama, no unseemly rabbit punches in the small of the back from your bucket seat.

In fact, the broad torque band makes a manual transmission almost superfluous. The automatic Turbo is not only easier to drive; it's also faster than the stick shift all the way up to 80 mph, which is about as much as most Americans can get away with anyway. The automatic Turbo goes from zero to 60 in 8½ seconds and through the quarter mile in 16½ seconds at 82 mph. The five-speed Turbo takes 8.8 and 17 seconds, respectively, although it is doing 83 mph at the end of the quarter, when it is just about to overtake the automatic.

If you haven't been in a Fiat Spider in a few years, the Turbo will knock your socks off. Spinning at about 100,000 rpm, the tiny I.H.I. turbine provides a modest 6 psi of boost. This results in 120 hp at 6,000 rpm and 130 ft-lb of torque at 3,600 rpm, compared with 102 hp and 110 ft-lb by the fuel-injected 1981 engine and an anemic 80 hp from the carbureted engine of 1979.

Although the turbo's boost doesn't look startling on paper, it feels startling on the road. I had a chance to try out four versions of the Spider—normal and Turbo, five-speed and automatic—during a day's outing in and around New York's Bear Mountain State Park. Both Turbo versions combine the Spider's tenacious handling with enough power to break away the rear wheels if you want to. The Turbo has a quick and responsive feel, whereas the normal engine, although peppy, often seems to be

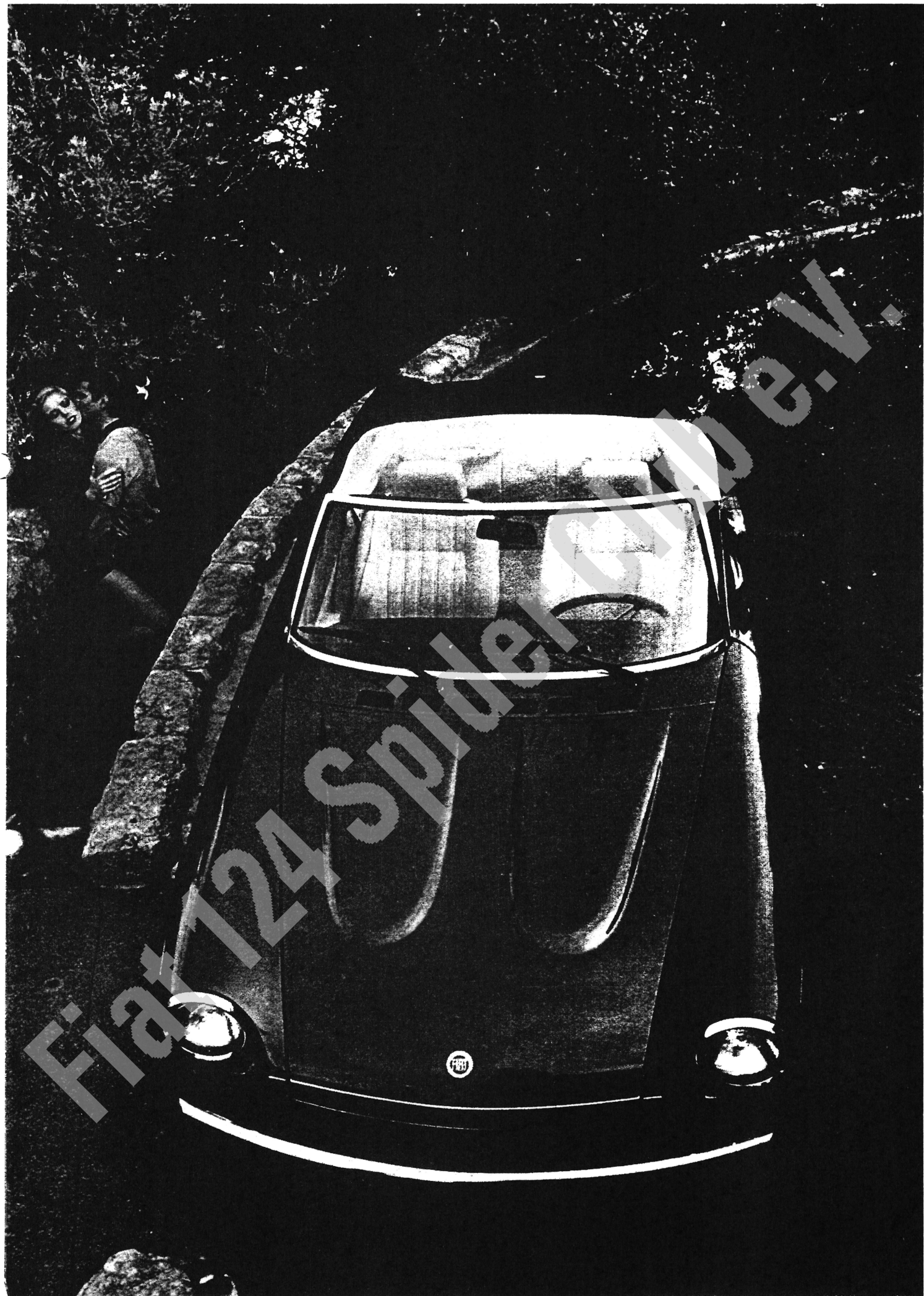


laboring in its effort to show its worthiness.

The infamous "turbo lag" has been engineered out of this installation, as the boost gauge on the dashboard clearly demonstrates. If you are coasting in gear and then suddenly floor the pedal, you can watch the needle zoom from 21 inches of vacuum to full boost in under a second. If you pick a gear that keeps the needle near zero, the transition to full boost is instantaneous. It's a lot of fun, and although the turbo addition has hardly changed the Spider's excellent fuel economy (25/36 mpg for the five-speed, 22/29 mpg for the automatic), the enthusiastic driver who likes to keep the needle in the boost zone will no doubt have to pay the piper at the gas pump.

The Spider's two recent improvements, fuel injection and turbocharging, have brought a graceful evolution of a classic 1960s design into the 1980s. 

Fashions by Neo 80 and Clacson & Frinton, Los Angeles, Calif.



Fotowettbewerb 1992

And the winner is..

Puuuh, also erst einmal vielen Dank für die rege Beteiligung an unserem Wettbewerb. Zwar gab es einige echte Nachzügler, aber wir haben da beide Augen zugedrückt. Aber daß ein Jochen Buck, seines Zeichens 2. Beisitzer, auch teilnehmen wollte, das ging dann leider nicht. Schließlich war der komplette Vorstand die Jury.

Leicht war es nicht. Gerade weil wir das Motiv so frei gestellt hatten, wurden teilweise sehr witzige Aufnahmen zum Wettbewerb eingereicht. Gerade rechtzeitig zur Auswertung kam dann noch ein Weihnachtspaket von FIAT ins Haus, so daß wir einige weitere, schöne Trostpreise vergeben konnten (keine Bange, ein Fiat Panda Modell oder ein Tipo-Wimpel haben wir vorher ausselektiert).

Tja, wer hat denn jetzt gewonnen? Tätärätää: And the winner is...

Richtig, der Gewinner schmückt die Titelseite, und der zweite und dritte Platz zieren die Rückseite dieser Ausgabe.

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Platz: Martin Boels: | Ein 300,-DMH&N-Gutschein |
| 2. Platz: Michael Keunecke: | Ein 100,-DMH&N-Gutschein |
| 3. Platz: Ralph Hämmerlein: | Eine Clubplakette |
| 4. Platz: Eric Hanebutt | |
| 5. Platz: Peter Opolka | |

Die Geschichte zum Gewinnerbild ist kurz erzählt: Unser Mitglied Martin Boels hat im Juli dieses Jahres an einer Hooker-Party in Frankfurt teilgenommen, wobei das Bild in der Abenddämmerung vor der Party aufgenommen worden ist. Leichte Schwierigkeiten gab es mit dem Straßenverkehr, was die Stimmung aber augenscheinlich nicht trüben konnte. Herzlichen Glückwunsch noch einmal!

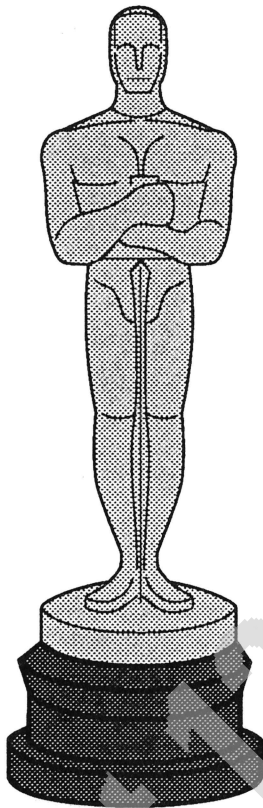
Auch zum zweiten Preis von Michael Keunecke gibt es etwas zu sagen: Beide Bilder oder besser Stilleben sind schon zum alten Fotowettbewerb eingereicht worden und sind also erfolgreich wieder aufgetaucht.

Zum dritten Preis von Ralph kann ich nur sagen: Hoffentlich fahren sie nicht immer so!

Vielen Dank noch einmal für die rege Beteiligung. Erfreut Euch jetzt am ersten Teil der Wettbewerbsfotos. Den Rest veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe.

Ciao

Ralf





Fotowettbewerb 1992



Hanebutt, Eric



Opolka, Peter



Otahal, Olaf



Schmidt, Klaus

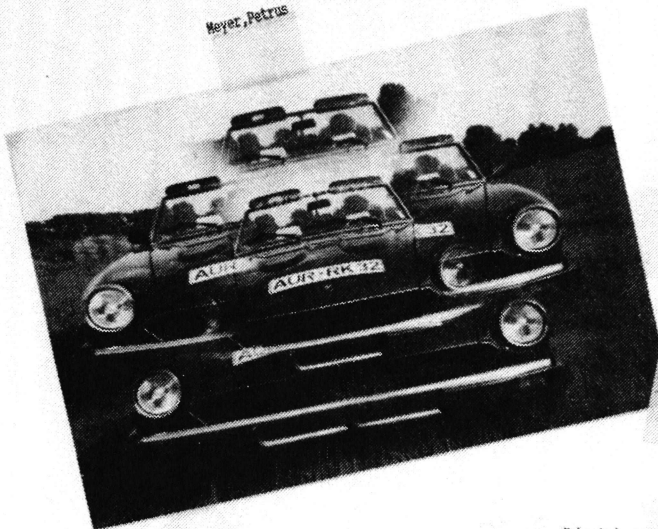


Wagner, Uwe

Fotowettbewerb 1992

Neues Konto:
Commerzbank Hamburg
BLZ: 200 400 00. Kto: 16 69 126

Meyer, Petrus



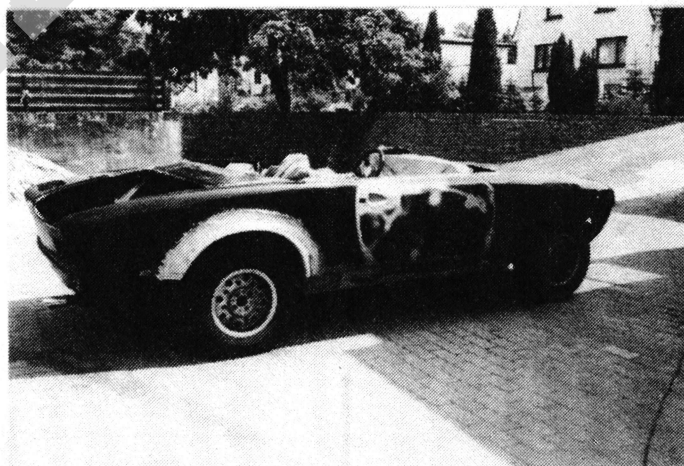
Müller, Horst-Otto



Pohs, Andreas



Kühnert, Jans



2. Preis: Michael Keunecke



3. Preis: Ralph Hämmerlein

