

Spider MAGAZIN



Ausgabe 3/93

9. Jahrgang

5,- DM

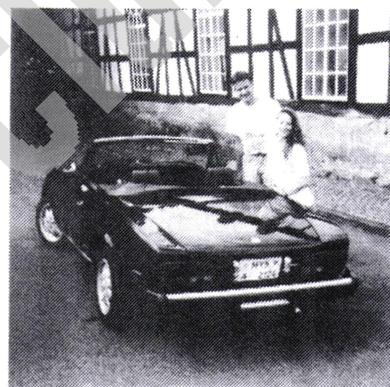


124 SPORT SPIDER

F I A T

Inhaltsverzeichnis

	Editorial	4	
Technik	Die Bastelecke	5	
Meinungen, Reportagen	Giro d'Italia	8	
	Gedanken eines Wiedereinsteigers	11	
	Kleine Pannenhilfe	12	
	Original und Fälschung	13	
Der Vorstand	Achtung: Ersatzteil	13	
	Waschtag	14	
	Nummernspiel Teil II	14	
	Kat für alle	15	
	Fragebogen	16	
	Kunststück	16	
	Rubriken	Regionales	17
		Kurz & bündig	18
Ersatzteilnews		19	
Teilemarkt		20	
Mitgliederbewegungen		21	
Umfeld	Termine	22	
	Oldtimer-Grand-Prix '93	23	
	Lathen '93	24	
	Spider-Literatur	26	
Titelfoto	Spider-Abenteuer	27	
	Versicherungen ..	28	



Redaktionsschluß:

1. Dezember 1993

"Glück im Unglück"
Christian Schlamp
Oldtimer-Grand-Prix 1993



Spider-Magazin, die Zwoote!

Sorry für das späte Spider-Magazin. Aber das habt Ihr unserem PC zu verdanken, der zwei Seiten vor dem Endzustand die Datei zerstörte. Klar weiß ich, was eine Datensicherung ist, aber doch nicht während der Arbeit. Na ja, wenigstens helfen einem die Testausdrucke weiter. Hier also das eigentliche Editorial, das sich mit erfreulicheren Dingen beschäftigt:

Frisch zurückgekehrt aus sonnigen Gefilden, fällt es dann doch schwer, sich wieder ans heimische Naß zu gewöhnen. Und so haben wir unser Oben-Ohne-Feeling unter kanarischer Sonne gesucht und gefunden. Unser spidergeschärftes Auge jauchzte bei jedem alten Fiat oder Lizenz Seat. Doch leider fanden wir nur einen 124 Spezial T und einen MGB ohne Dach im Schatten einer mächtigen Kirche verrotten. Jetzt zurück müssen wir uns schon mit dem Winterschlaf unseres Liebsten anfreunden - oder wird die fällige, hinausgeschobene Reparatur vorher noch vorgenommen?

Wie dem auch sei, die spiderlose Zeit bricht wieder an. Diese zu überbrücken ist auch unsere Aufgabe. Bevor Ihr aber in den Genuß der neuen Ausgabe kommt (oder habt Ihr vorgelesen?), noch schnell ein paar ernste Worte:

In dieser Ausgabe haben wir das Technikblatt und die Mitgliedervorstellung ausgesetzt, weil so viele Beiträge eingegangen sind und wir den 32-Seitenrahmen der Zeitung nicht sprengen wollten. In der nächsten Ausgabe bestimmt mehr davon!

Die Post hat noch ein paar Probleme mit Ihren Postleitzahlen und einige Mitglieder leider wohl auch mit ihrem Erinnerungsvermögen. Jedenfalls gab es wieder diverse 2. Mahnungen, die ausgeschildet werden mußten. Macht uns und Euch das Leben leichter mit einer Einzugsermächtigung!

Und zu den Austritten kann man nur sagen: Ein Familiennachwuchs muß keinen Autoverkauf nach sich ziehen. Es geht auch anders, was u.a. Markus und Bianca Neitzel mit ihrem Baby auf dem Pfingsttreffen bewiesen. Und für die nächste Altersstufe gibt es ja Sitzsonderanfertigungen (siehe SM 2/93). Also, wir wollen mehr junge Spideristi!

Bis denn

Neue Clubtelefonnummer: 0 4 0 / 7 0 0 3 6 3 2

Spider-Magazin Hotline: 0 4 0 / 5 1 5 9 1 5

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Postweg 77 d, 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 und Fotos kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/93.

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)

Jochen Buck (JB)

Michael Möller (Mo)

Christian Schlamp (CS)

Anschrift: s.o.

Bankverbindung:

Commerzbank Hamburg

BLZ 200 400 00

Kto.-Nr. 16 69 126

Die Bastelecke

Springende Nadel des Drehzahlmessers

Im letzten Spidermagazin hat Euch Mö auf eine mögliche Störquelle der kontaktlosen Zündung aufmerksam gemacht, die häufig auf eine beschädigte Zuleitung zur Hallsonde zurückzuführen ist.

Was passiert hier eigentlich technisch? Rein physikalisch wird in einer Spule immer eine Spannung induziert, wenn sich der magnetische Fluß durch besagte Spule ändert. Dieses Naturgesetz nutzt man bei einer kontaktlosen Zündung wie folgt aus: Unter der Spule ist ein Dauermagnet derart angebracht, daß er einerseits magnetisch mit dem Spulenkern und andererseits mit der Verteilerwelle verbunden ist. Auf der Verteilerwelle sitzt nun ein 4-zackiger Stern.

Ihr ahnt schon was passiert: Jedesmal, wenn so eine "Sternzacke" am Spulenkern vorbeiläuft, wird das Magnetfeld des Dauermagneten über die Verteilerwelle und den Stern kurzzeitig geschlossen. Der magnetische Fluß durch die Spule ändert sich für einen kurzen Augenblick schlagartig. Es wird als Folge ein Spannungsimpuls in der Spule induziert. Dieser Impuls wird vom Steuergerät (sitzt auf dem großen Kühlkörper unter der Zündspule) ausgewertet und zu einem Zündimpuls über die Zündspule umgesetzt.

Der von Mö beschriebene Wackelkontakt führt nun neben Zündaussetzern auch zu sogenannten Spannungsspitzen oder Spikes, die das Steuergerät nicht von richtigen Impulsen unterscheiden kann und so fehlerhafte Zündimpulse erzeugt.

Der Drehzahlmesser seinerseits "zählt" die Zündimpulse in einem festen Zeitfenster und ermittelt daraus die anzuzeigende Drehzahl. Auch er kann richtige von falschen Impulsen nicht unterscheiden, so daß die Fehlimpulse dann zu einer falschen - sprich zu hohen - Drehzahlanzeige führen. Der Wackelkontakt tritt naturgemäß unregelmäßig und zum Teil sehr plötzlich auf, was dann zur beschriebenen springenden Nadel des Drehzahlmessers führt. Auftreten kann das Problem bei allen Autos mit einer Transistorzündung.

Nach dieser Einführung werdet ihr jetzt auch sicherlich schnell den Zusammenhang zwischen einem defekten Lichtmaschinenregler und einer springenden Drehzahlanzeige erkennen, der ja im ersten Moment nicht offenkundig ist:

Auch ein defekter Regler kann Spikes auf der Versorgungsleitung des Steuergeräts der kontaktlosen Zündung erzeugen. Der innere

Aufbau eines derartigen transistorisierten Wandlers führt nun dazu, daß Störimpulse in Zündimpulse umgesetzt werden, unabhängig davon, ob die Störung über den Steuereingang oder die Versorgungsspannung in die elektronische Schaltung gelangt.

Die praktische Unterscheidung beider Ursachen ist aber denkbar einfach: Reagiert der Drehzahlmesser auf Rütteln an der Steuerleitung zur Zündbox, müßt Ihr die Hallsonde wechseln. Im anderen Fall gilt Eure Aufmerksamkeit dem Lichtmaschinenregler.

Zum Schluß noch ein kleiner Tip: Auch andere, aber in der Regel zuschaltbare Störquellen können auf die gleiche Weise den Drehzahlmesser zum Springen bringen.

Euer

Thorsten Machner



Umrüstung auf Bleifrei

Die Diskussion, ob man alte Autos auf Bleifreibetrieb umrüsten soll oder nicht, wird schon seit langem kontrovers geführt, und so will ich hier nur meine rein subjektiven Gründe aufführen, warum ich meinen Spider auf bleifrei umgestellt habe.

Zum einen ist es mir zu un bequem, alle 3 bis 5 Tankfüllungen verbleit zu tanken, zum anderen wird die Verfügbarkeit an verbleitem Benzin ständig abnehmen und der Preis wird entsprechend steigen. Außerdem muß wohl nicht extra betont werden, daß die Bleizusätze oder Bleiersatzadditive nicht gerade umweltverträglich sind. Auch verlangt der Einbau eines Kats

(geregelt wie unregelt) nun mal den bleifreien Saft.

Auch den Theorien, daß im Prinzip jeder Motor bleifreitauglich ist (fragt sich nur wie lange), wollte ich mich nicht anschließen. Nicht umsonst sind u.a. die Motoren 124AC000 und 125BC000 von FIAT nicht für den Bleifreieinsatz freigegeben worden. Doch darüber mag jeder anders denken.

Als im letzten Winter die Zylinderkopfdichtung meines Spiders nach Erneuerung rief, war der Zeitpunkt für die Umstellung auf Bleifrei gekommen.

Da hieß es dann Motorhaube runter, Kühler raus, Motor vom

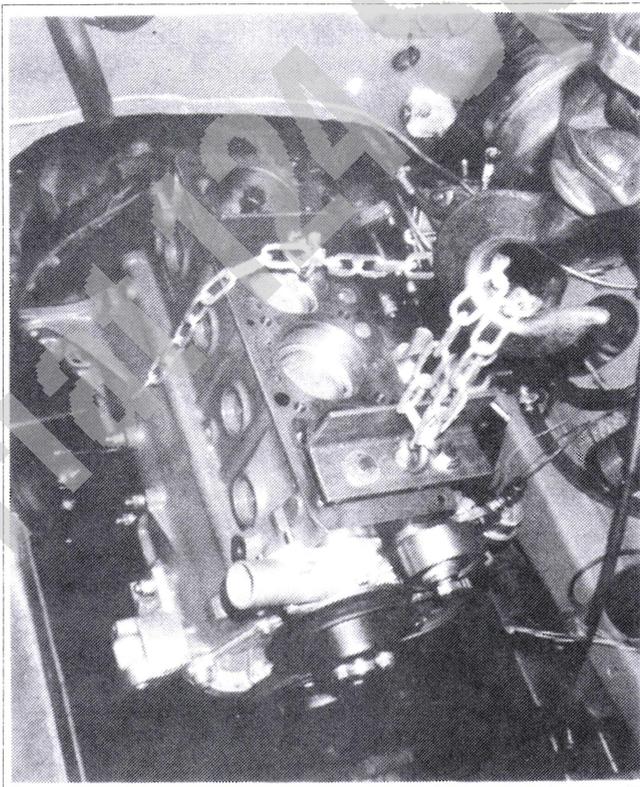
neue Ventile mit einzuschleifen, und die Ventilführungen nebst Ventilschaftdichtungen sollten ebenfalls ausgewechselt werden.

Kostenpunkt für die Überholung des Kopfes etwa 600.-DM bis 1.000.-DM je nach Werkstatt. Damit sind die minimal erforderlichen Maßnahmen auch schon aufgezählt.

Aus meinen Erfahrungen empfiehlt es sich aber nicht, einen überholten Kopf auf einen alten Block zu bauen. Die geänderten Druckverhältnisse (höher!) in den Zylindern belasten die Pleuel- und Kurbelwellenlager stärker, was bei Motoren mit einer Laufleistung jenseits der 100.000km zu Lagerschäden führen kann.

Getriebe trennen und dann ebenfalls raus aus der gewohnten Umgebung. Für den Bleifreieinsatz sind gehärtete Ventilsitze erforderlich, die das Zurückschlagen der Ventile auch ohne Bleidämpfung auf Dauer aushalten. Als Konsequenz sind dann auch

Darum wurden bei dem Motor meines Spiders die besagten Lager mitgewechselt. Wenn man dann schon einmal dabei ist, bietet sich der Tausch von Öl- und Wasserpumpe gleich mit an. Der Wechsel der Kolbenringe, Flexhohlen der Zylinderwände, eine komplette Abdichtung und Lackierung des Motors sind dann auch nur noch Kleinigkeiten. An dieser Stelle möchte ich ein paar Anmerkungen zum Flexhohlen machen. Mit einem speziellen Bohr-



Die Bastelecke

maschinenaufsatz könnt Ihr diese Arbeit recht einfach bewerkstelligen. Das Werkzeug sieht aus wie eine Klobürste. An den Borstenenden sitzen Metallkugeln mit einer rauhen Oberfläche, die für das Hohnbild auf der Zylinderwand sorgen. Die Bürste sollte so schnell oder langsam in den Zylindern auf- und abbewegt werden, daß sich ein gleichmäßiges, um etwa 45° geneigtes Hohnbild ergibt. Wer Fragen zu Detailarbeiten hat, möge sich an Axel Augustin oder Guido Brüning wenden. Letzterem sei hier für seinen Beistand in Wort und Tat noch einmal ganz herzlich gedankt.

Von den Erfahrungen beim Zusammenbau möchte ich nur zwei Dinge erwähnen:

Daß es mehrere Kopfdichtungen gibt (124AC000 und 125BC000 haben die gleiche), ist wohl allgemein bekannt.

Daß es aber auch mehrere Wasserpumpen gibt, die sich auch noch fast nicht unterscheiden, durfte ich live erleben. Die Motoren der alten Spider benötigen eine Pumpe mit kurzem Hals, am besten vorm Einbau vergleichen.

Der Einbau von Motor und Getriebe komplett in einem ging gut. Zwei L-Profile wurden dazu mittels Schrauben, die in die Gewinde für die Zylinderkopfschrauben gedreht wurden, am Block befestigt. Über zwei Ösen konnte dann die Motor/Getriebeeinheit im passenden Winkel an den Haken des Flaschenzugs genommen werden (vgl. Bild vorige Seite).

Mit dem überholten Motor habe ich mittlerweile knapp 8.000km zurückgelegt. Den bleifreien Sprit (Super Plus) verdaut der Motor bisher klaglos. Nur stärkeres untertouriges

Beschleunigen (ist sowieso nichts für Spidermotoren) wird mit Motorklingeln quittiert. Der angenehmste Nebeneffekt ist aber der gesunkene Verbrauch durch geringere Reibungsverluste in den Lagern. Vor dem Umbau war ein Verbrauch von etwa 9,7l/100km das absolut machbare Minimum. Normalerweise waren 10,5 bis 11l/100km kein Thema (1600er mit 2 Doppel-Webervergäsern). Mit den neuen Lagern hat sich der Verbrauch bei allen Fahrweisen um etwa 1,5l/100km gesenkt. Unterstellt man eine langfristige Verbrauchssenkung von 10,5l/100km auf 9l/100km und eine Preisersparnis von etwa 5Pf pro Liter Benzin, so amortisiert sich die Investition von z.B. 1.200,-DM in meinem Fall bereits nach 45.000km! Das alleine ist doch schon eine Überlegung wert?

Euer

Thorsten Machner

Spider-Werbung

Mit Annoncen im Spider-Magazin erreicht man eine fachkundige Zielgruppe - und das zu äußerst günstigen Tarifen. Derzeit gelten folgende Preise:

1/1 Seite 4-farbig (Rücktitel) = 350,-DM

1/1 Seite s/w = 250,-DM

1/2 Seite s/w = 130,-DM

1/4 Seite s/w = 70,-DM

Bei Mehrfachplatzierungen wird bis zu 10% Rabatt gewährt.

Spider-Werbung lohnt sich!



Giro d'Italia

..con la centoventiquattro Spider

Es ist Februar. Wie üblich regnet es in Schleswig-Holstein. Zeit, den Sommerurlaub zu planen!

Da Andrea und ich eine demokratische Beziehung führen (behauptet Andrea jedenfalls), spielt sich jedes Jahr das gleiche Ritual ab: Jeder schlägt ein Urlaubsziel vor...und Andrea entscheidet! Mein Vorschlag dieses Jahr: Italien (schlage ich eigentlich jedes Jahr vor). Dieses Jahr hatte ich Glück, unser Ziel: der Gardasee.

Also fahren wir in meinem Dedra nach Italien, schon alleine wegen des großen Kofferraums, man sitzt bequem, legt lange Strecken schnell und streßfrei zurück und...der Spider, tja, den lassen wir hier in der Garage zurück?? Wo doch eine einstündige gemütliche Ausfahrt an einem lauen Sommerabend den Erholungswert eines Kurzurlaubs hat, wie müssen denn dann drei Wochen Heimaturlaub mit meinem Spider werden?! Ich beschloß also, mit dem Spider zu starten, ja das würde ein Urlaub nach meinem gusto werden.

Die ersten fünf Minuten nach meinem Entschluß waren gefüllt von den schönsten Tagträumen, wie wir (meine Freundin Andrea und ich) durch Italien gleitend, den Fahrtwind im Haar,

bei schönstem Wetter die Landschaft genießen. Doch dann bemerkte ich, bevor man in Italien fahren kann, muß man ja erstmal nach Italien kommen. Von Kiel aus würde das bedeuten: 1500 km hin und 1500 km zurück, im Juli, größtenteils auf deutschen Autobahnen, nein danke! (Ist doch kein Stauspider!)

Also nix wie hin zum Bahnhof und flugs den Autoreisezug Hamburg-München gebucht. So, nun konnte der Urlaub losgehen! In bester Laune erzählte ich am Abend meiner Freundin von meiner Heldentat. In Erwartung eines überschwenglichen Lobes und eines gigantischen Freudentaumels hörte ich ein "Wie soll ich denn das Gepäck für drei Wochen Urlaub in dem Kofferraum unterbringen?" (Frauen packen immer soviel unnötiges Zeug ein!) Ich schlug also vor, sich auf das Wesentliche zu beschränken. Zu diesem Zeitpunkt wußte ich allerdings noch nicht, was Andrea unter "wesentlich" versteht. Es paßte trotzdem alles rein! (Echter Gepäckspider!)

Nach einer angenehmen Zugfahrt kamen wir am Freitagmorgen um 7.00 Uhr in München an. Guterholt und bester Laune traten wir unsere weitere Reise an. Nach einem ausgiebigen Frühstück (wir hatten ja nun viel Zeit für die restlichen 350 Kilometer)

ging es über die Grenze nach Österreich und über den Brennerpaß (20,- DM Maut) nach Italien. In gemütlicher Fahrt über die italienische Autobahn zu rollen, ist wirklich ein Erlebnis, denn kaum ein Italiener hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h. Ständig überholten uns neben gewohnten Mercedes und BMW auch sehr viele Alfa 164 und Lancia Thema mit ca. 160-170 km/h. Auf einer Autobahnstrecke von ungefähr 150 km überholten uns drei (!) Maserati, alle mit ungefähr 200 km/h oder mehr. Ja, nun waren wir in Bella Italia, und schon das Bild auf der Autobahn war für mich der erste Urlaubsgenuß.

Wir fuhren in Trento von der "Autostrada" runter, um jetzt die letzten sieben Kilometer bis Malcesine auf der Landstraße



Reportage

zu genießen. Kurz vor Torbole verläuft die Straße dann in Serpentinaen runter zum See. Die dann folgende Seeuferstraße ist einfach der Traum eines jeden Spiderfahrers, links die steilen Gebirgshänge, rechts der traumhafte Blick über den See. Nach einigen Kilometern durchfährt man den ersten Tunnel, der sich schon durch leichtes Gasgeben in einen riesigen Auspufftopf verwandelt. Welch ein Hörgenuß! (Prädikat: Phonspider!)

Im Hotel angekommen, bezogen wir unser Zimmer mit Balkon zum See, und mein Spider bezog seinen Schlafplatz in der wunderschönen Tiefgarage. Abends im Speisesaal des Hotels zeigte der Kellner uns unseren Tisch für die nächsten drei Wochen. Dreimal dürft Ihr raten, welche Tischnummer wir hatten...richtig: 124!!

Als erstes wurde im Ort eine vernünftige Italienkarte gekauft, um die Touren der kommenden Wochen auszutüfteln. Neben der obligatorischen Tour um den Gardasee fuhren wir diverse Routen, u.a. zum Comer See, nach Bozen und Meran, ins Autodromo von Monza und in die Arena von Verona ("La Traviata" von G.Verdi - beeindruckend!). Meine Vorliebe für Paßstraßen konnte ich hier nun so richtig auskosten. Von einer Tour über drei Pässe möchte ich Euch nun kurz berichten.

Wir fuhren von Malcesine aus

in den Norden nach Sarche und bogen dort ab auf die SS 237, fuhren bis Tione und bogen dort in nördlicher Richtung auf die SS 239 ab. Hier bietet sich dem Spiderfahrer eine herrliche Gebirgslandschaft, die man teils am Fuße der Berge und teils am Hang durchfährt. Alles ist hier sehr üppig bewachsen und lädt geradezu zum gemütlichen Bumeln auf der Landstraße ein (wenig Verkehr). In Dimaro angekommen bogen wir in westlicher Richtung auf die SS 42 ab. Dieses Stück bis Ponte di Legno ist geradezu gigantisch. Durch schon viel schroffere Gebirgsgruppen führt eine wunderschön angelegte Paßstraße (Tonale Paß 1884 m), welche einen überwältigenden Eindruck, gerade im offenen Auto, von der Landschaft vermittelt. In Ponte di Legno bogen wir dann in nördlicher Richtung nach Bormio ab.

Nun folgte die absolute Härteprüfung: der Gavia Paß. Anfangs stellte sich die Paßstraße als nette kleine Ausflugsstrecke dar. Zwar recht schmal, aber in gutem Zustand und...überhaupt kein Verkehr - klasse! (Später wußten wir warum!) Die erste Hälfte der Bergauffahrt gestaltete sich als wahrer Volltreffer: Landschaft pur, im Spider in allerhöchster Intensität genießbar - meraviglioso!

Dann kamen wir an eine Baustelle (die Straße war eigentlich nicht mehr vorhanden). Wir dachten, hier sei die Straße jetzt

zuende, doch der Bauarbeiter versicherte uns, sie werde "da hinten" wieder besser. Auf das "da hinten" warteten wir allerdings bis zum Gipfel. Die weitere Strecke bis zum Gipfel gestaltete sich als unbefestigter Schotterweg, der lediglich durch ein paar weiß angepinselte Steine und hier und da durch ein altes Holzgeländer gesichert war. Um der Gefahr des Steinschlages vorzubeugen, fuhren wir im 1. Gang mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h die einspurige (!) Straße bis zum Gipfel (2621 m) hinauf. Belohnt wurden wir dafür allerdings mit dem schönsten Ausblick einer Paßstraße, den wir jemals gesehen haben. Das Gefühl, welches sich beim Befahren dieser Straße eingestellt hatte, war, nicht irgendein "Touri auf Sightseeingtour" zu sein, sondern hier vielleicht noch eines der letzten Abenteuer, die man mit seinem Auto erleben kann, zu bewältigen. Bei uns kam das Gefühl auf, hier müsse die Zeit stehen geblieben sein, so müssen Paßstraßen aussehen haben, als mein Vater oder mein Großvater sie noch befahren.

Die Abfahrt des Passes in Richtung Bormio gestaltete sich dann wieder normal, hier war auch wieder etwas mehr Verkehr, und wir konnten die schöne Aussicht ein bißchen entspannter genießen. In Bormio bogen wir dann in nördlicher Richtung auf die SS 38, um über das Stilsfer Joch in Richtung



Meran zu fahren.

Die Auffahrt zum Stilfser Joch (zweithöchste Paßstraße Europas) kam uns nach dem Gavia Paß wie eine Autobahn vor. Zwar waren nun so um die 20 Spitzkehren und fünf Galerien zu durchfahren, doch hier ist alles sehr gut ausgebaut, so daß man das Panorama völlig streßfrei genießen kann. Die schönere Seite des Stilfser Jochs ist meiner Meinung nach aber doch die Seite in Richtung Norden (Trafoi/Sponding). Bei unserer Abfahrt hatten wir die Rekordzahl von 48 (!) Spitzkehren zu durchfahren, um zum Fuße des Berges zu gelangen. Man hat hier einen fantastischen Blick auf die Berge der Ortlergruppe (fast 4000 m!).

Ungefähr auf 2000 m Höhe trafen wir einen bergauf fahrenden Triumph TR 6-Fahrer aus Hamburg, der seinem wohl recht heißen Motor eine kleine Ruhepause gönnen mußte. Als er uns ebenfalls offen die Straße runterkommen sah, grüßte er freundlich, wir natürlich auch. Ich war jedenfalls froh, daß ich nicht der einzige "Verrückte" war, der bei ca 6°C offen fuhr. Wir setzten unsere Heimfahrt zum Gardasee dann über Meran und Bozen fort.

Für diese Tour von insgesamt 450 km sollte man sich einen ganzen Tag Zeit nehmen, will man es in Ruhe genießen (ca. 10 Std). Der Spider hat während

der gesamten 4000 km, die wir in den drei Wochen gefahren sind, nicht die kleinsten Schwächen gezeigt, sich auf Paßstrecken sehr angenehm gefahren (Motor/Getriebe-Abstimmung), und auch Thermikprobleme waren ihm fremd.

Pininfarina hätte das Auto "124 Bergspider" nennen sollen, verdient hätte er es!

Erstaunt war ich nur darüber, wie wenig 124 Spider man in Italien sieht. Während des gesamten Urlaubes waren es gerade mal vier Stück, darunter zwei mit deutscher Zulassung. Alfa Spider aller Serien begegneten uns jedoch in Hülle und

Fülle. Viele Italiener schauten recht skeptisch auf den Spider und brachten erst nach längerem Hinsehen ein "Ah, una Pininfarina" hervor.

Schön, daß dieses Auto selbst in Italien nicht zum alltäglichen Straßenbild gehört, er ist halt etwas Besonderes!

Ciao, Euer

Frank-Oliver Grahmann



Kommentar

Gedanken eines Wiedereinsteigers

Mit Spannung erwartete ich die neueste Ausgabe des "Spider Magazins". Nachdem ich vor drei Wochen von Michael Möller nach langjähriger Bearbeitung wieder zum Eintritt genötigt wurde, unter dem Motto steter Tropfen höhlt den Stein.

Ich habe mich lange geziert, aber die positive Veränderung der Vereinsführung gab mir keinen Grund mehr, mich dem leidenschaftlichen Werben von Michael zu widersetzen.

Ich bin also wieder dabei. Es kam der Tag im Juni, und die Post stellte mir die neueste Ausgabe des Spider Magazins zu. Mit Spannung nahm ich die Zeitung zur Hand. Der Umschlag war der gleiche geblieben, aber innen merkte man den unerbittlichen Fortschritt, die Zeitung wirkte richtig aufgeräumt.

Der einzige Teil, der sich wohl nicht im Laufe der Jahre verändert hat, ist der kleine Teil vom Impressum:

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.

Diesen hat Günter Danner, ein früheres Mitglied, beigeleitet. Ein großes Lob also für den Macher Ralf de Vrée und seine Mannschaft. Es ist schon ein gewaltiger Schritt von einer photokopierten Loseblattsammlung zur heutigen Ausgabe. Wobei es ohne die Vorläufer von einst höchstwahrscheinlich kein Spider Magazin in seinem heutigen Gewand gäbe.

Nun aber zum Inhalt, was mir so beim ersten Schnelldurchgang auffiel. Mit Interesse las ich den Artikel über die Jahreshauptversammlung von Margit Allgeier, die Jahreshauptversammlung wird als Höhepunkt des Vereins angesehen. Mit Verwunderung stellte ich fest, der Club hat sich gewandelt. Die Mitglieder tagten im Schloßhotel, es fehlt nur noch die Klubkrawatte und das entsprechende Sakko. Ich fragte mich unwillkürlich, bin ich in einem Club von Millionären gelandet oder von Leuten, die nur 100 DM in der Tasche haben und 110 DM ausgeben.

Ich erinnere mich daran, daß früher leidenschaftlich ums Geld gerungen wurde und die Mark bei vielen dreimal umgedreht wurde. Aber aus den ehemaligen Studenten sind heute Menschen mit Einkommen geworden. Trotzdem könnte ich mir aber vorstellen, etwas Bescheidenheit würde eine noch größere Anziehungskraft der Jahreshauptversammlung bewirken und allen Mitgliedern die Möglichkeit geben teilzunehmen. Ich möchte nur an das legendäre Treffen in Einbeck und an Axel Dotzel sowie seinen Freund, den Maurer, erinnern.

Antworten möchte ich auch auf Thorsten Machner, der vorschlägt, den Vorstand vom Beitrag zu befreien. Verschmerzen könnte der Club sicherlich die zwei Prozent, aber als Gegenargument möchte ich anführen, im Club wird immer gerne beschworen alle sind gleich, nur dann stellt sich unwillkürlich



die Frage, sind einige Mitglieder gleicher? Mit meinen Gedanken möchte ich dazu beitragen, daß der Club nicht aus einer bestimmten sozialen Schicht besteht, sondern seine Farbigkeit behält.

Dies wären also meine ganz spontanen Gedanken beim Durchblättern. Resonanz auf diese Zeilen sind nicht nur erwünscht, sondern beabsichtigt.

Gerd Pramann, der Wiedereinsteiger

Kleine Pannenhilfe für 2.0i.e.-Motor

Ordentlich zügig fahren wir in einem einspurig abgesperrten Baustellenbereich der Hamburger Innenstadt, als der Motor plötzlich ausging. Gasgeben half ebensowenig wie Starterbetätigung, also trat ich die Kupplung und rollte aus. Gut, daß es nachts passierte und niemand drängelte. Pech für meine Freundin, sie mußte den Wagen allein bis zum Ende der Baustelle und unter die nächste Laterne schieben... Guter Rat erschien teuer. Für heute blieb der Motor kalt, und wir traten den Heimweg an.

Nun zum Fehler: Motor springt nicht mehr an. Benzintank voll. Starter dreht normal. Ich erinnere mich an ein Autobastelbuch, nach dem man die Zündung und den Sprit bei Motorproblemen prüfen soll. Die Zündkabel funken ordnungsgemäß bei Annäherung an den Motorblock während des Startbetriebs. In den Benzinschläuchen pumpt es dabei. Warum nur läuft der Motor nicht?

Ein Werkstattmeister wußte am nächsten Tag Rat: Ich solle **den dicken Schlauch vom Luftfiltergehäuse abziehen und mit dem Finger prüfen, ob die große Klappe darin klemmt**. Sie klemmte tatsächlich in der geschlossenen Position. Mit etwas Fingerdruck öffnete sie sich und siehe da, der Motor lief wieder.

Hintergrund: Diese Klappe regelt die Luftzufuhr zur Einspritzanlage. Bei schlecht eingestelltem Ventilspiel oder Fehlzündungen treten Lufrückschläge durch den dicken Schlauch bis hin zu dieser Luftmengenklappe auf. Sie ist aus einem relativ weichen Material und verformt sich bei heftigen Rückschlägen immer mehr, bis sie eines Tages ganz steckenbleibt.

Also: Prüft Euer Ventilspiel regelmäßig, oder tauscht die Luftmengenklappe (letzteres kostet über DM 1000.-)!!!

Martin Boels

ment·Abonnement·Abonnement·Abonnement·Abonne

Selbst eingefleischte Vereinsgegner brauchen nicht auf die Infos, Tips und interessanten Berichte zu verzichten, die das Spider-Magazin vierteljährlich bietet. Sie haben die Möglichkeit, das Magazin zu besonders günstigen Konditionen abonnieren.

Kosten für ein Jahresabonnement: 40,- DM (ab 1.1.1994) frei Haus

ment·Abonnement·Abonnement·Abonnement·Abonne

Der Vorstand

Original und Fälschung

Der Mensch ist ein Individuum, wer dies nicht glaubt, braucht nur einmal auf einem unserer Spidertreffen sich die verschiedenen Fahrzeuge näher anzusehen. Da wird höher und tiefer gelegt, Innenräume umgebaut, verbreitert und gekürzt.

Doch was dem Einen gefällt, ist dem Anderen zuwider. Spätestens beim Verkauf können sich da Probleme ergeben. Da findet der, der möglichst ein originalen Spider haben möchte, es gar nicht gelungen, wenn der Vorbesitzer den ganzen Innenraum nach dem Klang seiner Stereoanlage umgebaut hat. Auch äußere Modifikationen, wie

andere Rücklichter und Stoßstangen, finden beim Verkauf nicht immer Begeisterung. Oft werden dabei auch Teile beschädigt oder zerstört, die besonders teuer und rar sind.

Dabei ist es oft sehr einfach, diesem vorzubeugen. Wer unbedingt Lautsprecher in die Türen bauen möchte, kann sich für meist wenig Geld gebrauchte Türverkleidungen kaufen, in denen schon Löcher für Lautsprecher drin sind, und die eigenen lieber in den Keller stellen, um im Falle des nicht mehr Gefallens wieder umzurüsten. Das gleiche gilt auch fürs Armaturenbrett und für die Rückbank. Wer

seinen DS um eine Rückbank erweitern möchte, kann dies problemlos tun, doch sollte er die originalen Teile auf jeden Fall aufbewahren. Dies gilt ebenso für Fahrwerks- und Anbauteile, wie Rückleuchten und Stoßstangen.

Auch bei Einschnitten ins Karosserieblech sollte vorher genau überlegt werden, ob es denn sein muß. Denn diese Eingriffe sind meist nicht mehr umzukehren. Auch fördert jedes zusätzliche Loch in der Karosserie des Spiders den Rostfraß. Also erst überlegen, dann bohren.

CS

Achtung: Ersatzteil

Spiderfahren ist kostspielig. Dieser Aussage wird sicherlich jeder zustimmen. Ich kann mich eigentlich an keines meiner 9 Spiderjahre erinnern, wo ich neben den fixen Kosten - wie Versicherung und Benzin - nicht auch ein paar Hunderter (oft auch Tausender) für zusätzliche Reparaturengelassen habe. Da ist es selbstverständlich, daß man seinen kaufmännischen Verstand walten läßt und sehr genau die einzelnen Preislisten der verschiedenen Teileanbieter vergleicht. Doch Vorsicht ist geboten: gerade in letzter Zeit mehren sich die Ausfälle von Spidem durch Ersatzteile mangelnder Qualität. (Siehe dazu auch das Titelbild!) Da brechen Spurstangen genauso schnell wie Kugelköpfe, die aus der Pfanne springen, die

erst vor ein paar Monaten gewechselt wurden. Mir sind persönlich mehrere Fälle bekannt, wo bei Fahrzeugen nach 10 oder 15 Jahren die ersten Kugelköpfe gewechselt wurden und die Neuen gerade mal ein Jahr hielten. Der Grund dafür ist eindeutig in der Qualität der Teile zu finden. Allein optisch machte ein Original-Spurstangenkopf von Fiat schon einen solideren Eindruck als ein bei einem Teilehändler gekauftes Gegenstück.

Dies gilt auch ganz besonders für Dichtungen und Simmeringe. Man tut sich selber keinen Gefallen, wenn man an diesen Teilen ein paar Mark sparen will, dafür aber nach 5000 km die Dichtungen wechseln muß, weil wieder Öl

austritt. Bei einigen Blechteilen ist es ähnlich. Bei der Restaurierung meines Fiat 500 mußte ich die Erfahrung machen, daß mich die gesparten 40 DM für ein Schweller letztendlich einen Tag gekostet hatten. (Schweller einschweißen, sehen, daß er überhaupt nicht paßt, wieder raustrennen, besseren Schweller kaufen und wieder einschweißen.)

Dies soll keine Werbung für das bescheidene Ersatzteilangebot von Fiat sein, und es gilt auch längst nicht für alle Teile. Eine Tachowelle oder ein Handbremszug sind sicher genauso gut bei einem Teilehändler zu erstehen, aber nur halb so teuer wie bei Fiat.

CS



Heute ist Washtag

Wir machen es ja eigentlich ganz gerne. Während ich meinen Alltagswagen alle zwei Wochen durch die Waschanlage jage, widme ich meinem Spider sehr viel mehr Zeit und Liebe.

Da wir aber eine Handwäsche nicht mehr so ohne weiteres vor der eigenen Haustür erledigen können, fährt man zu einem Waschplatz mit Sauger und Dampfstrahler, um hier für mehrere Stunden eins mit dem "Schbaider" zu werden. Jetzt noch die Münzen rein, und los geht es.

Doch Vorsicht ist geboten. Während bei modernen Autos ein Dampfstrahler den gut isolierten Radhäusern kaum was anhaben kann, bekommen solche Wäschen dem Spider gar nicht gut. Zum Teil wird das Wasser in Bereiche gedrückt, wo es nicht mehr herauskommt. Gemeint ist der Schwellerbereich sowie das vordere und hintere Radhaus. Durch den enormen Druck wird das Wasser vorbei am Innenkotflügel hinein gedrückt, wo es dann sehr schlecht oder gar nicht mehr ablaufen kann. Das gleiche gilt auch für

den hinteren Kotflügel und für die Schweller.

Also am besten ist es immer, sich den alten Schwamm zu schnappen, einen Eimer, etwas Pril (umweltfreundlich) und reichlich warmes Wasser. Grobe Verschmutzungen sollte man möglichst schnell entfernen, obwohl ich die Erfahrung gemacht habe, daß je weniger ich den Spider wasche desto besser bekommt es ihm.

CS

Nummernspiel Teil 2

Unverhofft kommt wie bekanntlich oft. So auch bei mir. Es fing damit an, daß plötzlich irgendwo im Haus das Telefon klingelte, ich aber dieses Klingeln nicht deuten konnte, da es mir völlig unbekannt vorkam. Ich lief in mein Arbeitszimmer und tatsächlich: Das eingestaubte und schon längst vergessene Spidertelefon klingelte.

Gespannt nahm ich den Hörer ab - wer würde sich am anderen Ende melden - mir stockte der Atem: Es war meine Mutter, die mir versicherte, daß Sie die ganz normale Nummer gewählt hatte, also 7005407. Ich kontrollierte den Privatanschluß, und tatsächlich hatte die Telekom es mal wieder geschafft, mich auf heimtückische Art zu täuschen.

Bevor ich noch zum Telefon greifen konnte, um meine Freunde bei der Telekom nach ihren Absichten zu befragen, kam mit der Post eine Terminkarte ins Haus, in der mir mitgeteilt wurde, daß der Anschluß 7003632 am 14.07.93 durch Mitarbeiter der Telekom in Betrieb genommen werden sollte. Man wolle um 9 Uhr dasein.

Während ich am Mittwoch auf die Herren wartete, es war mittlerweile fast 10 Uhr, versuchte im Postweg 75d ein rüstiger Rentner mit aller Gewalt zwei Telekom Mitarbeiter davon abzuhalten, in seinem Keller einen zweiten Anschluß zu legen. Nachdem der Mann die Monteur überzeugen konnte, daß sie im falschen Haus seien, kamen sie so gegen 10.30 Uhr bei mir

an. Man erklärte mir, man würde jetzt ein zusätzliches Gerät anschließen, welches die Hauptleitung splittet. Und siehe da, es funktionierte.

Jetzt wäre die Geschichte eigentlich zu Ende, wäre da nicht noch die Sache mit der Rechnung. Die kam prompt 10 Tage später. Als ich den Betrag über 360,- DM Anschlußgebühr sah, wurde mir schwindelig. Ein Anruf bei der Telekom reduzierte den Betrag auf 65,- DM und beruhigte mich und unseren Kassenwart ungemein.

CS

Der Vorstand

Kat für alle

Die Firma Paul Wurm GmbH in Stuttgart sorgt seit längerem in der Oldtimerszene für Furore, da sie fast monatlich für mehr Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller eine G-Kat Nachrüstung anbietet. Der lapidaren Meldung in der MARKT über die Nachrüstbarkeit beim FIAT 124 US-Version (2000) bin ich deshalb sofort auf den Grund gegangen. Folgendes ergab das Telefonat mit Herrn Wurm:

Für die 2,0l Vergaser-Version des FIAT 124 Spider (Baujahre vor 1980, 59 kw, Webervergaser) existiert ein Mustergutachten. Hiermit läßt sich eine vereinfachte Typzulassung erreichen, was die Kosten für die Nachrüstung erheblich reduziert (ursprünglich zwischen 5 und 10 TDM je Fahrzeug!), da die Einbauten nun als technische Einheit angesehen werden.

Eine komplette Nachrüstung kostet heute bei der Firma Wurm DM 3.036,- incl. MwSt, Einbau,

Gutachter und Eintrag in die Fahrzeugpapiere. Die reinen Materialkosten liegen bei DM 2.480,- incl. MwSt. Die Montage muß übrigens nicht bei der Firma Wurmerfolgen, sondern kann prinzipiell von jeder Fachwerkstatt (z.B. FIAT oder Bosch) vorgenommen werden, die den Einbau dann bestätigen muß. Für die Nachrüstung anderer Modelle (z.B. 1800er US) muß einmalig (nur beim ersten Antragsteller!) ein Aufschlag von maximal DM 300,- für den Nachtrag im Ursprungsgutachten gezahlt werden.

Für uns bleibt als Fazit:

- Prinzipiell läßt sich jeder Spider, der bleifreien Sprit tanken kann, für weniger als DM 3.500,- auf einen G-Kat umrüsten, der im übrigen 50% besser arbeitet, als dies zur Zeit gesetzlich vorgeschrieben ist.

- Es besteht die prinzipielle Möglichkeit, über eine

"geballte" Nachfrage die Konditionen noch zu verbessern! Eine Sammelbestellung (zumindest der Anlagen) bietet sich also an.

- Ganz nebenbei nochmal die Vorteile einer Nachrüstung: Reduzierung des Steuersatzes von DM 18,80 auf DM 13,20 pro 100 ccm, gesteigerter Fahrzeugwert, Smog-Plakette und die Sicherheit, beim nächsten (sicher heftigen) Zuschlag auf nicht-schadstoffarme Fahrzeuge ungeschoren davonzukommen.

- Der Vorstand ruft alle Mitglieder, die an einer "Aufrüstung" Interesse haben, auf, sich bei uns zu melden. Entsprechende "Stützpunktwerkstätten", die für einen regional organisierten Einbau in Frage kommen, sollten auch vorgeschlagen werden.

Mö

Spider-Partnerglück

Interessierten Partnern unserer Mitglieder bietet der Spider-Club jetzt die Chance, aktiver in das Clubgeschehen einbezogen zu werden:

Die Partnermitgliedschaft!

Je nach Umfang des Interesses bieten wir Euch drei Varianten an:

- 1) Namentliche Aufführung in der Mitgliederliste, ohne Stimmrecht und Zeitung
- 2) Namentliche Aufführung inkl. Stimmrecht, ohne Zeitung für 1/2 Jahresbeitrag
- 3) Namentliche Aufführung inkl. Stimmrecht und Zeitung für 3/4 Jahresbeitrag

Traut Euch, nutzt die Chance!



Fragebogen

Wie bereits in der letzten Ausgabe des SM angekündigt, haben wir eine alte Idee wieder aufgegriffen - die Durchführung einer Mitgliederbefragung.

Als Beilage findet Ihr deshalb einen 6-seitigen Fragebogen, der uns mit seinen 44 Fragen rund um den Spider helfen soll, die Clubarbeit noch besser zu machen. Ganz "nebenbei" möchten wir natürlich Euch umge-

kehrt einen Eindruck vermitteln können, wie andere Mitglieder zu ihrem Auto, dem Club etc. stehen. Um die notwendige Zeit für die Beantwortung zu verkürzen, haben wir weitestgehend nach dem multiple choice Verfahren formuliert.

Unsere Bitte: Nehmt Euch einfach die 20 Minuten und schickt den Fragebogen an uns zurück. Vielleicht können wir

dann bereits im nächsten Heft eine repräsentative Auswertung vorstellen.

Vielen Dank im Voraus,

Euer Vorstand

P.S. Wir bedanken uns an dieser Stelle recht herzlich bei **Peter Nießen** für die geleistete Vorarbeit für diesen Fragebogen (was lange währt...)

Kunststück

Vielleicht ist es dem einen oder anderen aufgefallen: Nach mehrjähriger Club-Abstinenz ist unser alter Freund Kridon Panteli in unsere Reihen zurückgekehrt. Nun konnten wir Kridon für eine Idee gewinnen, die bereits vor 8 Jahren bei einem Spider-Stammtisch geboren wurde (nur damals nicht weiterverfolgt wurde). Dazu sollte ich vielleicht zunächst einmal "seine" Vorgeschichte erzählen:

Kridon studierte Illustration am Ravensbourne College of Art and Design. Nach einer Zusatzausbildung im Bereich "Technical Graphics" mit dem Schwerpunkt Airbrush am Luton College of Technology arbeitete er als Graphiker u.a. für technische Fachbücher und Magazine, British Leyland und Rolls Royce. Seit 1976 lebt Kridon in Hamburg und ist heute als freiberuflicher Illustrator tätig. Zu seinen Kunden können illustrierte Namen (von MBB über Philips

bis hin zu Mercedes Benz) zählen. Ganz "nebenbei" ist er Mitautor *des* Standardwerkes zum Thema Airbrush im deutschsprachigen Raum.

Was liegt nun also näher, als Kridons großes künstlerisches und technisches Talent mit den traumhaften "Kurven" des Spider zusammenzubringen? Los ging's: Vor 8 Wochen diskutierten wir, wie eine "SPIDER-ILLUSTRATION" in Airbrush aussehen könnte. Heraus kam ein Phototermin, bei dem wir 600 km weit gefahren sind, über 150 Bilder verknipsten und ein langer Abend, an dem das Motiv ausgesucht wurde.

Nachdem 15 Leute unabhängig voneinander die besten Motive ausgesucht hatten, stand der Sieger fest. Diesen Sieger werden wir Euch - natürlich als Airbrush-Illustration - auf der Titelseite des nächsten SPIDER-MAGAZIN vorstellen.

Der Knüller: Es wird nur 500 Stück geben, gedruckt auf edlem Karton, numeriert und handsigniert von Kridon und..... Clubmitglieder erhalten einen Rabatt von 15% auf den Normalpreis! Na, ist das was?! Ihr dürft jedenfalls schon jetzt gespannt sein. Es lohnt sich, das Weihnachtsbudget noch nicht ganz zu verplanen!

Mö

P.S. Falls Ihr auf die Idee kommen solltet, die Nr. 124 haben zu wollen: Das müßt Ihr Euch schon was kosten lassen! Wir versteigern den Druck mit der Nummer 124 meistbietend. Der gesamte Erlös wird einem gemeinnützigen Zweck zur Verfügung gestellt. Näheres im nächsten SM!

Regionales

Eifelausfahrt

Im SM 1/93 war es bereits angekündigt: Am 4. Juli 1993 sollte eine Eifelausfahrt stattfinden. Naturgemäß war das Angebot für die Regionen Frankfurt und Köln am interessantesten.

Als Treffpunkt wurde das verkehrsgünstig gelegene Waldhaus im Königsforst ausgewählt. Von dort ging es nach einem kurzen Stück Autobahn dann durch die malerische Eifel. Der Wettergott war uns gnädig, und so erreichten wir den ersten Halt, der zunächst garnicht danach aussah. Eine kleine Straße, die sich plötzlich - scheinbar ohne Grund - als Sackgasse entpuppte, brachte uns zu einer Tagebergbaustätte. Große Bagger haben hier die gewohnte Umgebung in eine Art "Riesensandkasten" verwandelt. Das spärliche Grün brach vor uns abrupt ab, und von da an ging es gut 50m steil bergab. Das war selbst Danny's Hund zu tief. Er hielt allen Versuchungen, das Stöckchen aus Richtung Abgrund zu holen, stand.

Bei diesem Zwischenhalt klärte sich dann auch das Rätsel auf, warum die Leute im letzten Dorf so schrecklich stinkende Mahlzeiten zubereitet hatten. Die Eingeweihten wissen warum ...

Weiter führte uns der Weg vorbei an einer großen Talsperre, wo wir erleben durften, was es heißt, wenn die Bedienungen völlig überlastet und entsprechend genervt sind. Gegen 19.00 Uhr trafen wir dann alle bei Roland zu Hause ein. Bei herrlichen Salaten und feinem Fleisch vom Grill verging die Zeit wie im Flug. Doch es half alles nichts, am nächsten Tag begann eine neue Woche, und so verabschiedeten wir uns in der Gewißheit, an einem schönen Treffen teilgenommen zu haben, das nach Wiederholung ruft.

Und so möchte ich mich persönlich und im Namen aller Teilnehmer bei den Organisatoren Roland und Michelle ganz herzlich für diese gelungene Ausfahrt bedanken.

Euer

Thorsten Machner

Sektprobe bei Kupferberg

Am 19.09.93 um 10.30 Uhr starteten 3 FIAT-Spider, 1 Alfa-Spider, 1 Triumph-Spitfire, 1 Mini und 1 Mazda MX 5 zur Ausfahrt Richtung Rheingau. Bei Temperaturen um 10°C und strahlend blauem Himmel waren alle Voraussetzungen für ein Gelingen des Treffens gegeben.

Zunächst ging es durch Mainz in Richtung Ingelheim der Rotweinstadt, von wo aus wir mit der Fähre nach Östrich-Winkel im Rheingau übersetzten. Weiter durch Rudesheim vorbei an Touristenströmen, der Drosselgasse und dem Niederwalddenkmal, dem Wahrzeichen der Stadt. In Lorch verließen wir den Rheinlauf und fuhren durch das Wispertal, ein wegen seiner landschaftlichen Schönheit bei Cabrio- und Motorradfahrern beliebtes Ausflugsziel. Nächster Punkt: "Essen fassen", um die notwendige Grundlage für die bevorstehende Sektprobe zu verschaffen.

Anschließend ging es dann zurück nach Mainz zu Kupferberg, wo wir in 2 1/2 Stunden zu "Sektexperten" ausgebildet wurden. Als Abschluß stand die eigentliche Sektprobe, bei der wir beweisen konnten, ob wir standhaft genug sind, sieben Gläser Sekt zu verputzen.

Der Ausklang fand dann in der Mainzer Altstadt bei "Rotem Rauscher" und Zwiebelkuchen statt. Schade war nur, daß gerade 4 Mitglieder in 3 Fahrzeugen aus dem Club am Treffen teilnahmen !!!

Euer **Jochim Häring**



Subwoofer im Kofferraum

Wer hat einen richtig tiefen Musik-Sound im Auto? Läßt sich die Rückwand zum Kofferraum ohne Stabilitätsverluste durchbohren? Wie klingt eine Baßröhre im Spider? Ich bitte um einen kurzen Anruf:

Martin Boels
040/2702719

Pininfarina's Schöpfung

Pininfarina setzt auf ein neues Zugpferd? Wer weiß, jedenfalls ist der neue Schmalspurzug der Montreux-Berner-Oberlandbahn ein Werk vom Spitzendesigner Pininfarina. Der "Crystal-Panoramic-Express" bietet 170 Personen im 1.Klassekomfort eine grandiose Aussicht auf die herrliche Landschaft zwischen Genfer See und Berner Oberland.

Schraube locker?

Sieht man sich die Spider auf den Treffen oder auf der Straße an, fällt einem auf, daß bei vielen Wagen die Sonnenblenden fehlen. Liegt es an den Blenden selbst, kann man im Notfall und für teures Geld sogar auf die Alfa-Spider Sonnenblenden zurückgreifen. Sollten aber die Befestigungsschrauben der Plastikhalterung das Problem sein, so hat Egon Lindermann die Lösung gefunden: Schrauben des Typs V2A passen genau und sehen identisch aus.

Nachruf

Tja , es hat sich wohl herumgesprochen: Unser Hamburger Schrauber Sigi ist tot! Er verunglückte auf seiner letzten Fahrt nach Polen tödlich. Auch wenn einige seiner Kunden zum Schluß weniger zufrieden waren mit seiner Arbeit, haben wir in ihm doch einen Freund verloren. Die Werkstatt wurde danach auch wegen finanzieller Probleme geschlossen, so daß der Hamburger Raum eine günstige Werkstattadresse verloren hat.

rdv

Ersatzteilnews

Frisch von Thomas zusammengestellt können wir Euch die Herbst-"Neuheiten" der Firma Holtmann & Niedergerke präsentieren. Neuheiten deshalb, weil die folgende Liste ausschließlich Nachfertigungen von H&N sind, deren Preise vor Ort anzufragen sind.

Ersatzteilnews

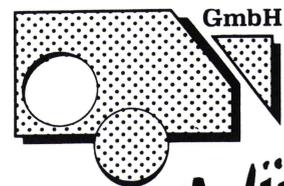
Ersatzteilnews

- 1) Teller/Kegelräder
4334368 T/K 10/78-08/79 10:39
4338670 T/K 10/78-08/79 10:41
4443641 T/K 08/79-1966226 10:39
4443804 T/K 08/79-1966226 12:43
4427743 T/K 08/79-1966226 11:41
5926997 T/K ab 1966226 10:39
5990198 T/K ab 1966226 12:43
- 2) Stopfen Armlehne in Ausführung Metall verchromt
- 3) Satz Türgriffe 124 AS/BS/CS bis 1978
- 4) Persenningriemen
- 5) Sonnenblenden 124 AS/BS/CS bis 1978 sowie 124 CS0/CS2 bis 1982
- 6) Außenspiegel 124 AS/BS/CS bis 1978 US-Ausführung
- 7) Reparatursatz Getriebe - Vorgelegewelle
- 8) Typenschilder 124 AS/CS/CS1/CSA
- 9) Heckblech 124 BS/CS
- 10) Getriebemanschette oben
- 11) Einspritzschlauch
- 12) Armaturenblech Leder im Tausch
- 13) Rep.satz Mittelkonsole BS/CS/CS0/CS2 Farben schwarz oder beige
- 14) Rep.satz Radiokonsole BS/CS/CS0/CS2 Farben schwarz oder beige
- 15) Sonnenblendenhalter CS0/CS2 (dick)
- 16) Innenspiegel 124 alle - Chrom!

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



Satz CD 30 Felgen, guter Zustand

Oliver Köhl
06074/97444



Automatik-Spider
Jens Lübber
04453/3964

Suche:



2 Stück 185 x 70 x 13 Reifen
Fulda Diadem, erste Serie
Oliver Grahmann
0431/26133 tagsüber



Staukasten DS, schwarze
Kunststoff-Leder-Einrichtung
Joachim Meier
040/6025105



**Hotline für den Teilemarkt:
040/515915**

Verkaufe:

BS1, 1800er, '73, orig.-orange,
innen schwarz, 69 Tkm, 2000
km seit Komplettrestaurierung
(1989 in Italien: 50.000,- DM),
original Magnesiumfelgen (wie
Dino-Spider), Spitzenzustand,
Pininfarina Hardtop 1-tlg. sowie
viele Teile, Wagen z.Zt. in Itali-
en, 28.000,- DM
Oliver Grahmann
0431/26133 tagsüber



Abarth, Bj.75, 2 Jahre TÜV, VB
Frank Woday
040/37691249 tagsüber



Fahrer- und Beifahrersitz für DS,
beiges Leder, VB 900,- DM
Eric Hanebutt
030/8029742



Hardtop Pininfarina, auf geöff-
netes Verdeck aufsetzbar, Preis
VB und 1 original CD 30 Felge
mit 185/70 Reifen 300,- DM
Petrus Meyer
05933/8294

Folgende Ersatzteile und Zube-
hör für DS1, Bj. '83:
- Alu-Felgen CD 134 5,5 x 14
mit Bereifung 185/60
- neue Türgummis für beide
Seiten
- original Pininfarina Lenkrä-
der, Dreispeichen, 38 cm,
schwarz
- Benzinfilter, neu
- wasserdichte
Plastikabdeckplane
- Endschalldämpfer für DS,
6 Monate alt, kein Rost
- Kat-Zwischenrohr für DS
- Fahrradtransportgestell für
die Heckklappe, neu (max.
2 Fahrräder)
- 4 Tragarmköpfe für DS, neu
und original verpackt
etc.

Michael Puck
04202/70938



Fiat 500 L, '71, 73.000 km,
100 km seit Restaurierung
(1991 in Italien), original türkis,
innen rot, Spitzenzustand, viele
Teile, 10.000,- DM
Oliver Grahmann
0431/26133 tagsüber

- Türgriff neu, 50,- DM
- 2 Schwellerverkleidungen,
beide original, 150,- DM/
Stck
- Motorhaube komplett mit
Dämmmatte und Scharnie-
ren, 450,- DM
- 2 Türen li/re ohne Schlös-
ser und Verkleidung (CS2),
600,-/800,- DM
- Kofferraumhaube, Zust. 3,
250,- DM
- Verdeckgestänge mit
Stoffdach, beige, 300,- DM
- US-Armaturen Brett kom-
plett, 150,- DM
- Steuergerät 2 l neuwertig,
300,- DM
- äußere Riffelleisten,
150,-DM
- diverse Kleinteile
Eintausch gegen Teile Pagode
möglich
Thomas Bahlo
0234/230755



US-Spider CS0, EZ 7/81, 21/
105 PS (bleifrei), blaumet./Ver-
deck beige, ATM ca. 4.000 km,
Alu Ronal, Ansa, 12.999,- DM
Peter Bleßmann
040/4504125

Mitgliederbewegungen

Zwei Spidertüren BS li+re, wenig Rost, unten sehr gut, VB je 150,-DM
Christian Schlamp
040/7003632



FIAT 124 Spider CS2 TÜV 3/95, EZ 8/79, 59kw, rot/beige, Lederlenkrad, Alarm, Color, RC, Leichtmetallfelgen, neu bereift, viele technische Neuteile für 6.000 DM, 100.000mls, ATM,

11.000 DM VB
Axel Quilliane
040/88242889 tagsüber
040/8663885 pr.



Neue Mitglieder

Alexander Bach	Solms Str.16 61194 Niddatal	06034/2334
Carmen Bonvento	Kieler Str. 306 22041 Hamburg	040/5405278
Alfred Dohenn	Dürerstr. 47 50389 Wesseling	02236/82832
Carsten Heuchert	Im Krümpel 36 31073 Delligsen	05187/4550
Oliver Janßen	Naheweg 19 33689 Bielefeld	05205/20991
Luigi Marchitto	Hellweg 17a 59505 Bad Sassendorf-Lohne	02921/52228
Oliver Matthes	Stotzheimerstr. 14 53881 Euskirchen	02251/63848
Jutta Metzner		069/653536
Gerd Murtfeldt	Euenheimerstr. 9 53881 Euskirchen Euenheim	02251/55332
Ulrich Peitzmeier gen.Obermeier	Tenge-Rietbergstr. 9 33758 Schloß-Holte Stukenbrock	05207/5767
Martina Voges	Oststr. 2 38667 Bad Harzburg	05322/83027
Karl Wiederspahn	Kronberger Str. 11 65760 Eschborn	06173/62749

Änderungen

Michael Bischoff	Sandsteinweg 5 73760 Ostfildern 2	0711/3482580
Holger Diestelow	Am Diestelberg 12 23564 Lübeck	0451/606183
Klaus Dudda	Schüllenbusch 8 51465 Bergisch-Gladbach	02202/84049
Oliver Meyer	Charitas-Bischoff-Treppe 6 22587 Hamburg	040/863176
Frank Woday	Gutenbergstr. 43 22525 Hamburg	040/546638



17. Oktober 1993

Die CLASSICON, eine Verkaufsausstellung für klassische Automobile und Liebhaberfahrzeuge, findet von 10 - 18 Uhr in Hamburg in der Bleichenhofpassage und dem angrenzenden Parkhaus statt. Gezeigt werden z.B. Klassiker wie Mercedes 300 "Adenauer", Jaguar XK 150 und AC Cobra. Infos und Anmeldung bei:
EVENTS! OHG, Overbeckstr. 18, 22085 Hamburg, Tel. 040/2201379

Saisoneröffnung 1994

Das traditionelle Saisoneröffnungstreffen diesmal in Mecklenburg-Vorpommern! Vorbereitet von Andreas Oettel und Michael Möller wird die mecklenburgische Seenplatte das Ziel sein. Näheres in der nächsten Ausgabe.

21.-23. Mai 1994

Unsere Jahreshauptversammlung wird nächstes Jahr im Taunus stattfinden. Organisiert wird das Pfingsttreffen von Joachim Häring und Uwe Wagner. Auch hierzu nähere Infos in der nächsten Ausgabe.

Herbst 1994

Nach mehreren Anläufen wird es nun wohl war - Spidertreffen in Berlin! Den Saisonausklang rund um die Hauptstadt organisiert Lutz Radusch. Weitere Details im nächsten Spider Magazin.

Binder
Exklusivfahrzeuge

Fiat 124 Ersatzteile

z.B. Motoren, Getriebe, Achsen,

Armaturen, Blechteile, Innenausstattungen, Chromteile, Verdecke, etc.

Auto Binder

Bocksleiten 3, 83635 Bad Tölz

Tel.: 08041/2508 Fax: 72869

Oldtimer-Grand-Prix '93

Es begab sich zu der Zeit..

als im August des Jahres XVII vor MM wieder betagte Sportgefahrte mit ihren Lenkern dem Ruf des AvD folgten und sich zur Pilgerfahrt in den Kreis MYK einfanden.

Auf einem nahe der Nürburg gelegenen Flecken wurden - wie in den vorherigen Jahren - neben den altbekannten "Brot-und-Spiele-Veranstaltungen" für das Oldtimer-Gesindel auch Wagenrennen mit Streitwagen verschiedener Königreiche ausgetragen. Vertreten waren unter anderem die Renner der Herrscherhäuser Ferrari, Porsche, Jaguar, Alfa Romeo, Lotus, Bugatti, Ford, Austin Healey, Renault, BMW, ACCobra, Maserati, Lotus, NSU, FIAT (!!!) und noch einige mehr.

Obgleich des Standesunterschiedes zwischen Heloten-Autos und adligen Streitwagen trugen beide gleichermaßen zum Augen- und Ohrenschaus der Teilnehmer und Besucher bei.

Neben den audiovisuellen Genüssen erfreute die am Morgen auf dem Stand "unserer Sekte" gereichte Brotzeit die Gaumen der zahlreich erschienenen Pilger.

Auch der Wettergott Mars (oder war es Raider, äh Twyx) hatte, wie jedes Jahr beim Oldtimer-Grand-Prix, ein Nachsehen mit den oft weitgereisten, von Wegelagerern, Unbilden der Witterung, gebrochenen Wagenrädern und Staus gebeutelten Pilgern. Folglich verbrannte auch diesmal einigen werten Stirnglatzenträgern das barmherzige Haupt. Selig waren die Sonnen-Schutzfaktor-Besitzer und die Pilger, die sich, nachdem die Sonne hinter dem Horizont versunken war, mit dem Ältestenrat um das Lagerfeuerscharten und dem entfernten Brüllen von Vierfachvergaser-Ansaugrohren lauschten.

Hier wurden mit den angebeteten

tauscht und dem Heiligen Sankt Spideristi gehuldigt.

Am Nachmittag des Sonntages, als die letzten Dank-sagungen ausgesprochen waren, machten sich die Pilger auf gen Heimat.

Froh waren die, deren Benzinfaß, sofern es 98-oktaniger Nachfüllung bedurfte, noch für eine Stunde Fahrt ausreichte, da die letzten Tropfen des Saftes nahe des Ringes vergriffen waren.

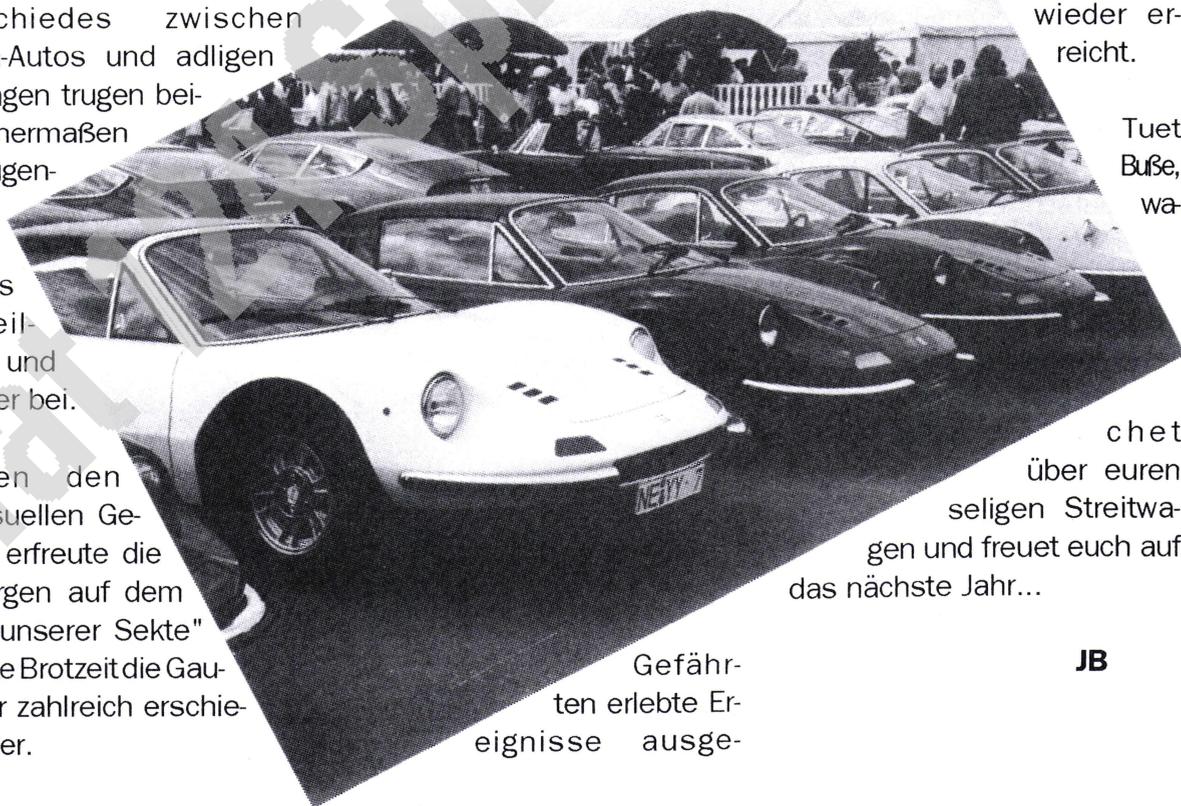
Bei Colonium öffnete dann auch Mars (?) wieder seine himmlischen Pforten und die sintflutartigen Regenfälle hatten die Pilger wieder erreicht.

Tuet
Buße,
wa

chet
über euren
seligen Streitwa-
gen und freuet euch auf
das nächste Jahr...

Gefähr-
ten erlebte Er-
eignisse ausge-

JB





Petrus, zum Dritten!

Begonnen hat das Treffen, wie nicht anders zu vermuten, natürlich mit der Anreise (Wie sollte es auch anders sein?!). Soweit mir bekannt ist, hat das bei allen diesmal auch ohne größere Ausfälle geklappt, was sich ja während des Treffens noch ändern sollte!

Das erste, was ich in Lathen angekommen gesehen habe, war der Zweit-Spider von Petrus Meyer (Familien-Spider für Frau und Kind) - leider mit Wamblinklicht und langer Schlange dahinter. Ganz ohne Panne ist es also doch kein richtiges Treffen.

Nach kurzer Begrüßung ging es rein ins schrullig-nette Hotel, welches von einem ebensolchen Geschwisterpaar geleitet wird. Also Sachen schnell aufs Zimmer (bei feineren Adressen nennt man das "Einchecken") und ab in die hiesige Pizzeria "Bella Italia". Nach dem Gala-Dinner (zu deutsch=Essen) waren alle gestärkt und zufrieden, und es konnte zum gemütlichen Teil übergegangen werden. Gegen Ende des Abends haben die beiden Pizzaristen (anm. lat. Pizzabäcker) noch zwei Flaschen Tombolini "La Crema" ausgegeben. Alles in allem ein gelungener Abend.

Am nächsten Morgen fanden sich alle, die einen mehr, die anderen weniger fit, auf dem Marktplatz ein. Bei einer Tasse

Yuppie-Brause wurden die Rallye-Unterlagen ausgeteilt. Aufgrund einiger Kritik an der Rallye vom Vorjahr (wäre zu leicht gewesen) hat uns Petrus diesmal eine anspruchsvolle Rallye präsentiert. Erschwert hat die Sache dann noch, daß ein wichtiger Informant, nämlich der Mann von der Naturkundemuseumskasse, nicht da war - und da ging die Sucherei los.

Jedenfalls hat mein Rückwärtsgang zwei Tage nach dem Treffen den Geist aufgegeben. Eventuelle Vermutungen auf Zusammenhänge mit meiner letzten Platzierung und dem kaputten Gang sind durchaus berechtigt.

Vollen Einsatz bewies auch Shorty, der es sich nicht nehmen ließ, einen 8,50 m hohen hölzernen Glockenturm fast bis

oben zu besteigen, um dessen genaue Höhe zu ermitteln.

Ein scharfes Auge und eine ruhige Hand bewies unser Freund Heini aus Holland. Bei einer der Sonderprüfungen schoß er die Höchstpunktzahl von 11 Punkten. Leider mußte er aufgrund von Übersetzungsschwierigkeiten der Unterlagen später aufgeben.

Durch die bewußt sparsame Wegbeschreibung war man häufiger gezwungen, Einheimische um Rat und Weg zu fragen. Wieder einmal mehr entkräfteten die netten und hilfsbereiten Leute das alte Vorurteil, der Norden sei stur. (Anm.d.Red.: Bis auf einen Anwohner im Neubaugebiet, der vor Wut über den angeblichen Lärm und Dreck das gesuchte Straßenschild einfach abklebte!) Alles in allem eine



Lathen '93

anspruchsvolle, aber dadurch auch sehr schöne Rallye.

Abends war dann Siegerehrung bei Köbbes. (Da war der größte Teil der Spideristi untergebracht.) Für das leibliche Wohl und die frisch gezapften Kühlen Blondes sorgte Omi mit ihrem liebenswerten rauhen Charme. Der Spider, der der Runde am Abend am besten gefiel (schön sind sie ja alle), wurde mit einem außergewöhnlichen Pokal geehrt. Petrus hatte einen Kolben mit Pleuel genommen, denselben ca. 4 Stunden einer Handpolitur unterzogen, auf einen Pokalsockel geschraubt, und fertig war er - der Spider-Pokal. Für den 2. und 3. Platz gab es dann jeweils eine der gestifteten Flaschen Tombolini.

Nachdem die Pokale für die Rallye den Weg zu ihren neuen Besitzern gefunden hatten, gab es dann noch eine Auszeichnung der besonderen Art. Der häßlichste Spider (siehe dazu die vorherige Klammer) wurde mit einer verbeulten Radkappe ausgezeichnet. Die war natürlich auch poliert und gibt bestimmt eine gute Uhr ab. Margit hatte sich jedenfalls riesig gefreut und sie stolz mit nach Berlin genommen. Soweit zum offiziellen Teil des Abends, den Rest könnt Ihr Euch ja denken.

Der nächste Tag begann mit einer gemeinsamen Ausfahrt, die bei einem holländischen Teilehändler ihr Ziel hatte. Bei

Kaffee und Kuchen konnte man mit gepflegten Benzingesprächen sich die verschiedenen ausgestellten Wagen in Ruhe ansehen. Mal abgesehen von Ansteckpins und Literatur sollte man beim Ersatzteilkauf jedoch auf hiesige Händler zurückgreifen. Die Geldbörse wird es Euch danken! Im Corso ging es dann wieder zurück nach Lathen.

Hier endet mein Bericht, da ich mich auf halber Strecke von der Spider-Schlange trennte, um den Heimweg anzusteuern. Soweit mir bekannt ist, war offizieller Schluß in der bereits erwähnten Pizzeria. Anja und ich möchten uns hier noch einmal bei Petrus und allen Mitwirkenden bedanken und freuen uns schon aufs nächste Treffen in Lathen.

Und die Moral von der Geschichte, macht zu teuer die Treffen nicht. Aber mal im Ernst: In erster Linie trifft man sich doch um:

- 1) nette Leute wiederzutreffen
- 2) andere Spider zu sehen und sich Anregungen zu holen
- 3) Erfahrungen auszutauschen usw.

Petrus hat wieder einmal bewiesen, daß es auch anders geht, als bei den vorherigen Pfingsttreffen. Muß es denn ein Gala-Dinner sein? Braucht man unbedingt ein Schwimmbad, Sauna und ähnliche Dinge auf einem Spider-Treffen? Besser gesagt, bei einem Jahreshaupt-

treffen. Eines sollten wir bei der ganzen Sache mal bedenken: Unser Club ist ein e.V., d.h. es sollte jedem Mitglied auch möglich sein, an der Jahreshauptversammlung teilzunehmen (Vorstandsentscheidung, Abstimmungen, Vorschläge etc.). Stellt man dem gegenüber aber die Kosten pro Person bei unserem letzten Pfingsttreffen, so kommen in mir doch berechtigte Zweifel auf. Wenn bei einem kleinen Kreis von Leuten im Club der Wunsch nach einem gewissen Niveau besteht, schlage ich ein De-Luxe-Treffen im Jahr vor. Doch bitte nicht zu Pfingsten.

So, das wäre vom Herzen. Bleibt mir nur noch eines zu sagen: Ich wünsche allen Spideristi und ihren Familien frohe Weihnachten und ein gesegnetes neues Jahr.

Andreas Maus



Spider-Literatur

Ein neues Buch über den "FIAT & Abarth 124 Spider & Coupé" von John Tipler ist soeben erschienen und wurde uns freundlicherweise von Thomas Niedergerke zur Verfügung gestellt.

Das Buch ist nur auf Englisch erhältlich (Veloce Publishing Plc Dorset England, ISBN 1 874105 09 X, ©1993, 25 £). Das Buch hat 160 Seiten und ist reichlich bebildert. Gerade die Illustrationen (teilweise farbig) stellen einen besonderen Reiz dar. Hier finden sich viele bisher wenig bekannte Darstellungen und hervorragende Reproduktionen von beispielsweise Originalprospekten und Datenblättern.

Nach der obligatorischen FIAT-Historie kommt der Autor schnell zur Sache. Der Reiz dieses Buches liegt weniger in der Darlegung der Typenhistorie, die im übrigen äußerst komprimiert daherkommt. Vielmehr kann sich der Spideristi über Aspekte informieren, die bisher in dieser Form und Ausführlichkeit noch

nicht dargelegt wurden. Insbesondere der "Rennsportabteilung" und den verschiedenen Abarth-Versionen wird breiter Raum gegeben.

Besonders gut finde ich persönlich die Aufstellung der verschiedenen internationalen Club- und Händleraktivitäten.

Zur Realisierung des Buches haben wohl vor allem der FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V. sowie die Firma H&N maßgeblich beigetragen. Wir staunten dann aber nicht schlecht, als wir unter der Rubrik "German Clubs" auf Seite 136 folgendes zu lesen bekamen: "The Spider has always been a popular car in Germany and, until 1992, two clubs with virtually the same name existed for the model. The above named club survived and publishes the excellent magazine *Der Spiderfahrer.....*". Es würde mich doch interessieren, wer da nun eigentlich gemeint ist.

Ähnlich wie bei dem bereits vorgestellten Buch "Twin Cams"

werde ich den Eindruck nicht los, daß hier Autoren von bestimmten Dingen zwar nicht so viel Ahnung haben (was nichts mit dem Spider an sich zu tun hat), trotzdem aber ganz gern drüber schreiben möchten. Vielleicht sollte man hier einfach mal jenseits des Kanals einen Telefonhörer in die Hand nehmen und besser recherchieren. Absonderlich nur, daß der "Deutschland Club" hier keinen besseren Input gegeben hat.

Nicht zuletzt wird ein ganzes Kapitel der fachgerechten Restaurierung - mit vielen Detailzeichnungen und Bildern gewidmet. Im Anhang befinden sich darüber hinaus noch Händler- und Clubverzeichnisse sowie Datenblätter und Homologationsunterlagen vom 124 Abarth Rally. In jedem Fall stellt dieses Buch eine lohnenswerte Investition für den echten Spider-Freak dar. Meine Empfehlung: 5 Lenkräder

Mö

träge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbei

Um der Redaktion die Arbeit zu erleichtern, sendet uns Eure Beiträge bitte auf Diskette in den folgenden Dateiformaten:

**ASCII-Text·Rich Text Format·MS Word 5.x·Windows Write
Word f. Windows 1.x+2.0·Word Perfect 5.0+5.1
Pagemaker 4.0**

Eure Disketten erhaltet Ihr natürlich auf Wunsch zurück.

träge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbei

Lackierung

Eines der letzten Spiderabenteuer

oder wo lasse ich in welcher Farbe meinen Spider lackieren

Diese Frage werden sich sicherlich schon diverse Spider-Fahrer vor mir gestellt haben. Der erste Weg führte mich natürlich an einem Mittwochabend zum Spider-Stammtisch. Ich hoffte, dort vielleicht den einen oder anderen Tip erhalten zu können. Dies war leider ein Irrtum.

Es blieb mir also nichts anderes übrig, als mir die gelben Seiten zu schnappen, diverse Telefonate zu führen und des öfteren meinen Wagen vorzuführen.

Dabei mußte ich feststellen, daß es erhebliche Preisunterschiede gibt. So lag das günstigste Angebot bei 3.800,- DM inklusive Mehrwertsteuer und das teuerste bei 5.000,- DM zuzüglich Mehrwertsteuer.

Es gab natürlich auch die Möglichkeit, die Lackierung von einem Bekannten durchführen zu lassen. Dieser wollte den Wagen in der Selbsthilfe lackieren. Dies war letztendlich auch der Grund, warum ich den Wagen nicht bei meinem Bekannten lackieren ließ. Denn eine ordentliche Lackierung ist für einen solchen Wagen ja ein absolutes Muß.

Mittlerweile waren diverse Wochen im Cabrioland vergan-

gen, und noch immer fuhr mein US-Spider mit seinem ausgebleichenen rot, d.h. pinkwüden Wagen eher beschreiben, durch Hamburg. Dann endlich, kurz bevor ich mich schon an die 4.000,- DM für eine Lackierung ausgeben sah, bekam ich von Nils Stieghahn den goldenen Tip, doch einmal bei Sigi in Witzhave* anzufragen. Dieser Tip war wirklich Gold wert, den Sigi gab mir die Adresse von einem Lackierer, der nach seiner Aussage so um die 2.500,- DM für eine ordentliche Lackierung veranschlagt.

Letztendlich habe ich genau 2.500,- DM bezahlt und kann sagen: Die Lackierung ist super, und ich habe mehr als 1.000,- DM gespart. Ich muß allerdings gestehen, daß mich, als ich bei diesem Lackierer auf den Hof fuhr, ein äußerst unwohles Gefühl überkam.

Der Grund dafür war, daß dort zahlreiche Bastelautos, wie z.B. Opel Ascona, Kadett und diverse alte BMW 3er auf dem Hof standen und ich mich fragte, ob ich nicht vielleicht doch etwas mehr für die Lackierung investieren sollte. Nunja, dachte ich mir, wenn Du schon 'mal hier bist, schaust Du 'mal 'rein.

Dort erlebte ich dann allerdings eine Überraschung. Nicht daß es dort ordentlicher aussah, keinesfalls, aber zwischen den Bastelautos standen zwei Jaguars (unter anderem ein E-

Type Coupé) und auch der eine oder andere Porsche, MG oder hochwertige Mercedes.

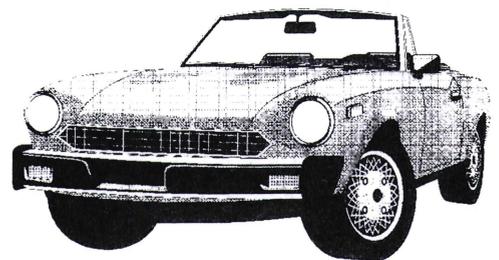
Ich entschloß mich, den Wagen dazulassen, und das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen. Ich kann also jedem, der mit dem Gedanken spielt, seinen Spider lackieren zu lassen, diesen Lackierer empfehlen. Die Anschrift lautet:

**Firma Dirik
(Autolackiererei und
Selbsthilfe)
Rethedamm 12
21107 Hamburg
Tel. 759 440**

Eines noch: Meine Lackierung hat etwas länger als eine Woche gedauert, aber es hat sich gelohnt. Für weitere Fragen stehe ich gern zur Verfügung.

Euer

Joachim Meier



* Anm.d.Red.: Sigi ist inzwischen leider verstorben. Einen Nachruf lest Ihr in der Rubrik "Kurz & bündig".



Das Märchen von der Fahrzeugversicherung

Es war einmal ein stolzer 124 Spiderbesitzer (oder der eines anderen offenen Fahrzeuges), der seinen Liebling richtig und preisgünstig versichern wollte. So weit - so gut, aber ab jetzt könnte guter Rat eventuell teuer werden.

Deshalb an dieser Stelle ein paar Anregungen, die den Verlauf dieses Märchens positiv beeinflussen.

4107 FIAT (1) 77 kw 124 DS SPIDER versichert am 01.07.93 in Hamburg 40 % Beitragssatz

Beispiel 1

Teilkasko	mit 300.-DM SB		1/1 Beitrag DM 1200.60
Vollkasko	mit 1000.-DM SB	incl. TK 300.-DM SB	1/1 Beitrag DM 1501.80
"	2000.-DM SB	incl. TK 300.-DM SB	1/1 Beitrag DM 1281.10
"	5000.-DM SB	incl. TK 300.-DM SB	1/1 Beitrag DM 600.50
"	10000.-DM SB	incl. TK 300.-DM SB	1/1 Beitrag DM 485,30

Beispiel 2

Teilkasko	ohne SB		1/1 Beitrag DM 2162.70
Teilkasko	mit 300.-DM SB		1/1 Beitrag DM 1200.60

Beispiel 3

Vollkasko	mit 650.-DM SB	incl. TK 300.-DM SB	1/1 Beitrag DM 1617.40
Vollkasko	mit 650.-DM SB	ohne SB	1/1 Beitrag DM 1744.10

Da sich Beispiel 1 fast wie ein Märchen liest, schauen wir uns die Auswirkung noch einmal genauer an. Bei einem Unfall mit Totalschaden, würde sich die Ersatzleistung in der TK auf die reinen Materialkosten der beschädigten Verglasung minus SB beschränken. In der VK errechnet sich bei Unfall im Totalschadenfall die Entschädigung wie folgt: ermittelter Wiederbeschaffungswert minus Restwert minus SB.

Das heißt bei einem Spider Wert 20.000.- DM mit einer TK Deckung 300.- DM SB, ist die Höchstentschädigung ca. 2000.-DM. Bei einer VK Deckung 5000.- DM SB und einem angenommenen Restwert von 2000.-DM ist die Höchstentschädigung 13.000.-DM, zuzüglich der Abschleppkosten vom Unfallort bis zur nächstgeeigneten Stelle zwecks Ermittlung des Fahrzeug- und Restwertes.

Fazit dieses Märchens ist: Für 600.10 DM Beitrag weniger (Beispiel 1) könnt Ihr bei selbstverschuldetem Unfall dank dem Spider Magazin bald wieder offen fahren.

Andreas Oettel

P.S. Der Märchenerzähler ist Mitarbeiter einer deutschen KFZ Versicherung und natürlich Spider Magazin Leser.

Versicherung

Aufgeschreckt durch zahlreiche Berichte, daß bei einem vollkaskoversicherten Fahrzeug im Falle eines Diebstahles ein 10%-iger Selbstbehalt vorgenommen wird, haben wir uns nach den aktuell auf dem Markt befindlichen Wegfahrsperrern und der Einbaunotwendigkeit bei den wichtigsten Versicherungen erkundigt. Alle bekannten Versicherungen verlangen eine solche Schaltung, die die Benzinzufuhr, Zündung und den Anlasser blockiert. Aber Achtung: Die Schaltung muß eine ABE haben und von einer dafür zugelassenen Werkstatt eingebaut worden sein.

Die nebenstehende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung der aktuell zu kaufenden oder in Kürze verfügbaren Sperren, wobei der Preis incl. MwSt und ohne Einbaukosten zu betrachten ist. Da jede Versicherung aber individuell eine Zulassung ausspricht, müßt Ihr Euch in jedem Fall an Eure Versicherung wenden und nach zugelassenen Wegfahrsperrern fragen.

Wegfahrsperrern

Hersteller/Vertrieb	Sicherung	Preis
ASS Auto-Save-Service GmbH Tel.0511 861919	ASS Security Card System (elektronischer Schlüssel)	ab 790,- DM
Bosch. Vertrieb über alle Bosch-Dienste	Bloctronic-Immobilizer. nur in Verbindung mit der Bloctronic	liegt noch nicht vor
Hirschmann GmbH & Co Tel.0711 3101-0	Immobilizer AS 6000 IMF. m it AS 600 IF oder AF	ab 800,- DM
Interaldu GmbH Tel.040 66940-640	No Start IA 900 /3 mit IA 500/3 oder IA 200 3	ca.300,- bis 400,-DM
M-Auto Alarmsysteme. Tel.06074 2174	M 2. in Verbindung mit einer vorhandenen Alarmanlage	ca. 200,- DM
Minitronik Tel.08161 92577	Car-Protect TSP 5 (elektronischer Schlüssel)	ca. 1200,- DM
OR.V.EL Vertriebs OHG Tel. 089 7595370	Piranha S 603 (elektronischer Schlüssel)	ca. 345,- DM
Starttronik GmbH Tel.02208 71030	ADS.3 (elektronischer Schlüssel). Funk ADS 3 (Funk-Fernbedienung)	ca. 240,- DM
Tilly. Rattigen Tel.02102 5801	Auto Scan Diebstahlsicherung (elektronischer Schlüssel)	ca. 400,- DM
Ulrich Autoalarm GmbH Tel.08141 80011	3 verschiedene Komplettalarmanlagen	ab 620,- DM
Wallstreeter Tel.040 3552000	Wegfahrtsicherung AT-4000 (elektronischer Schlüssel)	ca. 400,- DM

Die FIAT-Niederlassung Hamburg empfiehlt für ihre Modelle die AT-4000 von Wallstreeter bei einem Komplettpreis inkl. Einbau und MwSt von 598,-DM. Allerdings kann der Einbau in den

Spider eventuell etwas teurer werden. Solltet Ihr dieses Modell wählen, fragt auch hier erst bei Eurer Versicherung nach, ob die Sperre akzeptiert wird.

rdv

Bitte teilt uns auf diesem Abschnitt Adreß-, Bankverbindungs- oder sonstige Datenänderungen mit. Einfach ausgefüllt in einen Fensterbriefumschlag stecken und abschicken!



Name, Vorname des Mitglieds

Neue Adresse

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Telefon

FIAT 124 Spider Club e.V.

Christian Schlamp
Postweg 77d

21629 Neu Wulmstorf



Oldtimerversicherung

In der letzten Ausgabe fragte Uwe Wagner an, ob und wie es möglich wäre, den Spider als "Oldtimer" zu versichern. Er bezog sich auf den SM-Artikel "Oldtimerversicherung" der Ausgabe 1/92, der sechs Anbieter auflistete.

Bei unseren Recherchen stellte sich heraus, daß die R&V diese Versicherungsart gänzlich eingestellt hat und fast alle anderen Oldtimerversicherungen nur mit Einschränkungen anbieten. Bei diesen wird das Typ-

klassenverzeichnis zu Rate gezogen, aus der ein Fahrzeug erst herausgestrichen wird, wenn eine bestimmte Anzahl angemeldeter Fahrzeuge unterschritten worden ist. Dies gilt aber leider nicht für unseren Spider, so daß diese Art von "Oldtimerversicherung" für uns leider nicht zutrifft.

Eine Ausnahme bildet die Oldie-Car-Cover Versicherung des Versicherungskontors Martens&Prah, deren Versicherungsbedingungen so lau-

ten: **Der Fahrzeugtyp darf nicht mehr gebaut werden, und der aktuelle Marktwert muß über dem damaligen Neupreis liegen.** Dabei ist es sogar egal, ob es ein AS oder ein Volumex ist, dessen Gutachten einen Wert höher als den damaligen Kaufpreis bescheinigt.

rdv

**Oldie Car Cover
Dankwatsgrube 72
23552 Lübeck
Tel.0451/16003-0**

Zu guter Letzt..

Durch einen Zeitungsartikel wurden wir aufgeschreckt, daß ein geparktes Cabrio nur dann versichert sei, wenn das Dach geschlossen wäre.

Bei unserer Umfrage wurden wir aber beruhigt, daß dies nicht richtig sei. Der Versicherungsschutz kann auch weiterhin nur

bei grober Fahrlässigkeit erlöschen, wobei die Einordnung auch noch eine Ermessensfrage vor Gericht ist.

Eine Versicherung hätte auch keine Chance, diese Klausel in ihre allgemeinen Versicherungsbedingungen aufzunehmen, weil die übergeordnete Prüfstelle die-

ses gar nicht erst zulassen würde.

So bleibt es also dabei: Beim Parken beide Seitenscheiben hochkurbeln und Wagen abschließen reicht für den Versicherungsschutz!

rdv



Neue Bankverbindung

Änderung der Fahrzeugdaten

Institut

Typ, Baujahr

BLZ

Fahrgestell-Nr.

Konto-Nr.

Kfz-Kennzeichen

Ort, Datum

Unterschrift des Mitglieds

Spider Club Archiv

1 Zeitungsartikel / Tests

AMS	22/1966	Neuvorstellung	124 AS
AMS	25/1966	Test	124 AS
Hobby	27/1966	Test	124 AS
AMS	14/1967	Vergleichstest	124 AS / TR4 / Alfa Duetto
FIAT fahren ¹	05/1968	Test (Kopie)	124 AS
AMS	09/1970	Vergleichstest	124 BS/BC / Dino
Motor Rundschau	09/1970	Report	FIATs schnelle Flotte (124 C/S, 130, Dino)
MOT	15/1970	Report	FIAT Marken- und Modellreport
AMS	18/1971	Vergleichstest	124 BS / Simca / Alfa / Porsche
AMS	03/1973	Vorstellung	124 CSA
AMS	14/1973	Vergleichstest	124 CS/CC
Rallye Racing	08/1974	Bericht	124 CSA
AMS	11/1974	Test	124 CSA
Sport Auto	02/1975	Vergleichstest	124 CSA / Renault Alpine
Auto Retro	12/1981	Test	124 AS
AMS	22/1981	Test	124 CS1/CS0
AMS	11/1983	Vergleichstest	124 DS / Alfa Spider
AMS	10/1984	Fahrbericht	124 VX
AMS	19/1984	Test	124 VX
Markt	02/1988	Kaufberatung	124 S
Markt	04/1988	Typengeschichte	124 C / L / S
Modell	02/1990	Test	124 Spider von Autodrome Maßstab 1:43
Motor Klassik	07/1991	Kaufberatung	124 S
Oldtimer Magazin	08/1992	Typengeschichte	124 S

2 Reparaturhandbücher

- FIAT 124 Sport Spider & Coupe - Auto-Reparaturanleitung (102 S.)
"Querschnitt durch die Autotechnik Nr. 149" 124 AS/AC
- FIAT 124 Sport Spider & Coupe - Haynes "Owners Workshop Manual 1968-78 (1600/1800)"
(c 1987, 216 S., United Kingdom)
- FIAT US/Europa/VX Spider - Reparaturhandbuch Technik (FIAT-Deutschland) incl. Datentabellen
USA 1980/81, Euro 82, 124 DS1, VX (Motor, Fahrgestell, Elektrik)
- FIAT 124 Pininfarina Spider - Service Manual (520 S.),
für 124 CS0 (1975-78) & 124 CS0 (1979-1981)
- FIAT 124 AS Sport Spider - Überholungsanleitung, Merkmale, Daten (1967)
- FIAT 124 AS Sport Spider - Überholungsanleitung, Merkmale, Daten (IV/1968)

¹ Nachdruck aus "motor im Bild", 03/68, Thiemig-Verlag München

3 Manuals / Bedienungsanleitungen

- FIAT 124 Spider BS 1400 / 1600 (Original) 1970
- FIAT 124 Spider BS / BS1 (mit Schaltplan Elektrik) (Original) 1971
- FIAT 124 Spider 2000 - Owners Manual (Original) 1980
- FIAT 124 Spider 2000 - Owners Manual (Kopie) 1981
- Pininfarina Spider 2000 - Owners Manual (Kopie) 1985

4 Prospekte

- 124 Sport Spider (AS) 1968
- Allgemeiner Verkaufsprospekt ca. 1970
- 124 Sport Spider (AS) - USA 1970
- 124 Sport Spider (BS1) 1971
- 124 Sport Spider (1800) 1973
- 124 Sport Spider (1800) - USA ca. 1979
- 124 Spidereuropa 1982
- 124 Spidereuropa 1983
- 124 Spidereuropa - USA 1984
- 124 Spidereuropa 1984
- "Oben Ohne - die 3 von Pininfarina und Bertone" 1984
- Volumex 1984
- Automobil Preisliste 1974
- Farbkarte 124 BS1 1972
- Cromodora Felgenprospekt 19??
- Felgenprospekt - FIAT 19??

5 Datenblätter und Ersatzteilkataloge

- Blechteilekatalog 124 AS X/1966
- FIAT 124 Sport, Hauptmerkmale, Daten, Überholung 124 AS, AC 1967
- Blechteilekatalog 124 AS II/1968
- Teilekatalog Karosserie und Beschläge, 124 BS I/1970
- Teilekatalog 124 BS, BC 1970/71
- FIAT 124 Sport (1600) Hauptmerkmale und Daten VI/1970
- Teilekatalog Technik (Motor / Getrieb etc.), 124 CC/CS, 1600/1800 1972
- Blechteilekatalog 124 CS X/1972
- Blechteilekatalog 124 CSA III/1973
- FIAT 124 Sport (1600/1800) Hauptmerkmale und Daten IV/1973
- Pininfarina Blechteilekatalog 124 DS1 1985

6 Bücher

- Autos die Geschichte machten - FIAT 124 Spider & Coupe" Motor Buch Verlag, Stuttgart 1992
- FIAT and Lancia Twin Cams, Phil Ward, Motor Racing Publications LTD, Croydon - England 1992
- FIAT & Abarth 124 Spider & Coupe, John Tipler, Veloce Publishing Plc, Dorset - England 1993

Mitgliederbefragung 1993

FIAT 124 Spider Club e.V.

1 Welchen Spider-Typ besitzt Du ?

- AS CS2
 BS CS0
 BS1 CS Abarth
 CS DS
 CS1 Volumex
 Turbo

2 Wie lange fährst Du schon FIAT-Spider ?

- ____ Jahre

3 Den wievielten Spider fährst Du heute ?

- den ____ten Spider

4 Auf welche Weise bist Du auf den Spider aufmerksam geworden ?

- Zeitung / Medien
 Freunde / Bekannte
 Andere _____

5 Über welchen Kanal bist Du zu Deinem heutigen Auto gekommen ?

- Annonce in einer Zeitschrift
 Persönliche Kontakte
 Händler
 Andere _____

6 Würdest Du Dich als FIAT-Fan bezeichnen ?

- Ja
 Nein,
 habe nur Interesse am Spider
 Würde den Spider nicht nochmal kaufen

7 Wie hoch ist die gesamte Laufleistung von Fahrzeug: _____ km

Motor: _____ km (Austausch ja/nein)

Getriebe: _____ km (Austausch ja/nein)

Hinterachse: _____ km (Austausch ja/nein)

8 Wieviel km fährst Du jährlich mit Deinem Spider ?

- bis 5.000 km
 5.000 - 10.000 km
 10.000 - 20.000 km
 mehr als 20.000 km

9 Hast Du ein weiteres Fahrzeug neben dem Spider ?

- Ja
 ganzjährig angemeldet
 nur im Winter angemeldet
 Nein

10 Wird Dein Spider im Winter stillgelegt ?

- Ja
 Nein

11 Unter welchen Einsatzbedingungen wird Dein Spider gefahren ?

- als reines Sommerauto
- Als Alltagsfahrzeug
- Nur im Sommerhalbjahr bei trockenem Wetter
- Nur für Urlaubsreisen / Spidertreffen
- als Zweit-/Drittwagen
- im Sommer
- ganzjährig

12 Wo wird der Wagen abgestellt?

Wenn er abgemeldet ist (soweit zutreffend):

- In einer Einzelgarage
- In einer Tiefgarage
- In einer Scheune o.ä.
- Sonstiger Abstellplatz

Wenn er angemeldet ist:

- Auf der Straße
- In einer Einzelgarage
- In einer Tiefgarage
- In einer Scheune o.ä.
- Sonstiger Abstellplatz

13 Wurde Dein Spider nachlackiert ?

- Nein (Originallack)
- Ja (___mal)

14 Trägt Dein Spider heute noch den Originalfarbton ?

- Ja
- Nein

15 Wie wichtig ist Dir der Originalitätsgrad Deines Spider ?

- Sehr wichtig
- Wichtig
- Weniger wichtig
- Egal

16 Wo werden in der Regel Inspektionen durchgeführt (Bitte ggf. Name / Adresse der Werkstatt angeben)?

- In einer Vertragswerkstatt
- In einer freien Werkstatt
- Bei Freunden/Bekanntem
- In Eigenregie
- Überhaupt nicht

17 Wo werden in der Regel Reparaturen durchgeführt (Bitte ggf. Name / Adresse der Werkstatt angeben)?

Karosserie:

- Vertragswerkstatt
- Freie Werkstatt
- Bei Freunden/Bekanntem
- In Eigenregie

Motor, Getriebe etc.:

- Vertragswerkstatt
- Freie Werkstatt
- Bei Freunden/Bekanntem
- In Eigenregie

Bremsen und Lenkung:

- Vertragswerkstatt
- Freie Werkstatt
- Bei Freunden/Bekanntem
- In Eigenregie

Elektrik:

- Vertragswerkstatt
- Freie Werkstatt
- Bei Freunden/Bekanntem
- In Eigenregie

18 Wo kaufst Du in der Regel Ersatzteile (Bitte Name / Adresse des(r) Lieferanten angeben)?

- Bei FIAT-Händlern
- Bei freien Lieferanten
- Möglichst gebraucht

19 Welche Benzinsorte tankst Du?

- Normal bleifrei
- Super bleifrei
- Super verbleit

20 Welche Ölsorte benutzt Du gewöhnlich?

- Mineralöl
- Teilsynthetisches Öl
- Vollsynthetisches Öl

21 Wie hoch ist der Benzinverbrauch?

- Im Stadtverkehr _____ l/100 km
- Auf der Landstraße _____ l/100 km
- Auf der Autobahn _____ l/100 km

22 Wie hoch ist der Ölverbrauch?

_____ l/1000 km

23 Hast Du zusätzliche Korrosionsschutzmaßnahmen (z.B. Hohlraumversiegelung oder Verzinkung) ergriffen ?

- Ja, mit _____ (Bezeichnung / Verfahren / Hersteller)
- Nein

24 Mußtest Du Rostschäden beheben (lassen) ?

- Ja
- Nein

25 Wenn ja, wo sind diese Rostschäden aufgetreten ?

- Am Unterboden
- An tragenden Teilen
- An der Karosserie, Bezeichnung _____
- _____
- _____

26 Hat Dein Spider einen geregelten Kat ?

- Ja
- Nein

27 Fährst Du mit serienmäßiger Bereifung?

- Ja, und zwar im Format _____ (Reifen- und Felgentyp, Beispiel: 185 HR 13, 5½ J, Cromodora CD30)
- Nein, die Reifen / Felgen haben das Format _____ (Beispiel, s.o.)

28 Frage an alle Besitzer eines Spider ohne 2.0 l Einspritzmotor (in der Regel bis inkl. Typ "CSI" bzw. Baujahr 1980):

Wieviel DM würdest Du in einen Katalysator für Dein Auto investieren (einschließlich der Modifikationen am Zylinderkopf), wenn die technischen Voraussetzungen überschaubar und realisierbar sind (notwendige Umbauten und Komponenten, Gutachtenkosten sowie inkl. Arbeitslohn (!)) ?

- Nichts, weil _____
- Ja, und zwar
- Bis zu DM 3000,--
- Bis zu DM 4000,--
- Andere: _____

29 Wie hoch ist der Reifenverschleiß?

Ein Satz erreicht ca. _____ 000km Laufleistung

30 Wie ist Deine Fahrweise ?

- Beschaulich
- Zügig
- Scharf

31 Hattest Du schon einmal Startprobleme ? (Wenn ja, unter welchen Bedingungen?)

- Nein
- Ja, und zwar
- Bei kalter Witterung
- Bei warmer Witterung
- Bei feuchter Witterung
- Bei kaltem Motor
- Bei heißem Motor

32 Hast Du typische Schwachstellen und Män-

gel an Deinem Fahrzeug ausmachen können ? Wenn ja, welche sind dies ?

33 Wie hast Du die o.g. Mängel beseitigt ? Wie hoch waren die Kosten?

34 Sind Dir alternative Ersatz- und/oder Verschleißteile bekannt?

Beispiel:

- beim US-Spider (80 PS-Vergaserversion) kann statt des Original-Luftfiltereinsatzes auch ein solcher von VW Polo oder Audi 50 Verwendung finden: Ersparnis ca. DM 20,--.

35 Sind Dir empfehlenswerte Werkstätten und Teile-Lieferanten bekannt ? (Bitte Name, Adresse und Telefonnummer angeben)

Welche sind deren besonders hervorzuhebende Leistungen (z.B. hoher Rabatt, prompte Erledigung etc.)

Werkstätten:

Für Karosseriearbeiten: _____

Für Mechanik/Bremsen: _____

Für Innenausstattung/Verdeck:

Für Autoelektrik: _____

Lieferanten:

Für Karosserieteile: _____

Für Mechanik/Bremsen: _____

Für Innenausstattung/Verdeck: _____

Für Autoelektrik: _____

**Welche wesentlichen Defekte traten bisher bei
Deinem Spider auf ?**

<u>Defekt</u>	<u>Ursache</u>	<u>Maßnahme</u>	<u>Kosten</u>
---------------	----------------	-----------------	---------------

36 Beschränken sich Deine finanziellen Aufwendungen für den Spider auf die reine Fahrzeugerhaltung ?

- Ja
- Nein, ich gebe Geld aus für (nichtzutreffendes bitte streichen)
- Extras / Zubehör (z.B. Holzlenkrad, Stereo-Anlage):
häufig / weniger häufig / _____
- Accessoires (Anstecker, Modelle, etc.):
häufig / weniger häufig / _____
- Andere _____:
häufig / weniger häufig / _____

37 Wie bist Du auf den Club gekommen ?

- Freunde
- Fachpresse
- Andere: _____

38 Was waren für Dich die Gründe, in den Club einzutreten bzw. welche Erwartungen hattest / hast Du ?

- Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch
- Tips in bezug auf
- Technik
- Werkstätten
- Andere _____
- Teilnahme an Treffen
- Leute kennenlernen
- Andere _____

39 Wie findest Du die Arbeit des Vorstands ?

- Sehr gut
- gut
- mittelmäßig
- schlecht

40 Welche Aspekte spielen für diese Meinung die Hauptrolle ?

(z.B. Zeitung, Treffen etc.)

41 Was vermißt Du in unserem Club bzw. was kommt Deiner Meinung nach heute noch "zu kurz" ?

42 Kommst Du regelmäßig zu Clubtreffen ?

- Ja, in der Regel _____ mal jährlich
- Nein, weil
- Generell kein Interesse
- Kostengründe
- Keine Lust auf "Vereinsmeierei"
- Unattraktive Programme / Veranstaltungsorte
- Andere _____

43 Deine Meinung zum Spider Magazin

- Sehr interessant, lese ich intensiv
- Überfliege ich meist nur
- Wenig brauchbares dabei
- Andere _____

44 Was vermißt Du am Spider Magazin bzw. was würdest Du anders / besser machen ?

So, nun hast Du's geschafft! Sende den ausgefüllten Fragebogen an

FIAT 124 Spider Club e.V.
c/o Michael Möller
Rissener Dorfstraße 13a
22559 Hamburg

Vielen Dank für Deine Mitarbeit !!! Die Auswertung folgt in einem der nächsten Spider Magazine.

Anm.: Den Fragebogen kannst Du natürlich auch anonym absenden

Adressen

Vorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon
1. Vorsitzender	Christian Schlamp	Postweg 77 d 21629 Neu Wulmstorf	040/7003632
2. Vorsitzender	Michael Möller	Rissener Dorfstr. 13 a 22559 Hamburg	040/810590
Kassenwart	Stefan Benda	Mendelssohnstr. 51 22761 Hamburg	040/8992762
1. Beisitzer	Ralf de Vrée	Krochmannstr. 4 22299 Hamburg	040/515915
2. Beisitzer	Jochen Buck	Rombergstr. 18 20255 Hamburg	040/492768

Regionalleiter

Nr. Bezeichnung	Ansprechpartner	Adresse	Telefon
1. Schleswig-Holstein	Thorsten Scheele	Gowenser Str. 3 24327 Högendorf	04381/5814
2. Hamburg	Christian Schlamp	Postweg 77 d 21629 Hamburg	040/7005407
3. Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
4. Friesland	Petrus Meyer	Tran 5 a 49762 Lathen-Ems	05933/8294
5. Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33611 Bielefeld	0521/86577
6. Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37574 Einbeck	05561/81530
7. Köln	Thorsten Machner	Frankfurter Str. 280 51147 Köln	02203/62244
8. Frankfurt	Joachim Häring	Treburerstr. 20 65474 Bischofsheim	06144/43809
9. Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441/87301
10. München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82256 Fürstenfeldbruck	08141/24714

Rush-Hour



CONTRAST bringt volles Programm per Plakat

Per Plakat bringen Sie Ihre Werbung unübersehbar auf die Straße. Also genau dahin, wo Sie die aktiven Menschen treffen, die Sie mit Ihrer Werbung erreichen wollen. Auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, in die Freizeit und wieder zurück nach Hause. Mit der CONTRAST Pendler-Analyse können Sie die Mobilität der Menschen strategisch gezielt nutzen: Für mehr Reichweite und zusätzliche Kontakte per Plakat.



CONTRAST

Plakatwerbung macht man am besten mit **CONTRAST**.

CONTRAST plakat service GmbH & Co KG
Kippekausen 52
5060 Berg, Gladbach 1 (Refrath)
Tel. 0 22 04 / 2 08 - 0