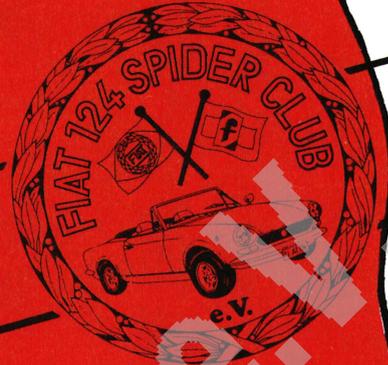


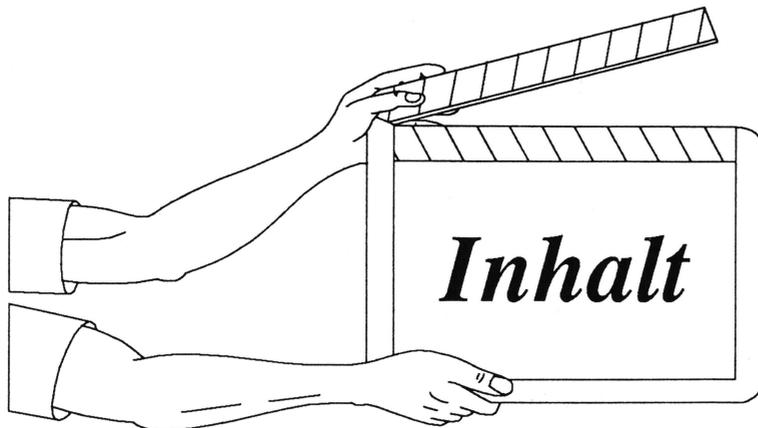
Spider MAGAZIN





Fiat Abarth 124 Rally

EAST AFRICAN SAFARI 1974



2	Historische Anzeige
3	Inhaltsverzeichnis
4	Die Bremsanlage
6	Reportage vom Ring
9	Als Enzo Ferrari noch Alfa fuhr...
10	Auf leisen Schwingen..
13	Leistungssteigerung Teil 2
16	Kurz notiert
18	Teilemarkt
20	Reisetip: England
24	Kaugummi im Vergaser
26	Hilfsbereitschaft im Club

Mitgliederbetreuung/Industriekontakte

Michael Bischoff, 1. Vorsitzender
Warnckesweg 36
2000 Hamburg 61 Tel. 040/553 70 90

Clubkasse

Stefan Benda, Kassenwart
Mendelssonstraße 51
2000 Hamburg 50 Tel. 040/899 27 62

Spider Magazin

Jens Lütcke, 2. Vorsitzender
Wolffsonweg 7
2000 Hamburg 60 Tel. 040/511 02 21

Pressekontakte

Ralf de Vrée, Beisitzer
Krochmannstraße 4
2000 Hamburg 60 Tel. 040/51 59 15

Technische Beratung

Christoph Zeiz
Glinderweg 16
2057 Reinbek Tel. 040/722 58 84



Die Bremsanlage

Wer kennt es nicht, der Spider zieht beim Bremsen einseitig? Solange man sich beim Bremsen nicht am Lenkrad festkrallen muß und der Spider mal zur einen und mal zur anderen Seite zieht, ist die Bremsanlage noch in Ordnung. Diese Unarten sind nämlich typisch für Schwimmsattelbremsen älteren Konstruktionsjahres. Seid ihr euch jedoch nicht sicher, ob die Bremsen noch im Limit liegen, fahrt zum nächsten Bremsenprüfstand (z.B.: ADAC) und verschafft euch Klarheit. Achtet während des Bremsentests auf einen langsamen Anstieg der Pedalkraft und wiederholt den Vorgang mehrmals, um zu einer möglichst sicheren Aussage zu gelangen. Stellt ihr fest, daß der Spider permanent zu einer Seite zieht, ist Arbeit angesagt. -Im Zweifelsfall laßt euch beraten. Für das einseitige ziehen gibt es mehrere Ursachen.

- Falscher Zusammenbau der Bremsanlage.

Zwischen Bremsträger und Bremszange sitzen zwei Gleitsteine (L-förmige Keile). Diese Keile werden auf jeder Seite mit je einem Splint gesichert; schließlich sitzt am Träger noch ein Bügel, der den Splinten nun eine gewisse Bewegungsfreiheit läßt. Auf diese Weise werden die Keile gegen ein mögliches Herausfallen gesichert. Jener Bügel muß hinter dem Keil liegen, d.h. in Richtung Radnabe. Das Bild soll euch den korrekten Einbau verdeutlichen:

Abhilfe: Bei falschem Zusammenbau Splinte herausziehen, Keile nach vorne herausdrücken, Bügel in Richtung Radnabe drücken, Keile wieder einschieben und mit Splinten sichern.

- Gleitstein (Keil) schwergängig.

Sind die Gleitflächen des Keils verschmutzt, kann es ebenfalls zu einer einseitigen Bremswirkung kommen.

Abhilfe: Das Windleitblech (nur hinten) ist zweigeteilt, nach Lösen der entsprechenden Schrauben (insgesamt 4 Stück) kann das kleinere der beiden Bleche entfernt werden. Nun Splinte ziehen, Keile herausdrücken und Bremszange abnehmen, Keile reinigen und beidseitig mit Kupferpaste bestreichen; mit den Gegenflächen am Bremsträger und an der Bremszange genauso verfahren, schließlich in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen.

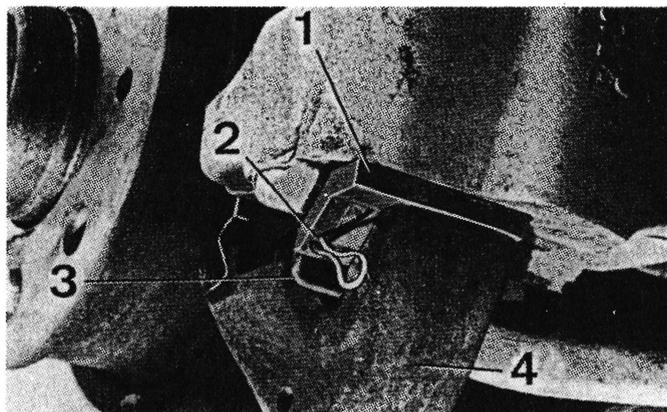
Weitere Ursachen für ein einseitiges Ziehen der Bremsen können hier nur aufgezählt werden, da die ausführliche Beschreibung der erforderlichen Arbeiten für's Spider Magazin zu langatmig werden würde, daher sei an dieser Stelle nur auf die einschlägige Literatur verwiesen. Doch nun zu weiteren Fehlerquellen:

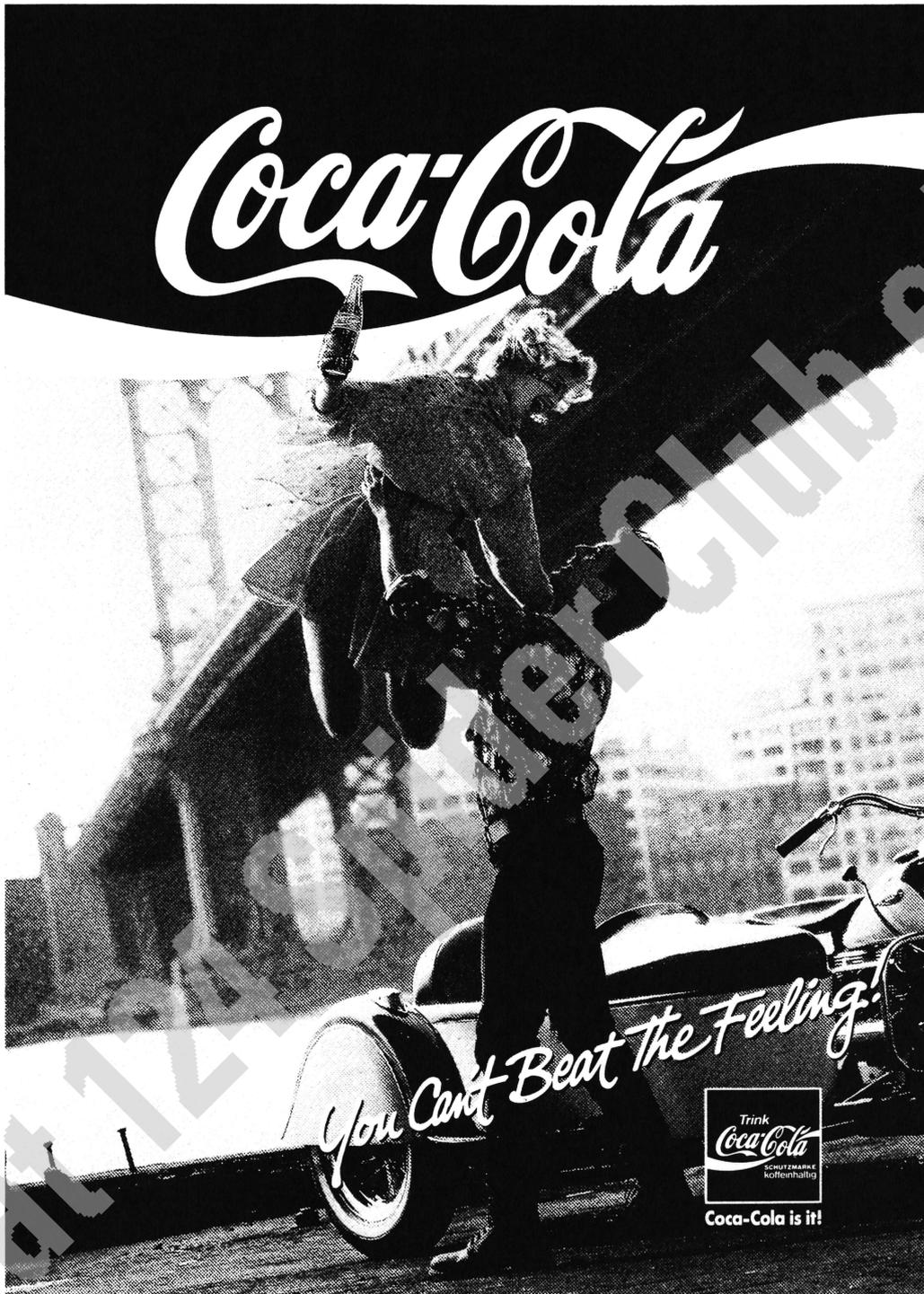
- Luft im Bremssystem
- Abgefahrene Beläge
- Starke Riefen in den Bremsscheiben
- Gealterte, schwergängige Zangen
- Aufgequollene Bremsschläuche

Der letzte Punkt ist insofern bemerkenswert, als daß man ihn kaum als Ursache vermuten würde. Vor allen Dingen altern die vorderen Bremsschläuche mit der Zeit, dabei verkleinert sich der innere Querschnitt, was dann zu der einseitigen Bremswirkung führen kann. Ein so gealterter Schlauch läßt sich von außen nicht erkennen!

Weiterhin gut Brems - Euer Thorsten Machner

Anm. d. Red.: Wir waren begeistert von Thorstens Initiative - er schickte uns 13 (!) Artikel mit praktischen Hinweisen und Tips rund um den Spider. Wir würden uns freuen, wenn sich das eine oder das andere Mitglied dadurch animiert fühlen würde.





H. Heydt

Markengetränke

Osnabrück - Emsland



Reportage vom Ring

Von unserem Korrespondenten vor Ort.

Ich befinde mich heute auf dem Nürburgring direkt unterhalb der Tribünen an der Start- und Zielgeraden. Von hier aus starten 28 Rennen an zwei Tagen mit über 500 Teilnehmern aus aller Welt. Etwa 60.000 Zuschauer verfolgen diesen 18. Oldtimer-Grand-Prix am zweiten Augustwochenende bei über 30 Grad im Schatten und strahlendem Sonnenschein.

Um mich herum herrscht höllischer Lärm, der jedes Oldtimer-Herz höher schlagen läßt. Gerade machen sich die Teams der GT-Klasse bis 2500 ccm der Baujahre 1956 bis 1965 bereit zum Start für das elfte Rennen dieses Tages. Ein Eklat im Vorfeld des Rennens sorgte für Aufregung im Fahrerlager. Bei der Nachuntersuchung der Fahrzeuge wurden bei dem Jaguar E-Type des Brösch-Teams gravierende Reglementsverstöße festgestellt. Nach zahlreichen Protesten anderer Fahrer im Anschluß an das Qualifikationsrennen wurde das Brösch-Team disqualifiziert. Daraufhin kam es zu handgreiflichen Auseinandersetzungen zwischen dem Fahrer und der Rennleitung, woraufhin der Fahrer eine lebenslange Sperre erhielt. Das zeigt, daß diese Rennen von allen Beteiligten durchaus ernst genommen werden. Im sechsten Rennen, der Entscheidung in der Super-Sport Klasse wurde derart hart gekämpft, daß der Fahrer, der gerade neben mir steht, nur eine Tür zurück ins Ziel brachte.

F: Wie kam es zu diesem Vorfall?

A: Ja, das war in der S-Kurve gleich nach Start und Ziel. Die Türe auf der rechten Seite war wohl nicht richtig verschlossen, jedenfalls sprang sie plötzlich auf und knallte nach hinten, worauf ein Scharnier brach.

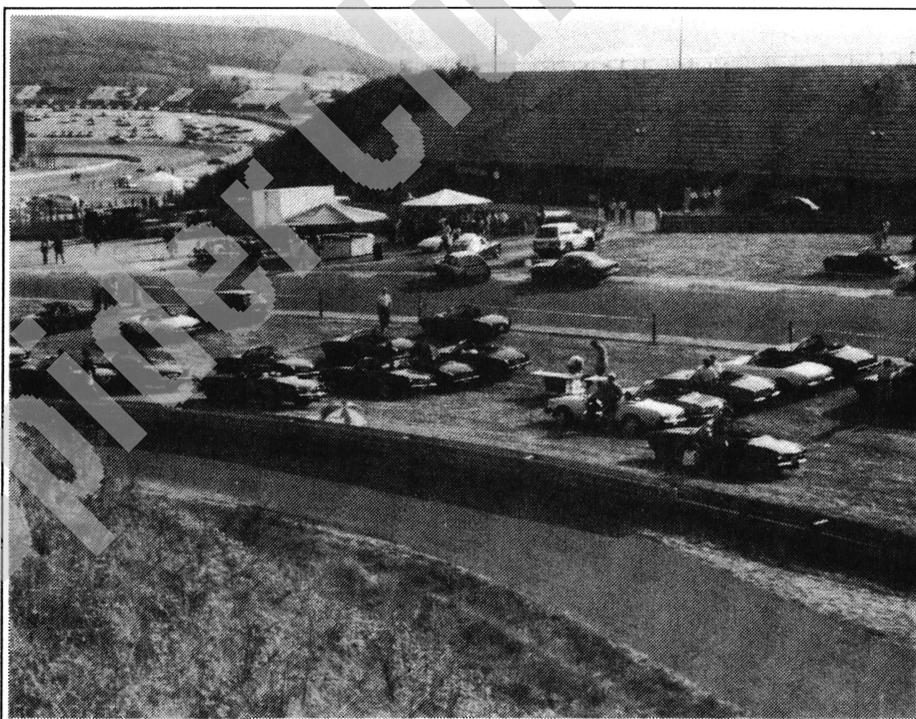
F: Also war es kein Unfall?

A: Nein, es war zwar ziemlich viel los in der Kurve kurz nach dem Start, aber ich bin von keinem anderen

berührt worden.

F: Vielen Dank!

Trotzdem, man hat den Eindruck, die Fahrer wissen überhaupt nicht, welches Material sie bewegen. Aber das hier ist schließlich kein Museum, sondern eine Rennstrecke, noch dazu eine der berühmtesten der



Welt. Und obwohl es hier weder um Meisterschaften oder hohe Geldpreise geht, ist die Zeit der Hobby-Rennfahrer, die allein nach dem olympischen Prinzip "Dabeisein ist alles" starteten, wohl vorbei. Dies ist echter Wettkampf und jeder hat den Ehrgeiz, ganz vorne mit dabei zu sein.

So hat der mutige Fahrer des Austin-Healey Midget mehrfach die Kurvenlage seines Fahrzeugs im Extrembereich getestet und ist durch seine Ausritte in die Sicherheitszonen zum Publikumsliebbling geworden. Oder der Fahrer des Ferrari 275 GT aus dem "Ferrari Club Italia", der die rechte Aluminiumtüre seines Wagens zu Wellblech verarbeitete. Leider hat es auch einen folgenschweren Unfall gegeben. Der Fahrer eines Morgan-Threewheeler rutschte auf ei-



ner Ölspur aus und verletzte sich dabei nicht unerheblich. Er soll aber inzwischen wieder auf den Beinen sein.

Zurück zum laufenden Rennen. Besonders zahlreich vertreten sind in dieser Klasse die Fahrzeuge, die wohl die Zuschauer am meisten interessieren: die Ferrari, Corvette, Porsche, Lotus und Jaguar in breiter Modellpalette, einige sogar mit Straßenzulassung. Akustisch und vor allem optisch stellt diese Klasse vielleicht den Höhepunkt des Oldtimer Grand-Prix 1990 dar. Diese großvolumigen Motoren mit dem entsprechenden Sound faszinieren eben die Massen im Turbo- und Vielventil-Zeitalter. Jetzt geht das Feld los, ein Ford Mustang setzt sich sofort an die Spitze, gefolgt von einem Jaguar E-Type und zwei AC-Cobra. Am Ende des Feldes halten sich die Ferrari 250 SWB, von denen immerhin sechs Stück am Start sind und die Porsche noch zurück. Schon gibt es erste Rangeleien in der S-Kurve nach Start und Ziel und ein AC-Bristol dreht sich auf dem Randstreifen. Aber es ist nichts passiert, und der Unglücksrabe reiht sich am Ende des Feldes wieder ein. Nun noch einige Worte zur zweiten Hauptattraktion bei diesem Oldtimer Grand-Prix, der Müllenbachschleife mit den von der Organisation eingeladenen Markenclubs. Ich gehe jetzt dorthin und melde mich gleich von dort wieder zurück.

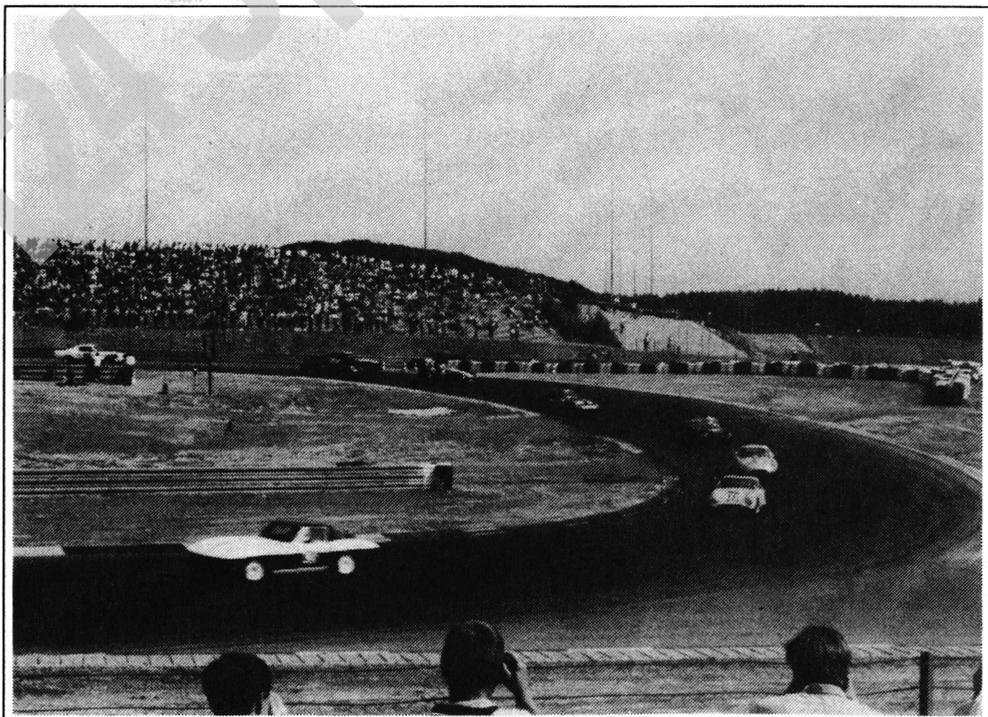
So, angekommen in der Müllenbachschleife stehe ich hier zusammen mit einem Mitglied des Fiat 124 Spider Club. Er ist gerade von der Ehrenrunde der Markenclubs zurückgekommen. Alle in der Müllenbachschleife vertretenen Clubs und Interessengemeinschaften erhielten in diesem Jahr die Gelegenheit, sich dem Publikum am Ring vorzustellen. Seit 18 Jahren nutzen die Oldtimer- und Markenvertreter den Oldtimer Grand-Prix als Treffpunkt. Was aus Eigeninitiative und Zufall entstand und im Laufe der

Jahre zu gut organisierten Clubtreffen avancierte, wurde von den Organisatoren AvD und Nürburgring GmbH diesjährig erstmals offiziell als Bestandteil des Oldtimer Grand-Prix aufgenommen. So sollte einerseits den Zuschauern der Überblick erleichtert werden, da alle Clubs zusammen stehen, andererseits den Clubs die Möglichkeit zur besseren gegenseitigen Kontaktaufnahme und Mitgliederwerbung gegeben werden.

F: Die Frage an meinen Gesprächspartner, ob dieses Vorhaben gelungen ist.

A: Teils, teils. Die Idee ist prinzipiell gut, leider sind wir hier aber etwas isoliert. Ich würde diesen Oldtimer Grand-Prix als „Grand-Prix der weiten Wege“ bezeichnen. Zwar können wir hier untereinander wunderbar Benzin reden und haben ausreichend Platz für unsere Fahrzeuge, allerdings ist der Weg zum Fahrerlager und damit zum eigentlichen Schwerpunkt dieser Veranstaltung zu weit. Außerdem sind die Wege nicht oder nur schlecht ausgeschildert, so daß man nicht weiß, welches der kürzeste Weg ist.

F: Das ist allerdings wahr. Auch ich habe eine halbe Stunde von der Tribüne an Start und Ziel bis hierher gebraucht. Dabei gäbe es die Möglichkeit, durch Öffnung des Zauns oben an der Schleife viel schneller ins Fahrerlager zu gelangen. Zumindest durch sinnvoll platzierte Wegweiser hätte man helfen können.





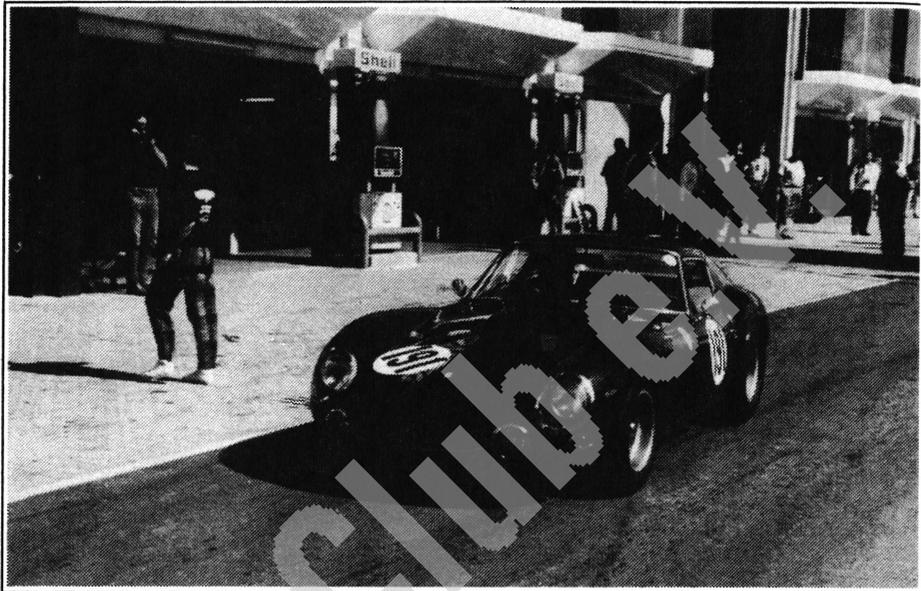
A: Ja, und hinzu kommt, das wir noch Zusatzkarten lösen müssen, um überhaupt ins Fahrerlager zu kommen. Obwohl wir im Programm als zweite Attraktion neben den Rennen angekündigt waren, müssen wir Eintritt bezahlen, um hier in den Kurvenbereich zu kommen und dann nochmals fürs Fahrerlager. Das ist nicht gut.

F: Aber die Idee, die Markenclubs in den Oldtimer Grand-Prix einzubinden, stößt bei Ihnen auf Zustimmung?

A: Auf jeden Fall. Früher fanden die Treffen auf den offiziellen Parkplätzen statt, die nur schwer zu finden waren. Alles war sehr weit verstreut, gegenseitige Kontakte nur beschränkt möglich.

F: Und Sie hatten die Möglichkeit, sich auf einer Ehrenrunde dem Publikum vorzustellen! Was sagen Sie zu den Pfiffen, die einige Teilnehmer erteten?

A: Ja, das ist mir aufgefallen. Da waren einige Opel Manta GTE 400 und Ascona A, Ford Escort RS und Capri, die auf der Ehrenrunde kräftig ausgebuht wurden. Obwohl ich diese Autos auch nicht besonders schätze und vor allem nicht im Zusammenhang mit einer solchen Veranstaltung, finde ich diese Reaktionen unfair. Unsere Autos sind teilweise auch noch recht jung, wenn auch ihre Karosserie ohne



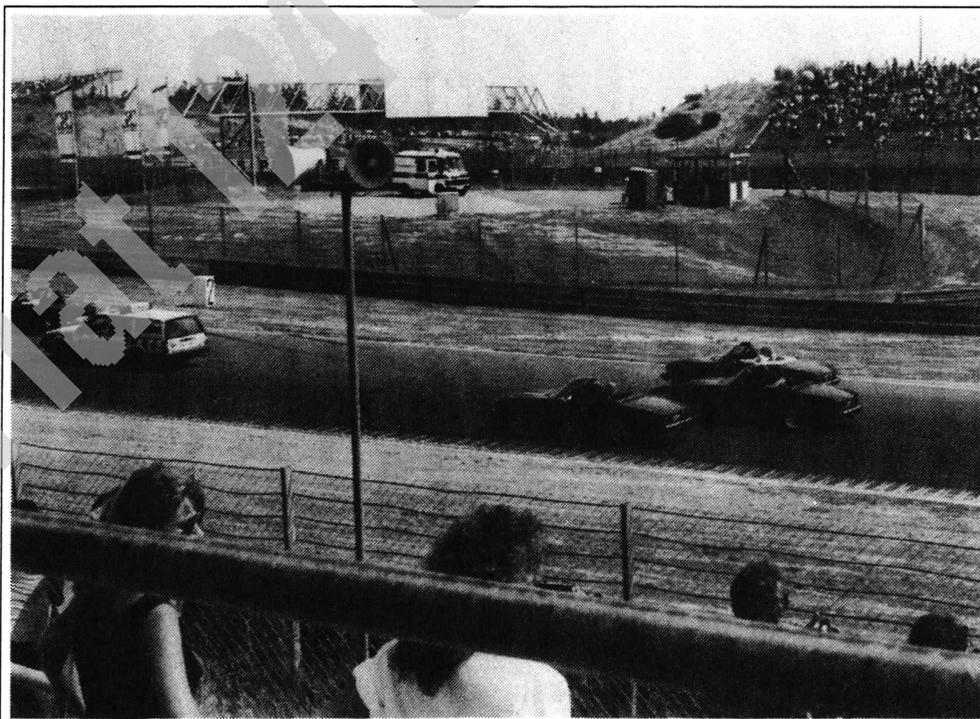
wesentliche Änderungen seit 1966 gebaut wurde. Aber die hier ausgepiffenen Fahrzeuge sind ebenfalls Bestandteil der Automobilgeschichte und einige von ihnen, vor allem wenn ohne Spoiler und Rallyestreifen, also im Originalzustand durchaus vorzeigenswerte Objekte. Man sollte da toleranter sein, deshalb muß man ja nicht gleich selber so ein Fahrzeug fahren. Allerdings sind ein paar der genannten Autos schrecklich verunstaltet und gehören in diesem Zustand nicht hierher.

F: Was war für Sie der Höhepunkt dieser Veranstaltung?

A: Eindeutig die hohe Konzentration an Old- und Youngtimern. Man weiß ja überhaupt nicht mehr, wo man hingucken soll. So viele seltene und gepflegte Autos, nach jedem einzelnen würde ich mir auf der Straße den Hals verrenken und hier stehen sie alle zusammen. Viele dieser Autos kenne ich zwar aus Zeitschriften, sehe sie hier aber zum ersten Mal live und in Farbe.

F: Kommen Sie nächstes Jahr wieder?

A: Na klar! (Danke, Ralph & Co)



HWL



Als Enzo Ferrari noch Alfa fuhr...

A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) hießen die Autos, die vor 80 Jahren zuerst in einem Mailänder Vorort entstanden. Während des Ersten Weltkrieges übernahm der Ingenieur Nicola Romeo das Werk, aber erst 1930 entstand die Firmenbezeichnung Alfa Romeo.

In den dreißiger Jahren wirkte dort ein Konstruktionsgenie namens Vittorio Jano, der unvergessene Alfa Romeo-Sportwagen schuf. Eines seiner Geheimrezepte hieß DOHC, im Klartext "doppelte obenliegende Nockenwellen".

Die Sechszylinder-Modelle mit 1500 und 1750 ccm Hubraum heimsten Erfolge auf allen Rennstrecken der Alten Welt ein. 1927 hieß der Sieger auf einem Alfa Romeo beim Rennen von Modena beispielsweise Enzo Ferrari. Im Zeitalter der Kompressoren erhielten beide Modelle ebenfalls diese leistungssteigernde Zutat. Von Interesse war auch der Zwölfzylinder-Rennwagen des Jahres 1931, bei dem man nichts anderes getan hatte, als zwei 1500er Motoren nebeneinander zu setzen. Ihre Kraft wurde über zwei Getriebe und zwei Kardanwellen auf die Hinterachse übertragen. Die Bezeichnung "Bimotore" sagte alles. Janos neues Achtzylindermodell 8 C 2300 erschien im Jahre 1931. Derselbe Motor leistete 142 PS, im Laufe der nächsten Jahre steigerte man die Leistung bis auf 180 PS.

Mit diesem Modell setzte Alfa Romeo seine Siegesserie fort. Nicht weniger als viermal in aufeinander folgenden Jahren hieß der Sieger im 24-Stunden-Rennen von Le Mans Alfa Romeo.

Die legendäre Mille Miglia kannte in den dreißiger Jahren nur die Wagen aus Mailand als Sieger; ledig-

lich Caracciola gelang 1931 mit seinem Mercedes ein Einbruch.

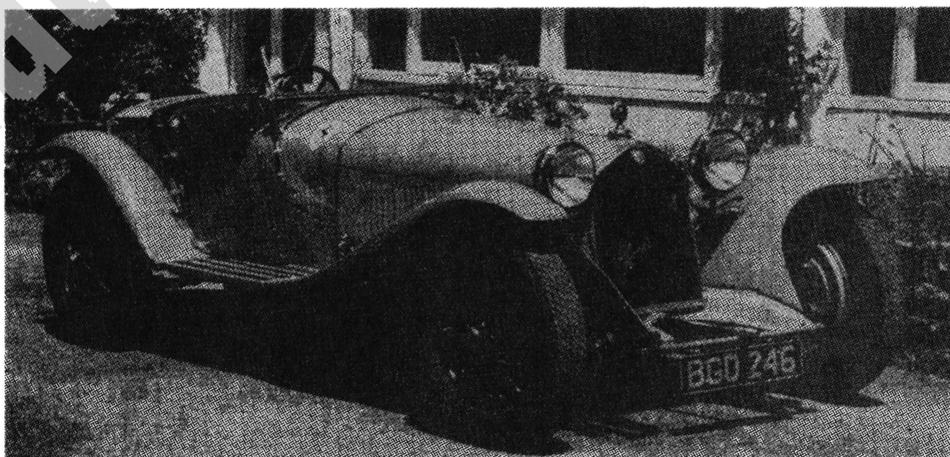
Für die sportlichen Aktivitäten Alfa Romeos war damals ein Mann zuständig, dessen Name noch heute auf allen Rennstrecken der Welt präsent ist: Enzo Ferrari. Als Alfa Romeo sich nicht mehr offiziell am Rennsport beteiligte gründete er die "Scuderia Ferrari", die mit Alfa Romeo-Fahrzeugen das rote Element bei den Rennveranstaltungen vertrat - würdig vertrat, wie man feststellen muß.

Das Modell 8 C 2300 konnte dabei natürlich nicht unbeachtet bleiben. Am Kühler ist das springende Pferd deutlich zu erkennen, damals das Symbol der Scuderia Ferrari, heute das Markenzeichen von Ferrari.

Der Motor wurde 1933 auf 2600 ccm Hubraum aufgebohrt. Der Wagen gewann damit im gleichen Jahr unter Nuvolari und Compagnoni die Mille Miglia. Kurze Zeit nach seinen großen Erfolgen wurde das Auto nach England verkauft. Wie üblich ging es im Laufe der Jahre durch verschiedene Hände. Und der Preis stieg. 1938 wurde es beispielsweise zu einem Preis von 425 Pfund Sterling angeboten. Über den heutigen Preis kann man nur spekulieren, denn der Wagen steht nicht zum Verkauf.

Die Wettbewerbsgeschichte von Alfa Romeo war auch in späteren Jahren beeindruckend. Die Schöpfungen des Vittorio Jano sorgten dafür, daß sich der gute Ruf der Marke Alfa Romeo bis heute erhalten hat, wenn es auch den Nachfahren manchmal schwerfiel, ihn in vollem Umfang zu rechtfertigen.

H.O. Neubauer/Hamburger Abendblatt v. 21.04.1990

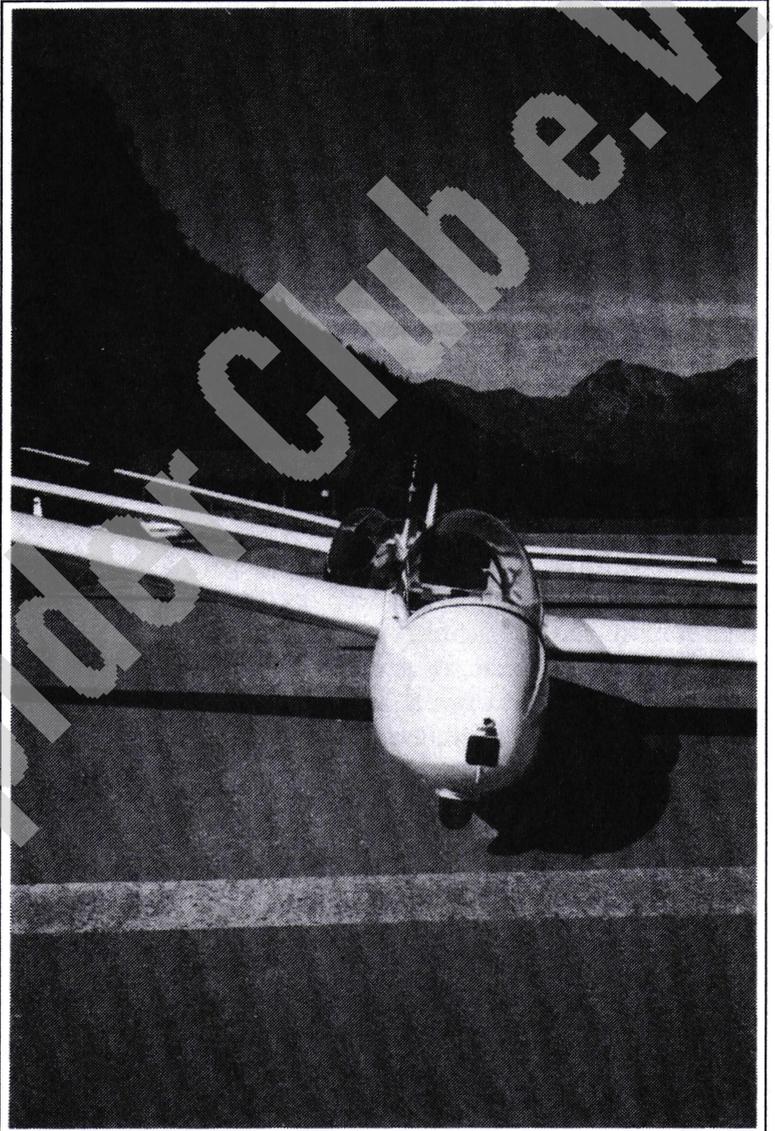




Auf leisen Schwingen

Seit 8 Jahren lasse ich mir nun in einem Fiat Spider den Wind um die Haare wehen und jedes Frühjahr stellt sich mit dem ersten Dachöffnen die gleiche Faszination des Offenfahrens ein. Ich bin der Natur ein Stück näher, die Nase vernimmt dem Limousinenfahrer verborgene Düfte, Auge und Ohr sind sensibilisiert. Das Cabriofahren ermöglicht auch den freien Blick in den Himmel, wo sich andere Fahrzeuge bewegen, die mich seit meiner frühesten Kindheit mindestens genauso fasziniert haben, wie das Offenfahren. Flugzeuge jeglicher Art sorgen bei Ihrem Vorbeiflug grundsätzlich für eine Verrenkung meines Halses. Obwohl mir der physikalische Grund des sich in der Luft Haltens völlig klar ist, schwebt doch jedesmal ein bißchen Ungläubigkeit mit, wie soviel Masse fliegen kann. Ob Jet, Cessna, Hubschrauber oder Segelflugzeug, in jedem bin ich schon mal mitgeflogen und ich habe die Piloten dieser reizvollsten vom Menschen entwickelten Maschinen bewundert. Für mich stand schon lange fest: Auch du wirst eines Tages am Knüppel sitzen und über den Wolken die "grenzenlose Freiheit" spüren.

In der "Auto Motor und Sport" fiel mir im Frühjahr ein kleiner Artikel auf, der in 10 Zeilen die "Deutsche Alpensegelflugschule" (DASSU) in Unterwössen/Chiemgau vorstellte, 3 Tage später hatte ich ein Infoheft der Schule auf meinem Schreibtisch. Schon dieser Prospekt ließ erahnen, in welcher herrlicher Landschaft hier das Fliegen erlernt werden kann. Ich buchte 2 Wochen Segelflug im Juni und ab sofort verbrachte ich meine freien Minuten mit dem Lesen eines Segelflugbuches, um nicht gänzlich unvorbereitet auf den Lehrgang zu gehen. Ich konnte es kaum erwarten, endlich eigenhändig in die Lüfte zu steigen. Am Montag, den 16. Juni stand ich morgens um 8 Uhr vor den Hallentoren der DASSU, 2 aufregende Wochen erwartend. Hier sei gleich erwähnt, wie der Werdegang bis zur Erreichung der PPL C (Private-Piloten-Lizenz, Beiblatt C - Segelflug) aussieht: A, B und C-Prüfung, Funksprechzeugnis



(in Deutsch oder Englisch), Nachweis von 60 h theoretischem Unterricht und 50 km Streckenflug berechtigen zur Zulassung zur PPL C-Prüfung. Ich hatte vor, in den 2 Wochen meine A-Prüfung zu machen, die zum Alleinflug in einer Platzrunde mit Flugauftrag von einem Fluglehrer berechtigt, dieses ist sozusagen das einmaleins des Segelfliegens. Nach dem Briefing mit dem Ausbildungsleiter Max Stadter wurde ich meiner Fluglehrerin Ute Friedrich und "meinem Flieger", einem 2-Sitzer Typ ASK 13 mit dem Kennzeichen D-1900, zugeteilt. In einem

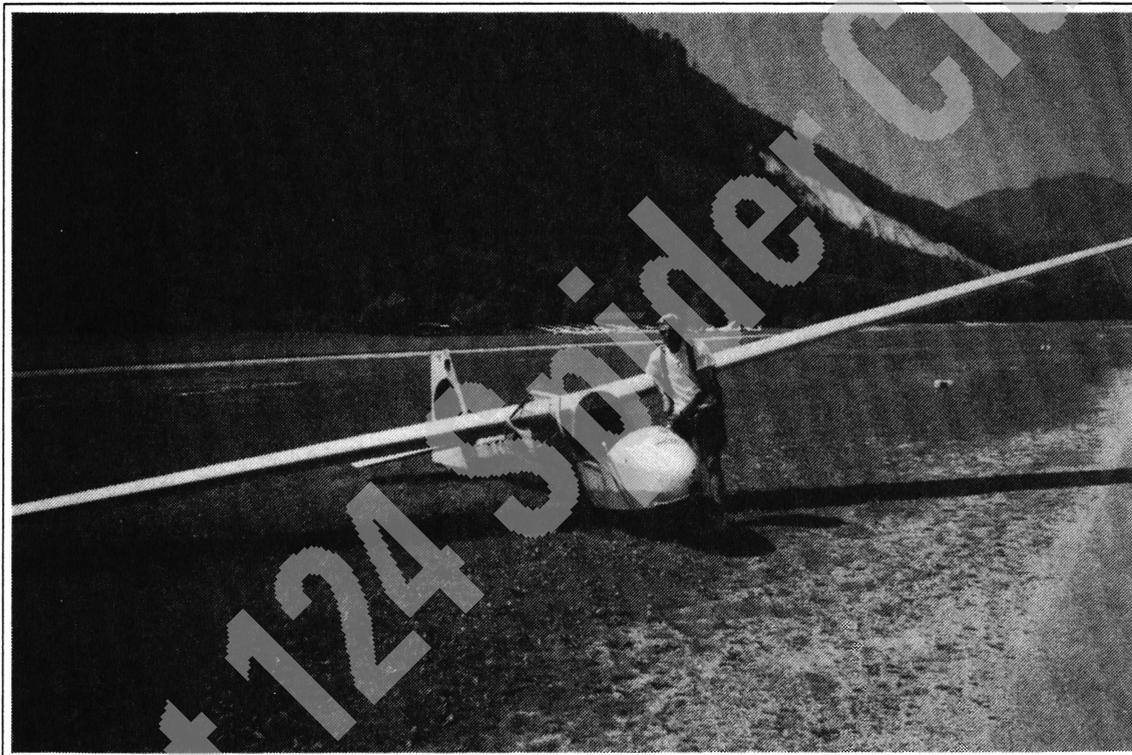


Segelflugzeug sitzt man grundsätzlich hintereinander, der Pilot sitzt vorne, und zum ersten Mal durfte ich als Pilot fungieren, mein Lehrer hinter mir, was für ein Gefühl. Das Seil für den Windenstart wurde eingeklinkt und schon ging es ab, steil und mit großer Beschleunigung 300 m nach oben. Nach dem Ausklinken wurde der Flieger gerade gestellt und Ute führte mir ersteinmal die Platzrunde vor, nach 5 Minuten war der Spaß vorbei und wir landeten. Nach der Landung merkte ich gleich, daß viele Hände notwendig sind, um den Flugbetrieb gewährleisten zu können. Mit dem "Lepo" wurde der Flieger zurück zum Startplatz gebracht, der Pilot, eine Fläche haltend, dirigiert ihn. Die Lepos sind ausrangierte Autos, die keinen TÜV mehr haben und durch kaputte Auspuffe oder Treckergeräusche auf sich aufmerk-

meine Motorik gewöhnte sich an die zusätzliche Dritte Dimension. Trotz der Anspannung und Konzentration genoß ich oft genug die herrliche Aussicht über die Alpen, zumal mir der Wettergott sehr hold war. Die Landschaft um den Segelflugplatz herum ist allein schon eine Anreise wert und wenn dann aufgrund einer Fönwetterlage eine grandiose Weitsicht herrscht, ist das Glücksgefühl perfekt. Von 8 bis 8 heißt die Devise bei schönem Wetter, 12 Stunden an der frischen Luft, eine Stunde Mittagspause, ich bin meistens totmüde ins Bett gefallen, nicht ohne vorher mehrere der herrlichen bayerischen Bierchen zu genießen.

Start auf Start folgte und nach Nr. 59 durfte ich das erste Mal alleine fliegen, Max und Ute klopfen mir auf die Schulter und ab ging die Post. Etwas aufge-

regt war ich schon, es verlief aber alles glatt und ein bißchen froh war ich auch, als ich heil wieder unten war. Noch zwei weitere Alleinflüge und ich hatte meine A-Prüfung bestanden. Am Abend dann wurde mir kräftig der Hintern versohlt, nicht weil

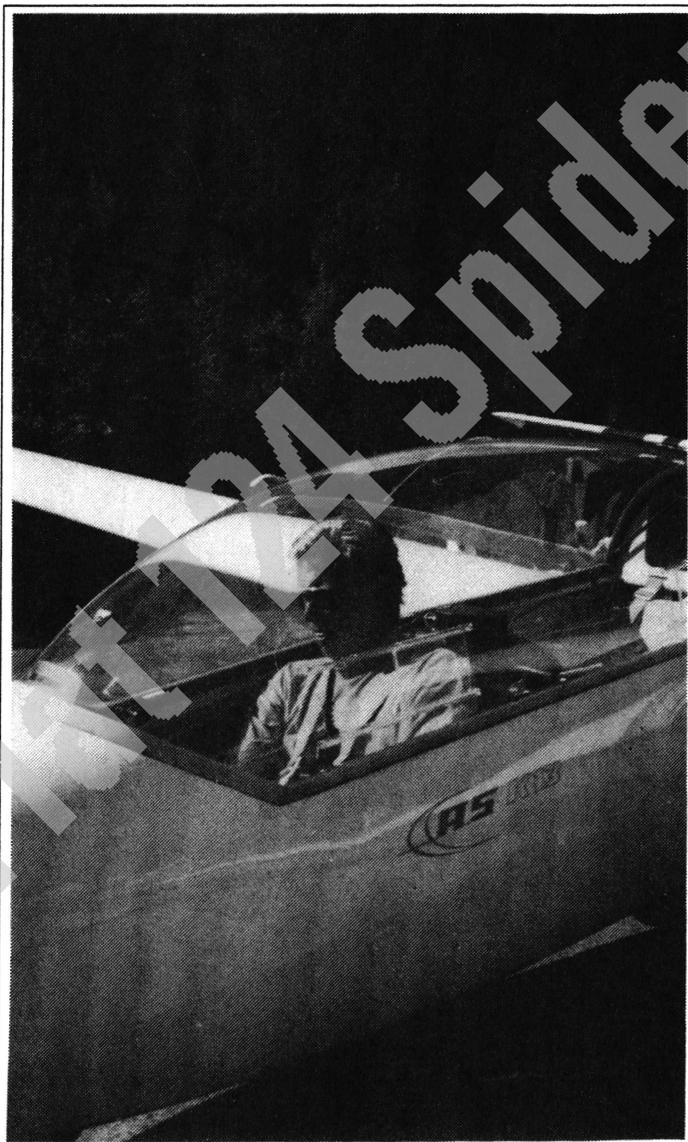
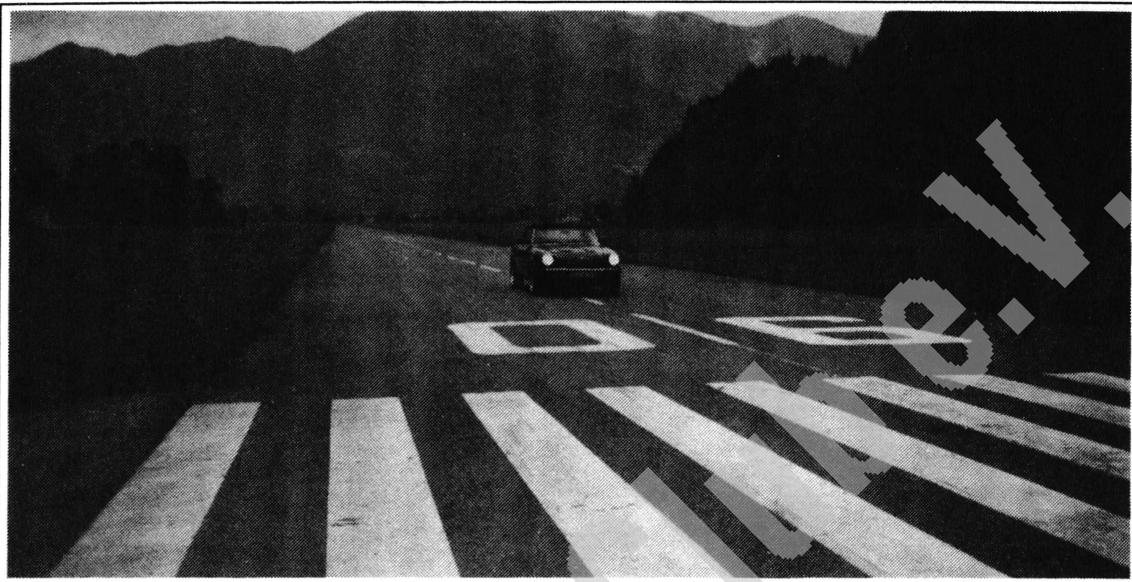


sam machen. Auch die Seile werden von der Winde zum Startplatz mit dem Seillepo gebracht. Die Lepos werden von allen gefahren, man merkt schnell, wer hier gemeinschaftlich denkt oder sich nur verdrückt. Zuerst hatte der Fluglehrer die Hand am Knüppel, aber so nach und nach übernahm ich die Ruder und merkte schnell, daß schon ein ordentlicher Geradeausflug viel Feingefühl erfordert. Eine saubere Kurve zu fliegen, erscheint einem Anfänger zuerst als eine unlösbare Aufgabe, weil hier alle 3 Ruder gleichzeitig aufeinander abgestimmt, betätigt werden müssen. Aber auch diese Schwierigkeit wurde gelöst und

ich etwas verbrochen habe, sondern weil dies ein Ritual anlässlich des ersten Alleinfluges ist, es heißt, dadurch wird der A... für lange Thermikflüge sensibilisiert. Hinterher jedenfalls glühte mein Hinterteil und der Erfolg wurde mit einem obligatorischen Bier begossen. Es folgten noch 7 weitere Alleinflüge in einem Doppelsitzer, bis ich zum ersten Mal "richtig" allein fliegen durfte, nämlich in einer K8, einem Einsitzer. Der Umstieg war ähnlich dem von einem Lieferwagen zum Golf, die Ruder reagierten leichtfüßiger, das Gefühl, nun endlich ein richtiger Pilot zu sein, stellte sich ein. Zwischendurch machte ich mit



Ute einen 1 1/2-stündigen Flug mit Handeinweisung, Rollübungen (Abkippen der Tragflächen links und rechts), Steilkurven bis 45°, Langsamflug bis zum Strömungsabrisß etc..



So hatte ich auch die Hälfte der B-Prüfung hinter mich gebracht, bei insgesamt 76 Starts.

Der ganze Spaß hat mich ca. DM 1.600,- an Flug- und Lehrgangsgebühren gekostet, bis zur Erlangung der PPL-C sind insgesamt ca. DM 4.500,- zu zahlen. Mein weiterer fliegerischer Werdegang wird im HVL (Hamburger Verein für Luftfahrt) stattfinden, einigen von uns vom Segelflugtreffen '89 bestens bekannt. Aus meiner Erfahrung heraus kann ich jedem Interessierten empfehlen, seine fliegerische Grundausbildung in einer Flugschule zu beginnen, denn dort kann man in komprimierter Form und in kurzer Zeit das "fliegerische Handwerk" lernen. In einem Verein ist es so nicht möglich, weil meist viel weniger Flugzeuge zur Verfügung stehen und man nie auf durchschnittlich 8 - 10 Starts täglich wie in der DASSU kommen kann.

Mir haben die 2 Wochen sehr viel Spaß gemacht und besonders positiv ist mir die nette persönliche Stimmung in der DASSU aufgefallen, wie auch die ausgezeichnete Betreuung. Deshalb möchte ich diese Schule wärmstens denjenigen empfehlen, die wie ich schon immer mal den Traum hatten, in die Luft zu gehen. Clubmitgliedern gewährt die Schule 10% Rabatt auf die Fluggebühren für alle Lehrgänge ab 1. September 1990 bis Ende der Saison, für nächstes Jahr bitte erfragen. Für die Unterkunft ist in Unterwössen in diversen Pensionen und Privathäusern bestens gesorgt (mein Zimmer kostete in der Pension "Auschuster-Stüberl" DM 28,- pro Übernachtung mit Frühstück).

MB



Leistungssteigerung - ein kalkulierbarer Gewinn (Teil 2)

Unter den in Teil 1 genannten Voraussetzungen wird sofort klar, daß dem Zylinderkopf als Träger der Ein- und Auslaßorgane, sowie einem Teil der dazugehörigen Kanäle ein besonderes Augenmerk gewidmet werden muß. Ich verzichte hier auf die Betrachtung anderer Bauformen, als der des 2 ohc (Over Head Camshaft) Kopfes, mit dem wir es zu tun haben, und stelle nurmehr fest, daß es sich dabei um die leistungsfähigste Konstruktion neben sv, ohv und 1 ohc-Steuerungen handelt.

Dabei entstehen die optimalen Leistungen reinrassiger Sportmotoren nur in halbkugeligen oder "linsenförmigen" Brennräumen mit:

1. V-förmig hängenden Ventilen - neuerdings wieder mit vieren für jeden Zylinder (1914 starteten 10 von 13 Marken mit Vierventiltechnik),
2. kleinen Oberflächen und großen Volumen, d.h. mit kompakten Brennräumen,
3. günstig angeordneten Zündkerzen, zwecks kurzer Flammwege, besonders neben heißen Auslaßventilen,
4. zweckmäßigen, engen Quetschspalten, um die Turbulenz zu steuern und die Verbrennung zu beschleunigen.

Für die Verbrennung ist der "Wert des letzten Millimeters", also die Distanz vom Kolbenboden zur Quetschfläche, sowie deren Größe von entscheidender Bedeutung. All denjenigen, die eine Verdichtungserhöhung durch übermäßiges Abplanen des Kopfes zu erreichen versuchen, sei hier gesagt, daß Quetschzonen mit mehr als 30% der Kolbenfläche die Wärmebilanz und vor allem die Abgasqualität verschlechtern.

Für gleichmäßige, kurze Flammwege gewinnt die Anordnung der Zündkerze eminente Bedeutung. Genaugenommen sind die "Brennzeiten" noch wichtiger als die Flammwege; die herrschende Gasturbulenz - besonders durch Quetschflächen verursacht -, überlagert die gleichmäßige Ausbreitung der Flammen, erzeugt gewissermaßen "Gegen- und Rückenwind". Als zuverlässiges Indiz für die Güte der Verbrennung gilt die Vorzündung, die jeder Motor für seine maximale Leistung benötigt. Sie soll, auch bei Rennmotoren mit höchsten Kolbengeschwindigkeiten nicht über 30° Kurbelwinkel betragen. Auf unsere Motoren reduziert, darf somit der Vorzündungsbe-

darf nach dem Tuning nicht merklich gestiegen sein. An dieser Stelle belehrt uns ein kurzer Seitenblick auf die Bosch-Richtlinien, daß ein einzelner, in tadellosem Zustand befindlicher Unterbrecher bis zu 18.000 Funken pro Minute zu produzieren imstande ist, bevor er zu "prellen" beginnt (d.h. bei Kontaktschluß infolge seiner Trägheit und der unvermeidlichen Elastizität seiner Mechanik vom Unterbrecheramboß zurückprallt - zu Lasten der ohnehin minimalen Schließzeiten). Dies kommt jedoch dem effektiven Zündungsbedarf eines Vierzylinder-Viertakters bei 9.000 U/min gleich.

Bedeutend höhere Praxisreserven bietet danach natürlich die "volltransistorisierte" Zündung (alle Einspritzermodelle) mit ihren 40.000 möglichen Funken pro Minute. Bei entsprechend präziser Wartung und Einstellung wird man an ein "up-speeding" der Zündanlage oder gar die Verwendung von Rennmagnetzündungen im Rahmen der von uns angestrebten Drehzahlerhöhung keinen Gedanken verwenden müssen.

Ergiebige Gaswechselforgänge - aber wie?

Der bereits angedeutete, zentrale Leitsatz aller Überlegungen soll noch einmal deutlich postuliert werden:

Den entscheidenden Einfluß auf die Motorleistung nimmt das "Atmungsvermögen", prosaischer ausgedrückt: der Füllungsgrad.

Um ihn zu verbessern, muß man die Gaswege vom Ansaugtrichter bis zur Auspuffmündung genau verfolgen, um die möglichen Störungsquellen für die Strömung zu erkennen und zu beseitigen.

Die Ventilsteuerung

Zur Beschäftigung mit der Ventilsteuerung, die mit den Konturen der Brennräume in engem Zusammenhang steht, blenden wir noch einmal ein, daß die 2 ohc-Steuerung durch die Lage der Nockenwellen den kürzesten, (und damit steifesten) "Arbeitsweg" zu den heute ausnahmslos hängenden Ventilen vermittelt (keine Stößelstangen, durch Verwendung von Tassenstößeln nicht einmal Kipphebel).



1. von Nocken und Steuerzeiten

Die Einlaßventile des siegreichen Mercedes-Rennmotors von 1914 öffneten erst im oberen Totpunkt (OT) und allein der Auslaßschluß erzeugte eine minimale "Überschneidung" (der Zeitraum in dem Ein- und Auslaßventile gleichzeitig offen sind). Nun sind die heutigen Werte (80° Überschneidung sind keine Seltenheit für per saldo verdoppelte Drehzahlen) keineswegs ein hohes Ziel um beste Füllungen zu erzeugen, sondern ein notwendiges Übel zur Beherrschung der enormen Beschleunigungen und Massenkräfte. Der gewünschte Ventilhub läßt sich leichter erzielen, wenn mehr Zeit zur Verfügung steht, - d.h. bei gegebener Drehzahl: mehr Kurbelwellenwinkel. Um ausreichende Ventilerhebungskurven unterzubringen, genaugenommen "Zeitquerschnitte", muß man das Diagramm "strecken", statt mit gleichen oder kürzeren Steuerzeiten die Ventile selbst, oder ihren Hub zu vergrößern. Die mit den Drehzahlen im Quadrat wachsenden Massenkräfte kann man daher durch längere Öffnungszeiten und Nocken mit milderem Konturen kompensieren, - oder durch bedeutend stärkere Ventildedern, solange die Übertragungsorgane und die Ventile selbst diesen Weg mitmachen.

Der Einlaßschluß birgt mit unvermeidbarer, starker Drehzahlabhängigkeit den größten Leistungsgewinn. An zweiter Stelle rangiert die Auslaßvoröffnung, ("Vor-" und "Nach-" beziehen sich immer auf die Totpunkte) während die Überschneidung nach Größe und Lage im Zusammenhang mit der Abgasqualität mehr Bedeutung gewann, als im Rahmen der Leistungssteigerung. Den auf "spät" verschobenen Überschneidungen schreibt man bessere Füllungen bei niedrigen und mittleren Drehzahlen zu, ferner bessere Übergänge und geringeren Verbrauch, als den einheitlich "frühen" Überschneidungswinkeln hochgezüchteter Sport- und Rennmotoren.

Achtung:

Das grundsätzlich erstrebte sanfte und "ruckarme" Abheben und Aufsetzen der Ventile gilt nicht für die Auspufföffnung; erfolgt sie zu langsam, so erhitzen die durchpfeifenden, glühenden Gase den Ventilteller noch stärker, als es ohnehin schon der Fall ist (Auslaßventile arbeiten schon in biederem Alltagsmotoren im Bereich der Rotglut ca. 780° C). Auslaßventile dürfen daher weder zu früh, noch "schleichend" öffnen. Im Gegenteil: Falls eine Inspektion den Verdacht auf einen beschädigten Ventilsitz lenkt, empfiehlt sich der

Versuch, das betroffene Ventil über eine gewisse Zeit mit leicht vergrößertem Spiel arbeiten zu lassen - natürlich mit maßvollen Drehzahlen und Beanspruchungen. Man wahrt damit die Chance, einen Schaden im Anfangsstadium zu stoppen, und den Sitz wieder glatt zu hämmern.

2. Die Ventildedern

Oft setzt das bereits erwähnte Ventilflattern der gewünschten Drehzahlsteigerung eine hörbare und gefährliche Grenze. Drastisch verstärkte oder zusätzlich montierte Federn, als Roßkur, vermindern zwar den mechanischen Gesamtwirkungsgrad ziemlich wenig, aber den Sicherheits- und Lebensdauerfaktor unvorhersehbar.

Neuere Untersuchungen über das gefährliche Abreißen von Ventilen und namentlich Auslaßventilen offenbarten die besondere, gewissermaßen doppelte Gefahr des Ventilflatterns. Außer der altbekannten Kollision der Ventile miteinander, oder eines Ventils mit dem Kolbenboden, führt das sog. "Nachschlagen" oder "Nachspringen" (hervorgerufen durch die Elastizität der Werkstoffe - siehe Unterbrecherkontakt) zum baldigen Ventilbruch. Daß eine um nur 5% herabgesetzte Federkraft die Ventile in systematischen Abreißversuchen und im kritischen Drehzahlbereich, eben mit Flattern und Nachspringen, bedeutend rascher und "mit Sicherheit" brechen ließ, sollte jeden Fahrer bedenklich stimmen, der einem altgedienten Motor Höchstdrehzahlen abverlangt. Eine Ermüdung der Ventildedern um einen solchen Betrag ist nicht selten. Und ein abgerissenes Ventil, als typischer Erfolg eines "überdrehten" Motors steht mit seinen Auswirkungen hinter einem Kolben- oder Pleuelbruch nicht zurück.

3. Ventilbearbeitung und Ventilsitzwinkel

Die Grenzen einer Ventilvergrößerung sind durch die vorliegende "Mechanik" oder "Geometrie" eng gesteckt.

- a) Neben sehr großen Einlaßventilen stören die zu nahen Brennraumwände die Strömung.
- b) Der Platzbedarf der Sitzringe, die weder zu schwach werden, noch die umgebende Zylinderkopfwannd beeinträchtigen dürfen, (Risse zwischen Sitzring und Kerzenbohrung wären die Folge) ist schnell zu groß.
- c) Die üblichen großen Steuerwinkel beschränken den Ventildurchmesser aufgrund der oben erwähnten Kollisionsgefahr.
- d) Zurückverlegte Sitze stellen keinen gangbaren Weg dar, da sie das Brennraumprofil unerwünscht verändern.



Ein Ventilsitzwinkel von 45 Grad - natürlich nicht zu verwechseln mit dem Ventilwinkel, den die Ventile untereinander bilden - bleibt auch bei Rennmotoren der Standard und 30°-Sitze eine gelegentlich auf die Einlaßseite beschränkte Maßnahme. Die Tatsache, daß ein 30°-Sitz eine "Verschleißbremse" (geringere Flächenpressung und weniger Reibung) darstellt, rückt in den Hintergrund, da er das Ventil wesentlich schlechter zentriert - und das gewinnt an Bedeutung, wenn man die dazugehörige Ventilführung nachträglich kürzt. Diese beliebte Tuning-Maßnahme sollte, wie man seit eh und je glaubte, im Interesse der Wärmeableitung unbedingt auf die Einlaßführungen beschränkt bleiben ... bis Untersuchungen enthüllten, daß gekürzte Führungen die Temperatur der Auslaßventile eindeutig herabsetzen, weil die vor-

stehenden Enden der ungekürzten Führungen mehr Wärme aufnehmen, als sie ableiten.

Als Sitzbreite des Einlaßventils reichen unbedenklich 1,5 mm, aber auf der Auslaßseite besser 1,8 bis 2 mm. Zwar dichten schmale Sitze in jedem Fall besser als breite, doch beschneiden sie die Wärmeabfuhr. Daß die Ventilteller ganz außen, die Sitzringe aber innen tragen, versteht sich, ungeachtet der abgerundeten Kanten, von selbst; denn es wäre ja widersinnig, den Gasstrom stärker als unvermeidlich abzulenken - oder gar ein größeres Ventil auf eine unveränderte Kanalmündung zu setzen. Falls letztere also nicht erweitert werden kann oder soll, verspricht das "kleinstmögliche" Ventil die beste Füllung.

Euer Christoph Zeiz



Autovermietung Heinrich Brehe

Hannoversche Straße 41

Tel.: **0541/58 62 99**

- LKW bis 7,5 to zul. Gesamtgewicht
- PKW-Anhänger
- Unfallersatzwagen bis 250 PS
- Motorräder
- Kleinbusse
- Hub-Arbeitsbühnen





Kurz notiert...

*Wir dürfen wieder einen neuen Jung-Spideristi begrüßen:
Am 15.05.1990 erblickte Michael Averweg mit einem
zulässigen Gesamtgewicht von 3050g und einer Länge
über alles von exakt 0,5 m das Licht der Welt.
Einen Herzlichen Glückwunsch an die Eltern Dietmar
und Runhild aus Münster!*

Artikel + empfehlenswerte Werkstätten

Wir möchten gerne eine möglichst umfangreiche Kartei aufbauen, in die alle von Mitgliedern empfohlenen Werkstätten und Sattler etc., aufgenommen werden sollen. Diese Kartei kann dann von jedem Mitglied bei uns angefordert werden. Außerdem möchten wir noch einmal daran erinnern, daß wir immer, ständig und jederzeit Artikel und Fotos benötigen. Schickt Eure Unterlagen oder Anregungen an folgende Anschrift:

Empfehlenswerte Werkstätten

Thorsten Machner sendete uns die folgenden Adressen:

B & F Touring-Garage
Hauptstraße 105
5210 Troisdorf-Spich
Tel. 02241/46 377
(Zwischen Köln und Bonn)

Roland Preissler
Moosmangstraße 7
8950 Kaufbeuren
Tel. 08341/18 120

Hans Scupin
Äußere Buchleuthenstraße 22
8950 Kaufbeuren
Tel. 08341/31 27
(Sattler der Spitzenklasse)

Jens Lütcke
Wolffsonweg 7
2000 Hamburg 60
Tel. 040/511 02 21

*Das 200. Club-Mitglied
ist Joachim "Jockel" Buck aus
Hamburg. Jockel ist 24 Jahre alt,
arbeitet als Trainee bei der BP
und fährt einen 75'er CS 1.
Herzlichen Glückwunsch!*

Stammtisch Berlin

Markus Neitzel beabsichtigt demnächst in Berlin einen Stammtisch ins Leben zu rufen. Da er noch keine geeignete Lokalität gefunden hat, bittet er darum, daß Interessenten sich bei Ihm melden. Vielleicht kennt ja der eine oder andere ein geeignetes Lokal. Meldet Euch bei:

Markus Neitzel, Tel. 030/365 58 53

In eigener Sache...

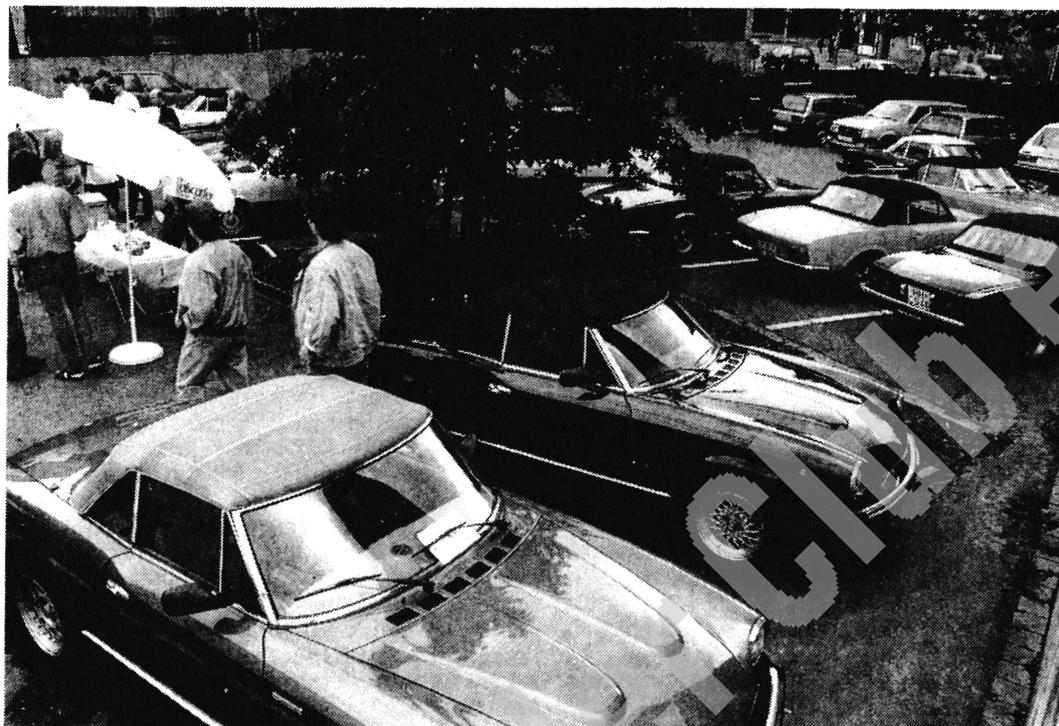
Der Hamburger Stammtisch scheint wieder einmal kurz vor dem Einschlafen zu stehen.

Außer dem üblichen "harten Kern" sind kaum noch Mitglieder dabei. Darum hier noch einmal die Adresse des Hamburger Stammtisches:

Jeden Mittwoch ab 20.30 Uhr
im ZWICK, Mittelweg ,
2000 Hamburg 13



Arienheller sponserte Cabrio-Treffen



OSNABRÜCK. Mittlerweile selten und deshalb begehrt sind die vom italienischen Auto-Designer Pininfarina entworfenen Cabrios 124 Spider. Deshalb fanden sich Mitglieder des Fiat 124 Spider-Clubs über Pfingsten beim Jahreshaupttreffen zum Erfahrungsaustausch im Hotel Hohenzollern, Osnabrück, ein. Mehr als 40 Fahrzeuge aus der gesamten Bundesrepublik kamen zum italienischen Programm. Eine gemeinsame Ausfahrt gehörte ebenso dazu wie eine Italienische Nacht mit einem Büfett ganz nach dem Geschmack für Italien-Kenner. Geschäftsführer Sieghart Link und Marketingleiter Jürgen Salz von Artus, Bad Hönningen, fanden Gefallen an dieser Idee, „das Flair dieses Autos“ als Sympathieträger zu nutzen. Denn hier zeigte sich erneut, daß eine enge Kooperation zwischen Getränke-Industrie und Hotelgewerbe zu verkaufsfördernden Ideen führen kann. Auf diese Weise läßt sich in mancher „Flaute-Zeit“ die Belegungsquote deutlich steigern. Und so sucht der Club für das nächste Pfingsttreffen 1991 noch ein schönes Landhotel in der Nähe von Freudenstadt/Schwarzwald.

Diesen Artikel entnahmen wir der "Allgemeine Hotel- und Gaststätten-Zeitung" Nr. 26 vom 30. Juni 1990.

Anm. d. Red. : Eine völlig neue, äußerst interessante Variante - der Spider als verkaufsfördernder Sympathieträger.

Impressum

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

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

Auflage 250 Stück

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/88.

Satz + Layout: Jens Lütcke, Wolffsonweg 7, 2000 Hamburg 60

Tel.: 040/511 02 21

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45

2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Jens Lütcke, Anschrift siehe oben

Mitglieder der Redaktion:

Michael Bischoff (MB), Hubertus Labes (HWL)

Jens Lütcke (JL)

Anschrift: siehe oben

Bankverbindung: Commerzbank Winsen/Luhe

BLZ 240 400 00

Kto.-Nr. 80 598 00



Teilemarkt

Diesmal scheint der Aufruf im letzten SM gefruchtet zu haben:

So umfangreiche Angebote konnten wir doch schon seit langer Zeit nicht mehr unter der (beinahe vergessenen) Rubrik Teilemarkt veröffentlichen.

Klaus Schmidt
Bernhard Eyberg Straße 73a
5060 Bergisch Gladbach 1
Tel: 02204/62 621

sucht: 1 Innenraumleuchte (für Konsole) für
124 DS Bj. '84
1 Abdichtgummi für hinteres Dreiecksfenster, unten,
Fahrerseite/124 DS Bj. '84

E. Schäfer
Achtert Krog 20
2960 Aurich
Tel: 04941/7056

verkauft: Für Fiat 124 AS/BS wegen Modell-
wechsel gesamten ET-Bestand:
Körbler Hardtop, 3-teilig, Verdeckgestänge, original
Fiat Verdeck (schwarz), Schutzbezug für Verdeck,
Sitzbank (schwarz), Getriebe 5-Gang, Tank,
Blechabdeckung zwischen Windschutzscheibe und
Motorhaube, Motorblock 1600 ccm (muß überholt
werden), Zylinderkopf, Vergaser, Ansaugkrümmer,
Lichtmaschine, Anlasser, Kardanwelle, Lüfter,
Heizung, 2 Armaturenkonsolen, neue Bremsbeläge,
Blinklicht vorne neu und gebraucht, mehrere Blink-
kergläser neu, diverse Relais, 4 Kisten voll mit
Kleinteilen und, und, und...
Komplettpreis 1.500,- DM

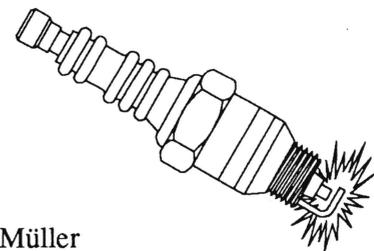
Markus Neitzel
Alt-Kladow 20
1000 Berlin 22
Tel. 030/365 58 53

verkauft: Spider- und Coupéteile
Preise: VHS

Manfred Kutzeer
Kallehoe 4
2391 Oeversee
Tel: 04638/79 00

verkauft: Fiat 124 DS Spider, EZ 10/83,
TÜV 08/91, dunkelgrün/beige,
105.000 km, Abarth-Anlage, RC, Chromgepäck-
träger, Bremsen + Lenkung + Lack neu, sehr
gepflegtes Fahrzeug,
Preis VB 18.500,- DM

Fiat 124 DS Spider, EZ 7/84, TÜV 7/91,
rot/schwarz, RC, Chromgepäckträger, sehr
gepflegtes Fahrzeug
Preis VB 21.500,- DM

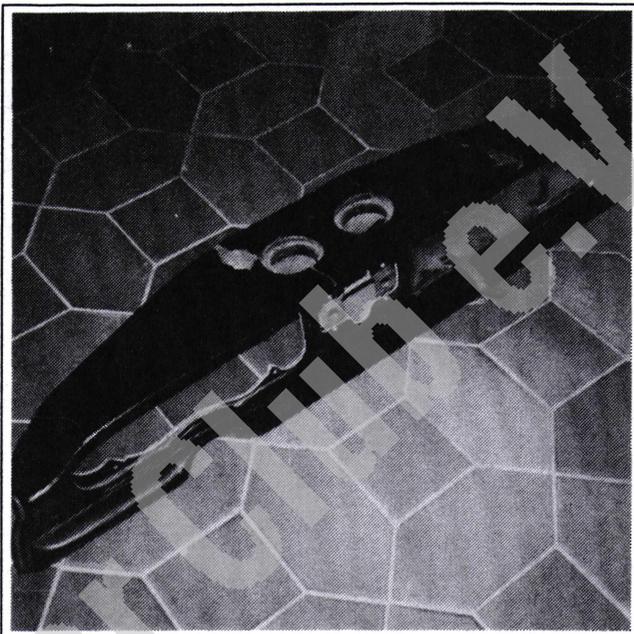
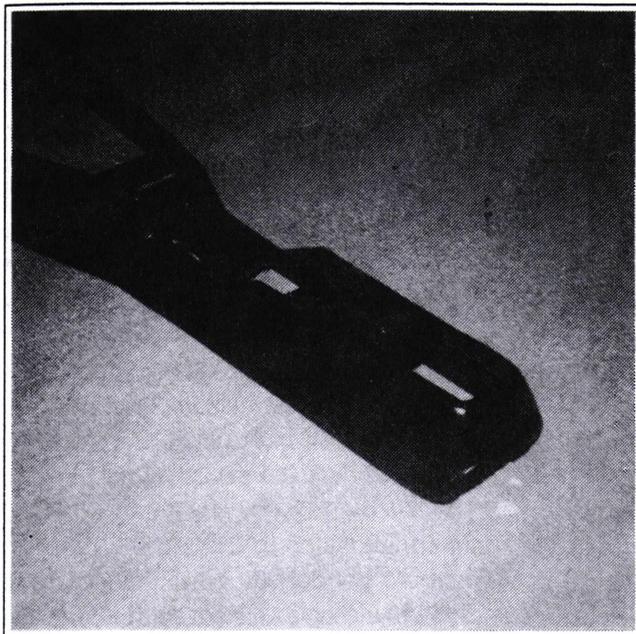


Stefan Müller
Ottensweide 28
2102 Hamburg 93

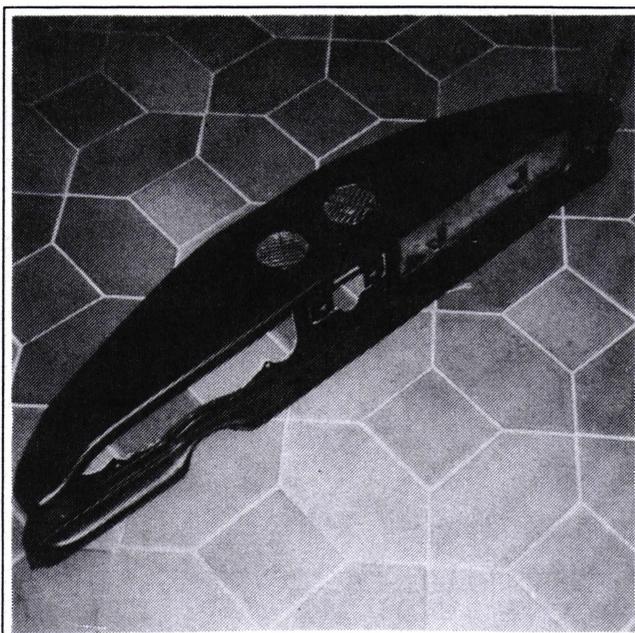
verkauft: 124er Euro-Spider DS Mod. 83,
Bj. 10.82, TÜV 6.92,
kompletter Neuaufbau des Fahrzeugs, Motor,
Getriebe, Hinterachse, Räder, alle gummigela-
gerten Teile, Verdeck (Sonnenland) neu, Interi-
eur völlig in graphitfarbenem Leder ausgeschla-
gen, Velour-Teppich (schwarz), Recaro-Sportsit-
ze, Wurzelholz komplett, Hohlraumversiegelt,
zwei-schicht-Lackierung schwarz mit Klarlack,
Original-Felgen in Wagenfarbe lackiert - Silber
abgesetzt, tiefergelegtes Fahrwerk, Wertgutach-
ten vorhanden.
Preis ab 35.000,- DM gegen Höchstgebot



Kennen Sie dieses Problem?



Wir haben jetzt für Sie eine optimale Methode gefunden womit wir spröde, gerissene und fehlende Teile an Armaturenbrettern, Mittelkonsolen etc. fast unsichtbar reparieren können. Überzeugen Sie sich selbst!



Kunstleder-Service

Reparatur, Reinigung, Pflege und Farberneuerung

B. Peters · Graefenthalstraße 18 · 4180 Goch · Tel. 02823/41 375 n. 18 Uhr



Reisetip: England

Mit dem Spider nach England! Um Gottes Willen, links fahren; Lieber nicht.

Oder vielleicht doch. Ich meine, es lohnt sich. Kann man doch auf schmalen kurvigen, mit Hecken eingesäumten Straßen den Spider dahinbrabbeln lassen; von einem Castle zum nächsten, durch idyllische kleine Ortschaften in denen die Zeit stehengeblieben scheint.

Aber so weit sind wir ja noch nicht. Da die Fertigstellung des Kanaltunnels wohl noch etwas dauert, ist man auf eine der zahlreichen Fährverbindungen angewiesen. Die kürzeste besteht zwischen Calais und Dover. Mit einer normalen Fähre (Sealink oder P&O) dauert die Überfahrt ca 1 1/2 Stunden, mit dem Luftkissen-Fahrzeug (Hoverspeed) ein Flug sogar nur 35 Minuten. Letzterer empfiehlt sich aber nur für Reisende mit sehr guter Kondition, da man mit ca. 100 km/h über das Wasser rast und Schläge in der Magengegend wie auf einem Rennboot verspürt.

Für die Hamburger oder Mitglieder aus anderen Teilen Norddeutschlands bietet sich die Fährverbindung Hamburg-Harwich an. Hier ist man allerdings einen ganzen Tag bzw.

Nacht unterwegs, ähnlich wie bei der Verbindung Vlissingen-Sherness (OLAU). Die Schiffe, die von Vlissingen (NL) starten sind allerdings gepflegter und warten mit angemessenem Komfort auf, was man von den anderen nicht behaupten kann.

Es lohnt sich auf jeden Fall ein Preisvergleich, da selbige in der Hochsaison zwischen ca. 280,- DM und 350,- DM schwanken. Dies gilt jeweils für einfache Fahrt mit zwei Personen.

England ist zwar eine Insel, aber eine sehr große, deshalb kann man wohl kaum alles in einem Urlaub besichtigen. Ich möchte deshalb nur auf den Teil zwischen London und Birmingham, Nordwales und dem Lake District näher eingehen.

Endlich angekommen, gleich ob in Dover, Sherness oder Harwich macht man um London am besten einen großen Bogen, da Autofahren in dieser Großstadt echten Stress bedeutet. Man begibt sich auf den M40 Richtung Oxford, hinter Oxford auf die A34 Richtung Stratford upon Avon/Birmingham.

Etwa 8 Meilen ausserhalb von Oxford gelangt man in den reizvollen Ort Woodstock und zum Blenheim-Palace. Graf Marlborough bekam ihn als Geschenk von der Queen für eine gewonnene Schlacht bei Blenheim in Bayern. Der Palast ist unter anderem Geburtsort von Sir Winston Churchill. Eine Besichtigung lohnt sich nicht nur wegen des prächtigen Gebäudes, sondern auch wegen der schönen Gärten und des riesigen Parks, der zu einem Picknick einlädt.

Südlich von Woodstock biegt man rechts auf die A4095 Richtung Whitney ab. Von hier geht es weiter nach Burford. Hier ist alles richtig "old fashioned" was aber nicht von Nachteil ist. Kleine Geschäfte laden zum Bummeln ein und im "Lamb-Inn", einem Hotel-Restaurant und Pub aus dem 14. Jahrhundert sollte man auf jeden Fall einen Drink nehmen, wenn nicht sogar essen. Nicht weit bietet das Bay-Tree-Hotel eine stilvolle Möglichkeit zur Übernachtung. Von Burford fährt man die A424 Richtung "Stow on the Wold" und biegt kurz vor "Stow" links nach "Bourton on the water" ab. In diesem ebenfalls sehr





idyllischen Ort gibt es ein kleines, etwas verstaubtes Automuseum. Neben allerlei Raritäten aus den 30er Jahren ist hier auch eine unglaubliche Sammlung von Blechschildern zu finden.

Auf der A424 fährt man nach "Stow on the Wold", nur wenige Meilen von "Bourton" entfernt. Auch hier laden wieder kleine Geschäfte und gemütliche Pubs zum Verweilen ein.

Auf der A429 geht es weiter nach "Moreton in Marsh" und von da aus auf der A44 nach Broadway. Kurz vor Broadway biegt man links zum Broadway-Tower ab. Von diesem Turm hat man einen herrlichen Blick auf die "Cotswold-Hills", die Landschaft in dem Viereck Oxford-Stratford-Cheltenham-Swindon. Fast alle Orte hier sind geprägt von Häusern aus hellem Sandstein, umgeben von viel englischem Rasen und liebevoll angelegten Gärten. So auch Broadway, von dem aus es auf der B4632 über Mickelton, (Vorsicht Enten!) nach Stratford upon Avon, der Geburtsstadt von William Shakespeare geht. Ein Aufenthalt hier ist besonders dann zu empfehlen, wenn man noch länger in dieser Region bleiben möchte. Einerseits bietet Stratford mit seinem gut erhaltenen historischen Stadtkern eine große Auswahl an Hotels, "Bed and Breakfast" und Restaurants, andererseits eignet es sich als Ausgangspunkt für einige Ausfahrten in die "Midlands".

Etwa 8 Meilen nordöstlich liegt Warrick mit dem sehenswerten "Warrick-Castle", daß zu den besterhaltenen von ganz England gehört.

"Charlecote-House", ca. 6 Meilen in Richtung Wellesbourne, wartet mit einem großen Park auf. In Stratford selber gibt es unter anderem Shakespeares Geburtshaus und das Haus seiner Frau, Anne Hathaway, zu besichtigen. Etwas außerhalb, in Wilmcote, steht das Haus von Shakespeares Mutter, Mary Arden. Fährt man von Wilmcote über die Birmingham-Road nach Stratford zurück, so sieht man gegenüber dem "Don Cow" einen Gebrauchtwagenhändler. Hier, in der "Four-Ashes-Garage" werden aber nicht nur Vauxhall's und Ford's verkauft. Vielmehr ist dort England's Aston-Martin Spezialist ansässig. Mit viel Liebe werden die James-Bond-Autos restauriert und gewartet. Es ist schon eine echte Augenweide DB 4, 5 und 6-Fahrzeuge nebeneinander zu sehen, deshalb lohnt sich der Umweg.

Für Theaterinteressierte bietet sich Abends die Möglichkeit, in Stratfords Shakespearetheater die Aufführung eines seiner Stücke zu erleben. Eine weitere Tagestour führt den Autofan, was die meisten Spiderfahrer ja wohl sind, nach Bridgenorth, ca. 45 Meilen nordwestlich von Stratford. Zum einen gibt es hier das "Midland Motor Museum" an der A458 nach Stombridge, zum anderen die "Vicarage



Classic Car Company" (siehe auch AMS, Nov. 89) nicht weit vom Auto-Museum entfernt im Stanmore-Industriegebiet. Ersteres wartet, in einem großen Park gelegen, mit einer wirklich interessanten Sammlung an klassischen Renn- und Sportwagen auf.

In der "Vicarage" hingegen werden MK II und E-Type Jaguars von Grund auf restauriert. Hier werden auch MK II-Cabriolets gefertigt, einen Typ den es von Jaguar nie gab. Den Interessierten führt Mr. Parkinson durch die einzelnen Abteilungen der "Fabrik", wo perfekt gearbeitet wird. Die Endprodukte kosten allerdings auch zwischen 100 und 200 Tausend Pfund. Dafür kann man ja auch ein Fast-Neufahrzeug verlangen.

Nach soviel "Auto" wird die Beifahrerin wahrscheinlich schon gelangweilt sein, außerdem knurrt im Zweifel allen schon der Magen. Kein Problem: Hier kann das Restaurant "The old Vicarage" Abhilfe schaffen. Es liegt in Worfield ca. 4 Meilen nordöstlich von Bridgenorth und ist über die A 454 zu erreichen. Eine excellente Küche und Atmosphäre ist



zwar mit entsprechenden Preisen verknüpft, aber trotzdem sehr empfehlenswert.

Wer nach Stratford zurückfahren möchte, tut dies am besten auf der A442 bis "Stombridge". Dann geht es weiter auf der A448 über "Bromsgroove" nach "Reel-dith". Man nimmt die A435 bis "Alcester" um dann auf der A422 nach "Stratford" zu gelangen. Besonders das erste Stück ist landschaftlich sehr reizvoll, so daß eine Fahrt am Tage lohnt.

Es kann aber von Bridgenorth auch direkt nach Wales gehen. Dazu begibt man sich auf die B4364 nach "Ludlow" und von hieraus über die A49 nach "Leominster". Weiter geht es bergauf bergab auf der A44 über "Rhaeadr" nach "Aberystwyth". Auf diesem Stück bekommt man eigentlich schon den ersten Vorgeschmack auf das wilde Wales. Es ist alles weniger lieblich, ab und zu mal ein Nadelwald, aber im Großen und Ganzen doch viel rauher als Mittel- und Südengland.

Dieser Eindruck läßt auch in "Aberystwyth" nicht nach. In der "Cardigan Bay" tosen die Wellen, und in

Den einzigen touristischen Punkt in Aberystwyth stellt die Nationalbibliothek dar, ein prächtiger Bau auf den Hügeln, von dem man einen fantastischen Blick auf die Stadt und die "Cardigan Bay" hat.

Das wilde Wales lernt man aber erst richtig kennen, wenn man die A487 über "Machynelleth" mit seinen hübschen elisabethianischen Fachwerkhäusern, vorbei am "Cade Iris", Wales' zweithöchstem Berg, der sich mit einer Zahnradbahn der "Great little trains" erklimmen läßt, nach "Dolgellau". Das auf den ersten Blick etwas düster wirkende Städtchen, entwickelt schnell seinen Charme und lädt zum Verweilen ein, bekommt man doch auch hier den Eindruck einer einfachen, aber intakten Welt.

Die A494 in Richtung Bala führt durch einen tiefen Graben in der Lavadecke, ist ja Wales größtenteils vulkanischen Ursprunges, entlang an Granit-Schiefer-Riesen hinauf zum Bala-See. Gerade die Fahrt am See entlang, umgeben von hohen Farnen und lichten Wäldern ist ein besonderes Erlebnis, sofern das Wetter mitspielt und man sich beim Offenfahren die frische

Bergluft um die Nase wehen lassen kann. Eine abenteuerliche Straße, die A4212, führt durch das Kernstück des walisischen Bergmassivs nach "Festiniog", dem feuchtesten Flecken von Wales mit über 500 ml Niederschlag im Jahresdurchschnitt, das ganz von seinem Schieferabbau geprägt zu sein scheint.

Über die A470 geht es durch schmale Täler entlang rauschenden Bächen nach "Betws-y-Coed". Der gemütliche Ort am "Llugwy" ist Ausgangspunkt für Wanderer, Bergsteiger und Angler. Außerdem ist er wirklich gut als Nachtquartier geeignet. Einfach, aber urig ist das "Ty Guyn" am Ortseingang auf der rechten Seite, untergebracht in einem Haus aus dem 17. Jahrhundert. Mit etwas mehr Komfort wartet das "Royal-Oak-Hotel" auf, welches im Ortszentrum zu finden ist. Ca. 4 1/2 Meilen vor "Betsy-Coed" liegt mitten im Wald das "Plas-Hall-

Hotel". Ob es dort spukt weiß man nicht genau, aber etwas unheimlich mutet es schon an.

Auf der A5 nach "Capel Curig", dann auf der A4086 geht es quer durch den "Snowdon National Park" über den "Aberglaslyn-Pass" vorbei an den malerischen Wasserfällen des Gloglyn, nach "Caernafon", einer von Eduard I gegründeten Stadt. Der britische Thronfolger wurde hier im gut erhaltenen mittelalter-



der Stadt herrscht ein normaler walisischer Alltag. Diese Stadt lebt jedoch weniger vom Tourismus als von sich selbst. Dies spiegelt sich auch optisch wieder. Es ist alles ein bißchen weniger gepflegt, die Restaurants warten mit einfacher und preiswerter Küche auf, so daß man die industrielle Rezession zu spüren bekommt, die sich immer weiter in Wales vollzieht.



lichen Schloß 1969 als Prince of Wales vorgestellt. Über "Bangor" und "Colwyn Bay" geht es auf der A55, weitgehend zu einem "Dual Carrigeway" ausgebaut, zügig zurück nach England. Ein Aufenthalt in "Chester" empfiehlt sich, bietet doch das nördliche Tor zu Wales mit seinem Gemisch aus römischen und keltischen Elementen und seinen elisabethianischen Fachwerkhäusern das geschlossenste mittelalterliche Stadtbild Englands. Die Shopping-Areales mit zahlreichen Geschäften sind sehr gut integriert. Da die Landschaft nicht besonders reizvoll ist und die Städte nahezu flächendeckend industrialisiert sind, ist es günstiger den Weg nach Norden über die Autobahn M56 und M6 zu wählen. Man fährt den M6 über "Lancaster" und verläßt ihn mit der Ausfahrt 35a. Auf der A6 fährt man weiter Richtung "Kendal". Vor "Kendal" biegt man links auf die A590 ab und ca. 3 Meilen rechts auf die A5074 in Richtung "Windermere". Die Strasse wird immer schmaler, von kleinen Steinmauern gesäumt windet sie sich durch die hügelige Landschaft. Dem Gegenverkehr kann man häufig nur durch mehrmaliges vor- und zurücksetzen ausweichen.

"Bowness" und "Windermere", direkt am "Lake Windermere", dem größten See des "Lake-District", gelegen, bieten viele Möglichkeiten zur Übernachtung. Am nächsten Tag geht es dann weiter auf der A591 quer durch die "Cumbrian Mountains" über "Grasmere", "Keswick", "Rosthwaite" und "Buttermere" nach "Cockermouth". Eine Fahrt, für die man sich Zeit lassen sollte, da die Landschaft von einer kaum zu übertreffenden Schönheit ist. Weniger wild als Wales, mal ein See auf der rechten, mal auf der linken Straßenseite lösen saftige Wiesen und sanfte Hügel ab, vielleicht ein bißchen wie das Allgäu.

Kann man von solcher Gegend nicht genug bekommen, so sollte man sich kurz vor "Cockermouth" entscheiden, ob man auch noch Schottland bereisen möchte, welches jetzt in greifbarer Nähe liegt. Der Weg dorthin führt über "Carlisle", wo Maria Stuart gefangen gehalten wurde, dann nach Norden und immer gerade aus. Vor dem Rückzug nach Süden empfiehlt sich in jedem Fall noch die Besichtigung von "Hadrians Wall", einem Schutzwall der im Jahre 120 n. Chr. unter dem römischen Kaiser Hadrian gegen die schottischen Picten angelegt wurde. Eine sehr schöne Strecke dorthin führt von "Cockermouth" über die A66 bis "Penrith", dann auf die A686 bis "Alston". In "Alston" biegt man links auf die A689, die sich am "South Tyne" entlang zieht, ab und erreicht "Brampton". Hier nimmt man die A69

bis "Greenhead", um dann auf die B6318 abzuzweigen, die bis "Chollerford" parallel zum "Wall" läuft. Alle 1.500 m kann man die Ruinen der Forts besichtigen, wohingegen der "Vallum" ein 6 - 8 m breiter Schutzgraben, noch überall zu sehen ist. So prächtig wie die chinesische Mauer ist er nicht, aber immerhin. Nach soviel Natur sind die ermüdeten Spiderfahrer geneigt ihr Haupt in einem möglichst typisch englischen Hotel niederzulegen. In "Chollerford" liegt das "George" mit wunderschönen Gärten direkt am North Tyne. In "Wall" an der A6079 in Richtung Hexham, wartet das "Hadrian" mit etwas weniger Luxus, aber umso mehr Gemütlichkeit auf.

Auf der Weiterreise Richtung "North York Moors National Park" sollte man in jedem Fall die Städte "Newcastle", "Sunderland" etc. weiträumig umfahren, es sei denn, man kann sich an moderner britischer Industrielandschaft ergötzen.

Vielmehr eignet sich die Strecke über die A69/A686 bis Alston. Auf der B6277 gelangt man am "South Tyne" und am "River Tees" später nach "Barnad Castle" mit Schloss-Ruinen aus dem 12. - 14. Jahrhundert. Die A67 führt einen nach "Dalington". Jetzt heißt es Augen zu und durch. Man nimmt die A66 Richtung "Middlesbrough", umfährt diese Industriestadt im Süden, um dann in "Guisborough" die A171 in Richtung "Whitby" zu erreichen.

"Whitby" mit seiner Mischung aus romantischem Hafentädtchen, Rummel und vielen Bingo-Hallen, und der 657 gegründeten berühmten Abtei, mutet irgendwie skandinavisch an, ist der Ort doch auch Sitz der berühmten "Grönland-Walfang-Flotte". Viele berühmte Seefahrer, so auch Captain Cook, lebten lange Zeit hier. Von "Whitby" geht es über die A169 durch die "Cleveland Hills", mit schöner Heidelandschaft, nach Pickering, quer durch den "North-York-Moor-Park". Sonnenhungrige bekommen in "Scarborough", einem typisch englischen Seebad, entsprechendes geboten, für Besichtigungen ist York auch nicht weit.

Nach soviel vorgeschriebener Kurverei, die zwar die schönsten Routen enthält, möchte ich die weiteren Vor- und Nachmittage zur freien Verfügung stellen. Mit Hinweis auf den Artikel von Christian Danner im SM 4/87 wünsche ich all denen, die diese Touren nachfahren wollen, eine erholsame und interessante Zeit mit viel Sonne. Letztere ermöglicht eventuell auch einen Verzicht auf die mitunter recht teuren Hotels, die sich dann durch Camping-Plätze ersetzen lassen. Also doch auf und los!

Euer Michael Keunecke



Kaugummi im Vergaser

Wie jedes Jahr zur Sommerzeit führte ich meinen 124 Spider zur Austrocknung der Hohlräume in sein Herkunftsland Italien. Die Tour war geplant nach dem Motto: Wo es schön ist bleiben wir, wo nicht fahren wir weiter.

So packten meine Freundin und ich Zahnbürste und

meinen Motor deutenden Zeigefinger aus ihrem Alfa zu. "Klarer Fall", dachte ich, "ein Schwimmerventil hängt." Rechts ran, Luftfilter ab, Vergaser auf. Schwimmernadelventile waren in Ordnung, sonst nichts zu sehen! "Gundi, strate mal", rief ich zu meiner Freundin und sah, daß der teure Sprit den rechten 40er Weber an dafür nicht vorgesehener Stelle verließ. Ein Blindstopfen hatte sich verflüchtigt und verursachte den Ärger. Was machen, Finger drauf halten und fahrne ging aus mangelnder akrobatischer Veranlagung nicht. Geistesblitz: Auf der anderen Straßenseite ein Schild "Servizio Carburatori Weber".

Fließend italienisch sprechend (drei Wörter) versuchte ich dem Mann im Laden mein Dilemma klar zu machen. Dieser erklärte, das er leider geschlossen habe und das irgendwo rechts, links oder geradeaus noch eine Werkstatt sei. Aber wie dahin kommen? Idee: Wir haben noch Kaugummi. Also fleißig gekaut und rein mit der klebrigen Masse ins Blindstopfenloch. Man wird's nicht glauben, aber es wurde dicht! Nach kurzer Fahrt fanden wir

auch besagte andere Vergaser-Werkstatt. "Umberto Nizzi Carburatori Weber Servizio" prunkte über der Garage. Kurzerhand erklärte ich Umberto mit Händen, Füßen und kauenden Mundbewegungen was vorgefallen war. Wenn Gestik und Mimik stimmen, ist die italienische Sprache ein Klacks!

Nach 1,5 Stunden hatte er den Schaden behoben, die Vergaser synchronisiert und eingestellt. Für seine Arbeit schröpfte er mich um die ungeheure Summe von 18.000 Lire (ca. 27,- DM). Ich gab ihm 20.000 und nach herzlicher Verabschiedung rauschten wir nach Marina di Pisa.

Von nun an hatte ich ungefähr alle 100 km mit Kaugummiresten in allen möglichen Vergaserdüsen zu kämpfen. Umberto hatte zwar den Vergaser gereinigt, aber die Reste hatten sich bereits in irgendwelchen Ecken festgesetzt und trieben ihr lästiges Spiel mit mir. Mal lief der dritte, mal der vierte Zylinder nicht mit.



Zelt ein und donnerten los Richtung Süden. Von Bonn nach München, zu einer Stippvisite bei Verwandten, dann weiter zum Gardasee. Von dort aus entschieden wir uns für die östliche Seite des Stiefels, d.h. die Adria.

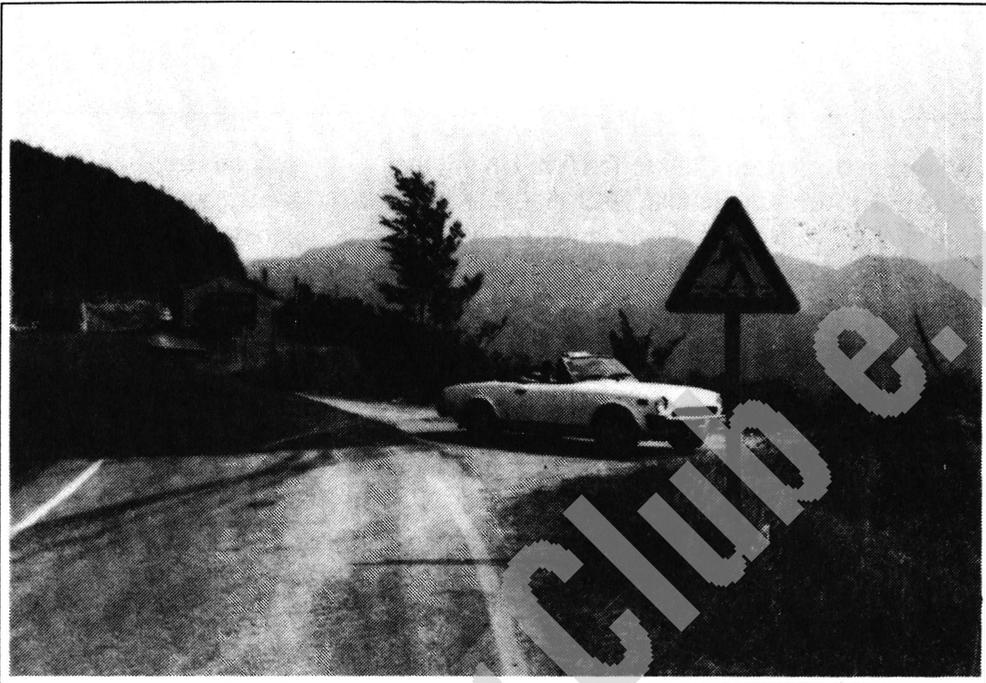
Nach einer Tagesfahrt über die wunderschönen Landstraßen Italiens waren wir in Riccione bei Rimini angekommen. Ein Campingplatz war schnell gefunden und so schlugen wir unser Zelt zur zweiten Nacht im Land der feuerroten Sportwagen auf. Die plätschernde Brandung des Meeres wechselte sich mit dem Donnern von Flugzeugen und dem Rumpeln von Eisenbahnwagons ab. Nach so verbrachter Nachtruhe aalten wir uns den Vormittag in der Sonne und fuhren Nachmittags mal rüber auf die andere Seite, Richtung Pisa. Durch Florenz fahrend meldete der Motor mit wildem Schütteln das etwas nicht in Ordnung sei. "Benzina, Benzina!" rief mir eine italienische Emanze mit zugehaltener Nase und unter



Liebe Club-Freunde, ein guter Rat aus eigener Erfahrung: Bringt nie Kaugummi und Vergaser zusammen!!!

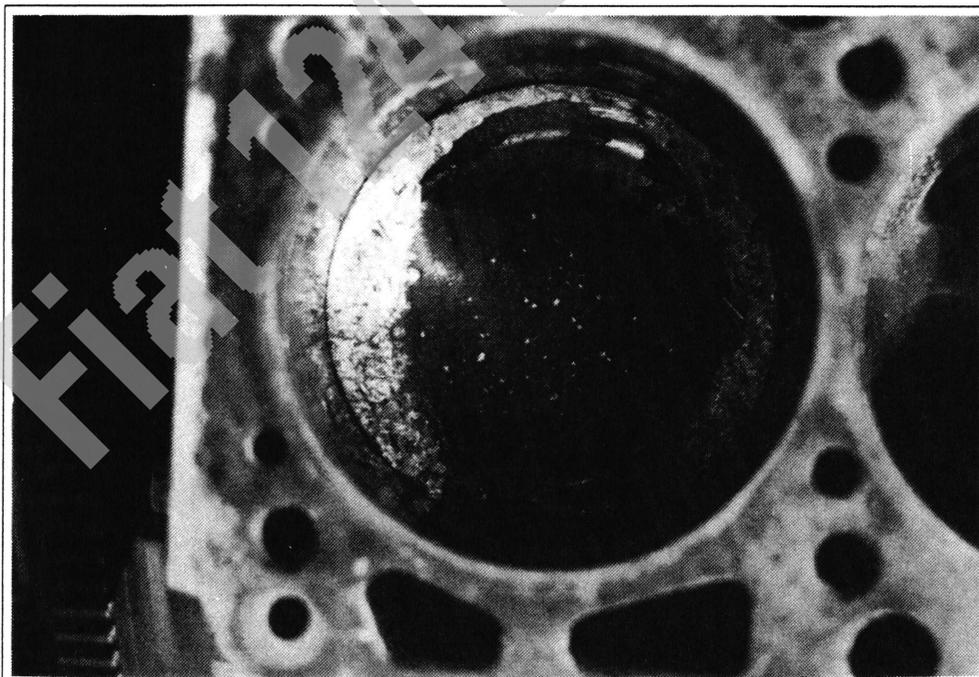
Nach ein paar Tagen Aufenthalt machten wir uns auf die Rückfahrt. Nach 10stündiger problemloser Fahrt, kurz hinter Frankfurt, ärgerte mich schon wieder ein klebriges Kaugummimolekül, das dem teuren Naß den Weg in den Ansaugkanal versperrte. Übermüdet von der langen Fahrt hatte ich natürlich keine Lust den Vergaser zum 124. mal auseinander zu schrauben und so fuhren wir die letzten 200 km etwas verhaltener nach Hause.

“Das muß der Motor abkönnen, ist doch ein Fiat und kein Alfa”, sagte ich selbstsicher zu Gundi. Er hielt auch. Nach zwei Tagen in Bonn hatten wir uns wieder an den Dauerregen gewöhnt und ich fuhr (mit gesäubertem Vergaser) auf der Autobahn, um den 440 Pferdebeinen mal wieder freien Lauf zu lassen. Ich weiß nicht, ob es aus Sympathie geschah, aber mein robuster Fiat-Motor mochte die Verwandtschaft



zu Alfa Romeo anscheinend nicht bestreiten. Ein sattes ‘Bupp’, eine Ölwolke bei der jeder BMW blaß geworden wäre und knirschende Geräusche veranlassten mich dazu, die linke Spur mit der rechten zu tauschen. Cool bleiben, Motor läuft ja noch, das Radio ein bißchen lauter und eine Zigarette anzünden.

Im Kriechgang wieder zu Hause angelangt, beichtete ich meiner Freundin, das wir unseren 133er Bomber zulassen müßten. Ein Anruf in Altenkirchen beim Fiat-Papst aus dem Westerwald (Kenner der Szene wissen wer gemeint ist) genügte und mein Spider war im oben genannten Ort um sich seines Motors zu entledigen. “Loch im Kolben” stellten wir beim zerlegen fest. Aber solange es Ersatzteilenspezialisten wie Bernd Holtmann gibt, sind solche Sachen Bagatellschäden. Nächstes Jahr fahren wir aber wieder nach Italien.



Euer Guido Brüning



Hilfsbereitschaft unter Clubmitgliedern

Auf einem der letzten Clubtreffen fuhr ich mit meinem Spider Richtung Heimat. Nach einigen Kilometern auf der Autobahn zwang mich mein Wagen wegen eines lauten Motorgeräusches zum anhalten. Ich schaltete die Warnblinkanlage ein und öffnete die Motorhaube, um die Fehlerquelle zu finden. Ich machte mir erst einmal keine Gedanken, da ich wußte, daß noch zwei Clubmitglieder diesen Weg

genommen hatten., und sie mir bestimmt ihre Hilfe anbieten würden. Als mir meine Freundin sagte, daß gerade zwei Spider aus unserem Club vorbeifuhren und einer aus dem Wagen winkte, war ich doch ziemlich enttäuscht.

Hilfsbereitschaft unter Clubmitgliedern kann man wenigstens erwarten.

Die Berliner

UFO

Ein seltsames Teil, welches ich beim ersten Inspizieren meines neuen Autos entdeckte. Wenn es etwas größer und aus Metall anstelle von Plastik gewesen wäre, hätte ich es glatt für eine Kurbel zum Anlassen des Motors gehalten. Aber was soll so ein "Ding" in meinem Spider?

Vielleicht die Überbleibsel eines zerlegten Haushaltsmixers? Der Spider fährt auch ohne gut - also kommt es in den Keller; hinten links, ganz oben ins Regal. Damit war es vergessen, bis sich ein von mir überzeugter Freund auch einen Spider zulegte, und wieder lag dieses Teil im Handschuhfach. Der Vorbesitzer, auch ein Mixerreparier-Freak?

Wohl kaum! Nach einigen Überlegungen mittlerweile zweier Spider-Fahrer hatte man des Rätsels Lösung: Das *unidentifizierbare Fiat Objekt* (UFO) war die Kurbel für die elektrischen Fensterheber, falls diese einmal "den Geist aufgeben" sollten. Als ob sie

einmal defekt sein würden; sie, die doch tagein - tagaus so brav runterfahren und hoch...

Da stand ich nun letzte Woche vor der Uni auf einem absoluten Spitzenparkplatz, mit offenen Fenstern, schalte mein Radio aus, schnappe meinen Rucksack - ach ja, die Fenster - und fahre meine Fenster hoch! Von wegen; der linke Fensterheber hatte keinerlei Interesse, meinem "Befehl" zu folgen, keinen Zentimeter bewegte er sich!

"Die Kurbel!" - das war mein erster Gedanke. Mittlerweile vom tiefsten Keller ins Automobile zurückgekehrt, kam sie endlich zum Einsatz. Man kurbelt zwar etwas länger, als mit einer normalen Fenstermechanik, aber Hauptsache ist, das Schmuckstück steht geschlossen da!

Und die Moral von der Geschichte, vergesse Deine Kurbel nicht!

Euer Uwe Wagner



VOLUMEX-Spezialist gesucht.

Wer ist Fachmann in Sachen 124 Spider Volumex und kann mir bei Problemen oder Reparaturen helfen? Denn wo Werkstätten nicht weiter wissen, sind Kenner gefragt.

Im Raum Köln/Bergisch Gladbach/Düsseldorf.

Infos an:

Klaus Dudda, Katterbachstr. 38, 5060 Bergisch Gladbach 2, Tel.: 02202/84049, tagsüber 02202/42001

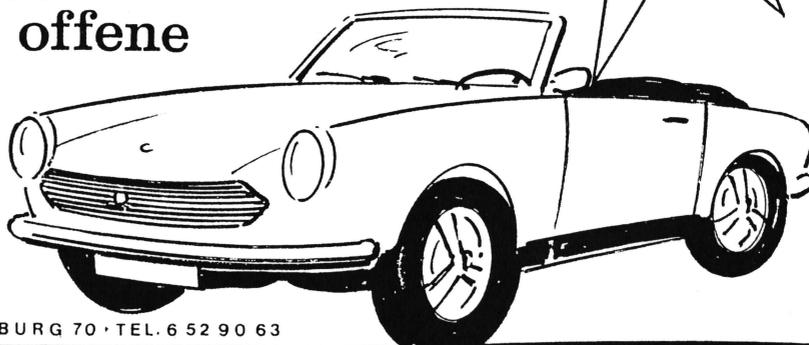
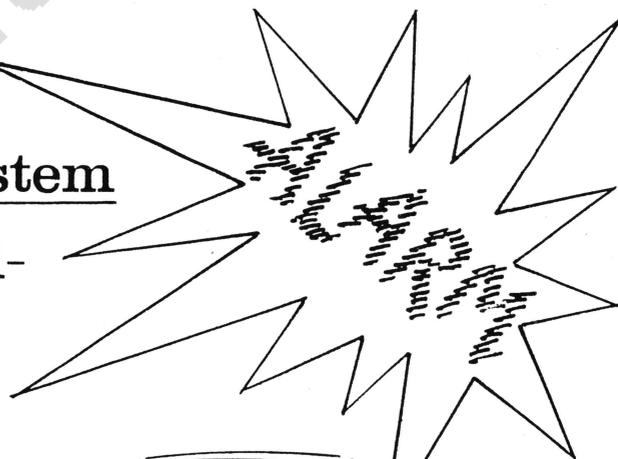
Postleitzahl 5000 - News

Köln, Düsseldorf, Rheinisch-Bergischer-Kreis:
Zur amtlichen Sonntags-Nachmittags-Kaffee-Ausfahrt oder zur brummelnden Karavane im sonntäglichen Frühtau mit Picknick-Korb im Fond gibt's jetzt folgende Hot-Line: 02202/84049, Klaus Dudda

NEU»AUTOBIT

Das überlegene Alarmsystem

Elektronischer Diebstahlschutz durch neuartigen Sensor für Cabriolets.
Alarmiert schon beim Hineingreifen ins offene Fahrzeug.



BRAUN TRADING G M B H
WANDSBEKER KÖNIGSSTR. 15 · 2000 HAMBURG 70 · TEL. 6 52 90 63

Fiat Croma. Jetzt mit maßgeschneiderter Finanzierung.



LM-Felgen
gegen Aufpreis

Die Finanzierungsangebote der Fiat-Kredit Bank lassen sich individuell auf Ihre persönlichen Möglichkeiten und Wünsche abstellen. Sie sind flexibel in Anzahlung, Laufzeit und Höhe der monatlichen Raten, so daß für Sie mit Sicherheit ein Angebot dabei ist, mit dem Sie schnell und unkompliziert zu Ihrem neuen Fiat kommen können. Zum Beispiel zu einem Fiat Croma.

Der Fiat Croma für Ihre Probefahrt steht bereit. Er bringt sie umweltfreundlich und komfortabel voran.

- Alle Benziner serienmäßig mit 3-Wege-Katalysator, Lambdasonde

und Aktiv-Kohlefilter (KVRS).

- Der Croma i.e. Kat verbraucht nur 6,5/8,5/10,0l Super bleifrei nach DIN 70030-1 (bei 90 km/h / 120 km/h / Stadtverkehr).
- Vieles serienmäßig, was bei anderen Aufpreis kostet: z.B. Servolenkung, höhenverstellbares Lenkrad, getönte Scheiben, elektron. Funktionskontrolle und vieles andere mehr.

Fiat Croma. Wann treffen Sie Ihre Entscheidung.

Unser Preis für den Fiat Croma i.e. Kat. Super inklusive Überführung:

DM 27.500,-

FIAT Autohaus Twent
Landwehrstraße 40
4500 Osnabrück · Tel. 0541/12 61 76