



SPIDER



+++ Kat-nachrüstung im CS0 +++ Neue Spidermodelle +++

M A G A Z I N

Ausgabe 1/97

13. Jahrgang

7,- DM

PUNTO CABRIO, BARCHETTA, COUPÉ FIAT



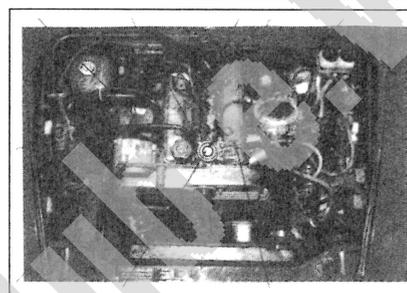
IN FANTASIA ITALIANA

Sie geben ein Konzert der Extraklasse auf Europas Straßen. Alle drei sind Künstler ihres Fachs. Alle drei rauben Ihnen den Atem mit ihrem eleganten Auftreten, ihrem furiosen Temperament und ihrer virtuosen Technik. Komfortabel und sicher können Sie sich ganz Ihren Gefühlen hingeben und der Musik der Straße lauschen. Wie schade, daß Sie immer nur das Fiat Punto Cabrio oder den Fiat barchetta oder das Coupé Fiat fahren können und nicht alle drei gleichzeitig...

LEIDENSCHAFT IST UNSER ANTRIEB



	Editorial	4
Technik	Technikblatt	5
	Schaltplan CS0 US und DS	
Bastelecke	Entfernen der Abgasrückführung im CS1 US	10
	Kat-Nachrüstung im CS0	12
Der Vorstand	Gibt 's doch gar nicht, gibt 's doch gar nicht..."	15
	Einladung zur Jahreshauptversammlung 1997	16
Rubriken	Mitgliederbewegung	16
	Kurz & bündig	18
	Ersatzteilnews	21
	Termine	22
	Teilemarkt	23
Umfeld	Nuccio Bertone tot	24
	Italienimporte	26
	Avanti popolo!	28
	Der König tritt ab - es lebe der König -	30
Redaktionsschluß:	Weite FIAT-Welten	31
21. Juni 1997	Neue Spidermodelle	32
Titelfoto	Die heimlichen Bestseller	33
Spider im Mohnfeld by Maria und Reinhold Krämer	Adressen	35



Themenvorschläge

- Reiseberichte
- Wahre Spidergeschichte
- Fotos (auch ohne Text)
- Technikberichte



Alles Neue macht der April, oder doch etwa der Mai?!

Drei Monate ist es nun her, daß Ihr die letzte Ausgabe des alten Jahres in Händen hielt. Was hat sich in der Zwischenzeit alles getan? Nun, auf Seiten des Vorstandes hat sich bis auf den Umzug von Uwe wenig getan! In der kommenden Woche haben wir einen Termin bei Herrn Witzek, der bei FIAT Deutschland in der Abteilung Presse und Öffentlichkeitsarbeit beschäftigt ist und unser Ansprechpartner in Clubangelegenheiten ist. Wie er uns bereits telefonisch mitteilte, wird sich FIAT Deutschland auch in diesem Jahr wieder mit einem finanziellen Zuschuß an unserem Treffen beteiligen, ich kann nur sagen - toll, weiter so. Weitaus mehr Neuigkeiten gibt es im Bereich der Kfz-Steuer, wie Ihr wohl alle aufmerksam mitverfolgt haben durftet. Letzter Stand ist derzeit, alle Fahrzeuge die älter als 25 Jahre sind, bezahlen ab 1. Juli 1997 eine Einheitssteuer von DM 375,-. Einziger Wehrmutstropfen, der Halter muß per Fahrtenbuch nachweisen, daß er den Oldtimer nicht als reguläres Verkehrsmittel nutzt. Leider wird wohl nur ein geringer Teil unserer Mitglieder in den Genuß der Steuervergünstigung kommen, haben doch die wenigsten Autos das stattliche Alter von 25 erreicht! Alle anderen Halter von Spidern, die jünger als 25 sind und ohne Kat fahren, müssen ab dem 1. Juli 1997 pro 100 ccm DM 20,- mehr an den Fiskus abführen.

Die nächste Neuerung an Deutschlands Automobilen wurde in Form der Saisonkennzeichen ab dem 1. März eingeführt. Der lästige Gang zum An- und Abmelden kann nun erspart bleiben, meldet man sein Fahrzeug z.B. für einen zuvor festgelegten Zeitraum an. Dieser Zeitraum ist am rechten Rand des neuen Nummernschildes ersichtlich. Fahrten außerhalb des vorgegebenen Zeitraums sind jedoch nicht mehr möglich. Näheres zum Thema wird in der nächsten Ausgabe des SM's erscheinen.

Anhand der beiliegenden und aktualisierten Mitgliederliste könnt Ihr entnehmen, daß sich die Anzahl der Mitglieder bei etwa 181 Mitgliedern eingependelt hat. Der Stand entspricht dem letztjährigen. Meiner Bitte im letzten Magazin, der Ergänzung bzw. Aktualisierung unserer "Werkstätten- und Händler-Adressenliste, ist immerhin ein Mitglied nachgekommen. Die aktualisierte Liste liegt dem SM bei. Vielleicht nochmals die Bitte an Euch, mir Ergänzungen und Korrekturen durchzugeben. Die Liste hilft vor allem unseren neuen Mitgliedern, die in der Szene noch nicht so bewandert sind.

Zum Schluß wieder mal meine Bitte an **Euch alle**, mich mit Artikeln rund um den Spider einzudecken. Bleibt mir nur noch, Euch allen eine tolle Saison 1997 zu wünschen, und daß wir uns auf einem der Treffen einmal sehen.

Seht mir bitte nach, daß das nächste SM aus privaten Gründen später erscheinen wird.

Ciao

Andrea & Joachim

++ Spider-Magazin Hotline mit Fax-Anschluß ++
06131/882181

+++ Spider-Club Hotline +++
06196/644097

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Robert-Stolz-Str. 52, 65812 Bad Soden. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 7,- DM je Heft, im Jahresabonnement DM 45,- frei Haus. Auflage 250 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 2/94

Satz & Layout: Joachim Häring
Groß Gerauer Str. 82
55 130 Mainz
Tel./Fax: 06131 / 882181

Druck: Druckerei Kindermann
Holzhofstr. 10
55 116 Mainz

Anzeigenleitung: Joachim Häring

Mitglieder der Redaktion:
Joachim Häring (jh)
Ulrich Kronenberg (uk)
Uwe Wagner (uw)

Internet-Adresse http://ourworld.compuserve.com/homepages/FIAT_124SPIDER_Club/

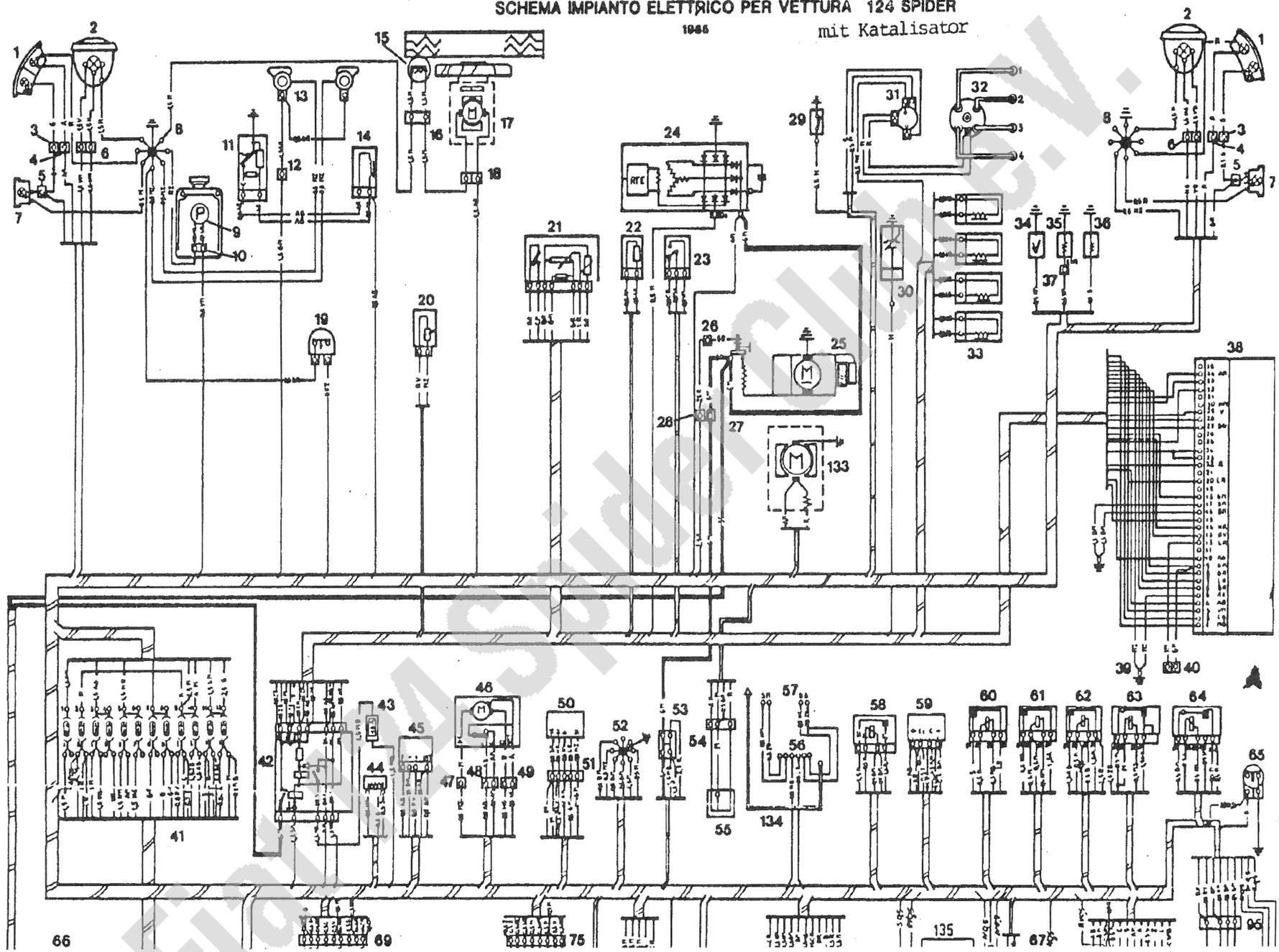
Bankverbindung Volksbank Bad Soden-Kelkheim eG
BLZ 500 922 00
Kto.-Nr.: 85 58 04

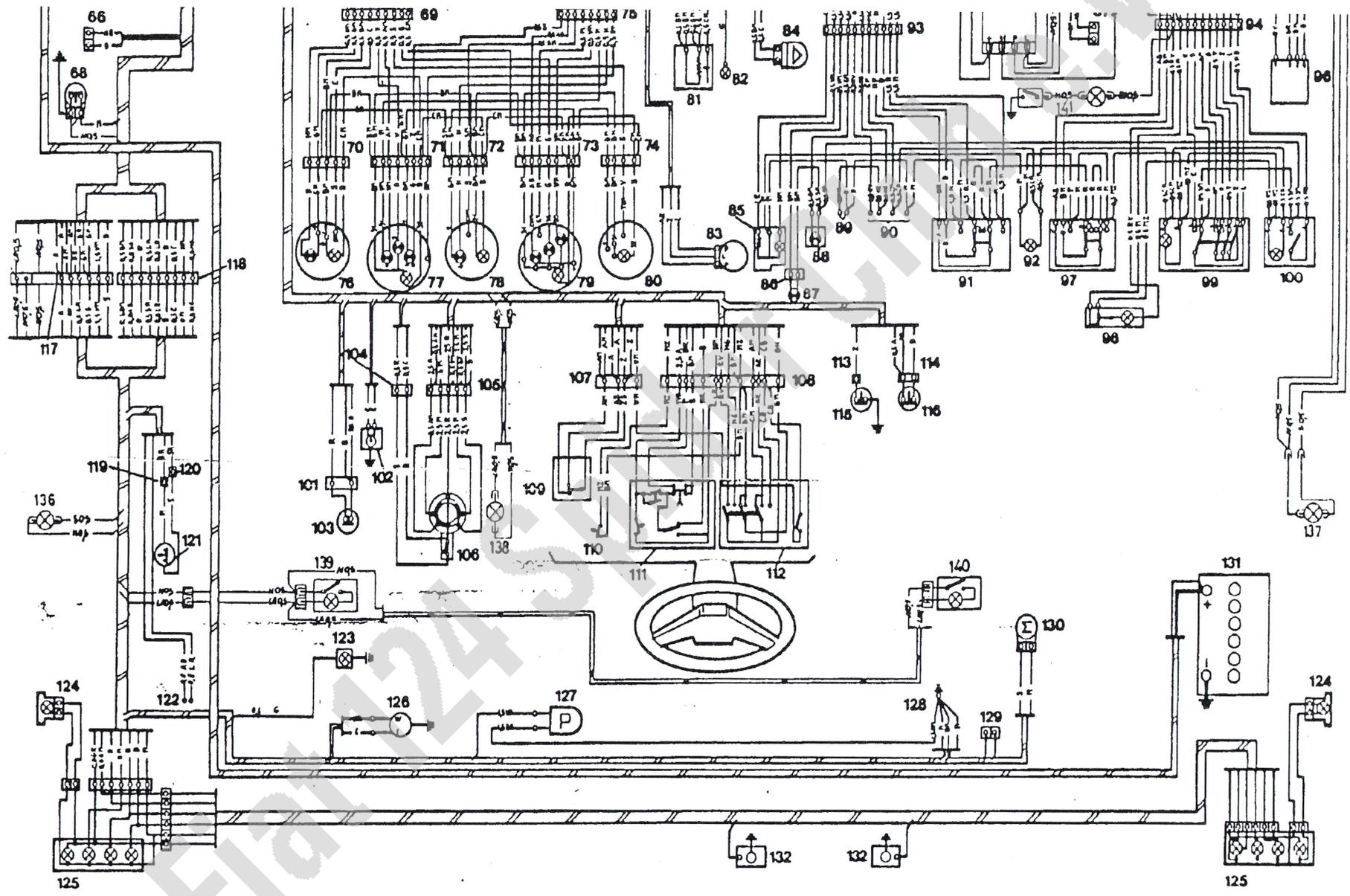


Schaltplan CS0 US und DS mit Kat

- 1 - Stand- und Blinkleuchte vorne rechts
- 2 - Scheinwerfer
- 3 - Anschluß
- 4 - Anschluß
- 5 - Anschluß
- 6 - Anschluß
- 7 - Blinkleuchte vorne seitlich
- 8 - Anschlußstern für die Masse
- 9 - Elektropumpe für Scheibenwaschanlage
- 10 - Anschluß
- 11 -
- 12 - Anschluß
- 13 - Signalhorn
- 14 -
- 15 - Thermoschalter am Wasserkühler
- 16 - Anschluß
- 17 - Elektromagnet für Kühlerventilator
- 18 - Anschluß
- 19 - Warnleuchte für ungenügende Bremsflüssigkeit
- 20 - Temperaturfühler
- 21 - Luftmengenmesser
- 22 - Zusatzluftschieber
- 23 - Drosselklappenschalter
- 24 - Drehstromgenerator mit eingebautem Regler
- 25 - Anlasser
- 26 - Anschluß
- 27 - Anschluß
- 28 - Anschluß
- 29 - Druckmesser für Motoröl
- 30 - Sonde (Kat.)
- 31 - Zündspule
- 32 - Verteiler
- 33 - Einspritzer
- 34 - Thermoschalter für Warnleuchte der Kühlflüssigkeit Höchsttemperatur
- 35 - Geber für Öldruckanzeige
- 36 - Geber für Kühlflüssigkeitstemperatur
- 37 - Anschluß
- 38 - Einspritzsteuergerät
- 39 - Masse am Motor
- 40 - Druckfühler (Höhenkorrektur) (Kat.)
- 41 - Sicherungskasten
- 42 - Relaiskombination
- 43 - Sicherungshülse mit Sicherung 16 A
- 44 - Widerstand 32 Ω für Thermostat, Wassertemperatur
- 45 - Schalter mit integriertem Relais für Scheibenwischer
- 46 - Scheibenwischer-Motor
- 47 - Anschluß
- 48 - Anschluß
- 49 - Anschluß
- 50 - Elektronischer Sensor für Check-Panel 30.000 M. (Kat.)
- 51 - Anschluß
- 52 - Anschlußstern für Masse
- 53 - Anschluß

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO PER VETTURA 124 SPIDER 1985 mit Katalisator







- 54 - Anschluß
- 55 - Schalter für Heiz- und Belüftungsanlage
- 56 - Autoradio
- 57 - Lautsprecher
- 58 - Relais 12 V - 20 A für Fensterhebermotor
- 59 - Schalter für Sicherungsgurte
- 60 - Relais für Kofferraumhaubenentriegelung
- 61 - Relais für Abblendlicht
- 62 - Relais für Fernlicht
- 63 - Relais 20 A - 12 V für Signalhorn
- 64 - Relais 10-20A / 12V für Sicherheitsgurte
- 65 - Türkontaktschalter rechts
- 66 - Anschluß für elektrischen Fensterheber links
- 67 - Anschluß für elektrischen Fensterheber rechts
- 68 - Türkontaktschalter links
- 69 - Anschluß
- 70 - Anschluß
- 71 - Anschluß
- 72 - Anschluß
- 73 - Anschluß
- 74 - Anschluß
- 75 - Anschluß
- 76 - Kraftstoffniveau-Anzeige
- 77 - Tachometer (Meilen für USA, Kilometer für Europa)
- 78 - Öldruckmanometer
- 79 - Drehzahlmesser
- 80 - Fernthermometer für Kühlflüssigkeit
- 81 - Elektronisches Potenziometer für Instrumentenbeleuchtung
- 82 - Lampe für Symbolleuchten
- 83 - Blinker für Blinkleuchten- und Warnblinkanlage
- 84 - Akustischer Signalgeber für Sicherheitsgurte und eingesteckten Zündschlüssel
- 85 - Zigarrenzünder
- 86 - Anschluß
- 87 - Kontrollampe für die Sicherheitsgurte
- 88 - Kontrollampe für 30.000 M. , nur USA
- 89 - Anschluß für Nebelschlußleuchte
- 90 - Anschluß für Nebelschlußleuchte (Europa)
- 91 - Schalter für Fensterheber links
- 92 - Beleuchtung für Fensterheberschalter
- 93 - Anschluß
- 94 - Anschluß
- 95 - Anschluß
- 96 - Digital-Zeituhr
- 97 - Schalter für Fensterheber rechts
- 98 - Innenleuchte mit Massenumschalter
- 99 - Schalter für Warnblinkanlage
- 100 - Schalter
- 101 - Anschluß
- 102 - Steckdose
- 103 - Bremslichtschalter
- 104 - Anschluß
- 105 - Anschluß



- 106 - Zündschloß
- 107 - Anschluß
- 108 - Anschluß
- 109 - Blinker-Schalter
- 110 - Signalhorn druckschalter
- 111 - Lenkradschalter für Abblend-, Fern- und Standlicht
- 112 - Schalter für Scheibenwischer-Motor und Elektropumpe für Scheibenwaschanlage
- 113 - Anschluß
- 114 - Anschluß
- 115 - Schalter für gezogene Handbremse
- 116 - Rückfahrlicht-Schalter
- 117 - Anschluß
- 118 - Anschluß
- 119 - Anschluß
- 120 - Anschluß
- 121 - Schalter am Sicherheitsgurt vorne links
- 122 - Anschluß für automatische Antenne
- 123 - Kofferraumleuchte
- 124 - Standlicht vorne links
- 125 - Eckleuchte
- 126 - Tankgeber
- 127 - Elektrische Benzinpumpe
- 128 - Sammelanschluß für die Masse
- 129 - Anschluß für Nebelschlußleuchte Europa
- 130 - Kofferraumhaubenentriegelung
- 131 - Batterie
- 132 - Nummerntafelbeleuchtung
- 133 - Gebläse motor
- 134 - Radioantennenkabel
- 135 - Verzögerung für die innere Beleuchtung
- 136 - Innere Beleuchtung links
- 137 - Innere Beleuchtung rechts
- 138 - Beleuchtung des Lenkstockschaltes
- 139 - Beleuchtung links der Hutablage hinten
- 140 - dto rechts
- 141 - Kartenlesenlampe

KABELFARBE :

A = hellblau	G = gelb	M = braun	S = rosa
B = weiss	H = grau	N = schwarz	V = grün
C = orange	L = blau	R = rot	Z = violett
			W = nußbraun



Entfernen der Abgasrückführung im CS1 US

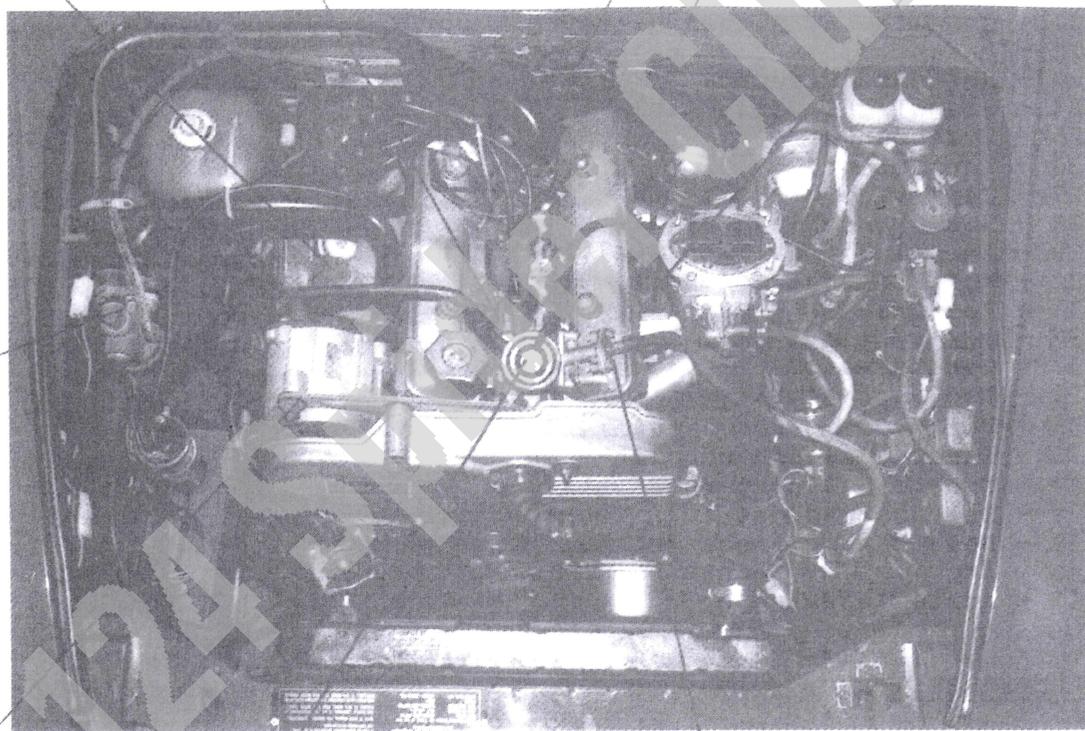
Die Spiderfahrer unter Euch die einen "kastrierten" US-Spider fahren kennen das Problem - keine Leistung. Die Probleme kennen die Spezies der europäischen Pendants nicht! Leistung ist hier nicht das Thema. Von Beginn standen hier beim

zu erreichen. Dabei wird ein Teil der sauerstoffarmen Abgase über ein Ventil und eine Leitung dem Saugrohr wieder zugeführt. Dadurch verringert sich der Sauerstoffanteil im Verbrennungsraum, die Verbrennungs-

diese Maßnahme eine Leistungssteigerung von bis zu 10 PS realisieren lassen. Am besten geht Ihr hierzu nach dem hier beschriebenen Schema vor. Wichtig ist dabei nur, daß alle Öffnungen anschließend korrekt (dicht) verschlos-

- Hohlschraube entfernen und Auspuffkrümmer (3) verschließen
- Luftinjektorleitung (4) entfernen, Bohrungen im Zylinderkopf verschließen
- Injektorventil (5) entfernen
- Schlauch (7) abziehen, Vergaser verschließen
- Schlauch (6) am Ventil abziehen, zum Vergaser hin verschließen

Luftventil (2) ausbauen, Schläuche entfernen



Luftkompressor (1) abbauen, Antriebsriemen entfernen

EGR-Ventil (9) entfernen

Metallrohr (8) entfernen, Anschluß am Ansaugkrümmer verschließen

AS stattliche 90 PS, bei den Typen BS 1 und CS 1 sogar 110 bis 118 PS an. Schuld daran waren selbstverständlich die strengen US-Abgasvorschriften, die solche Eingriffe in das Motorleben des einst so agilen Triebwerks notwendig machten. Durch die Abgasrückführung ist es möglich im Teillastbereich eine Verringerung der Stickoxide

temperatur wird geringer. Die niedrige Verbrennungstemperatur bewirkt eine Verminderung der NOx-Emission.

Daneben wurde, um bleifreien Sprit zu konsumieren, die Verdichtung auf 8:1 zurückgenommen.

Nun aber zum Sinn der Rückrüstung; es dürfte sich durch

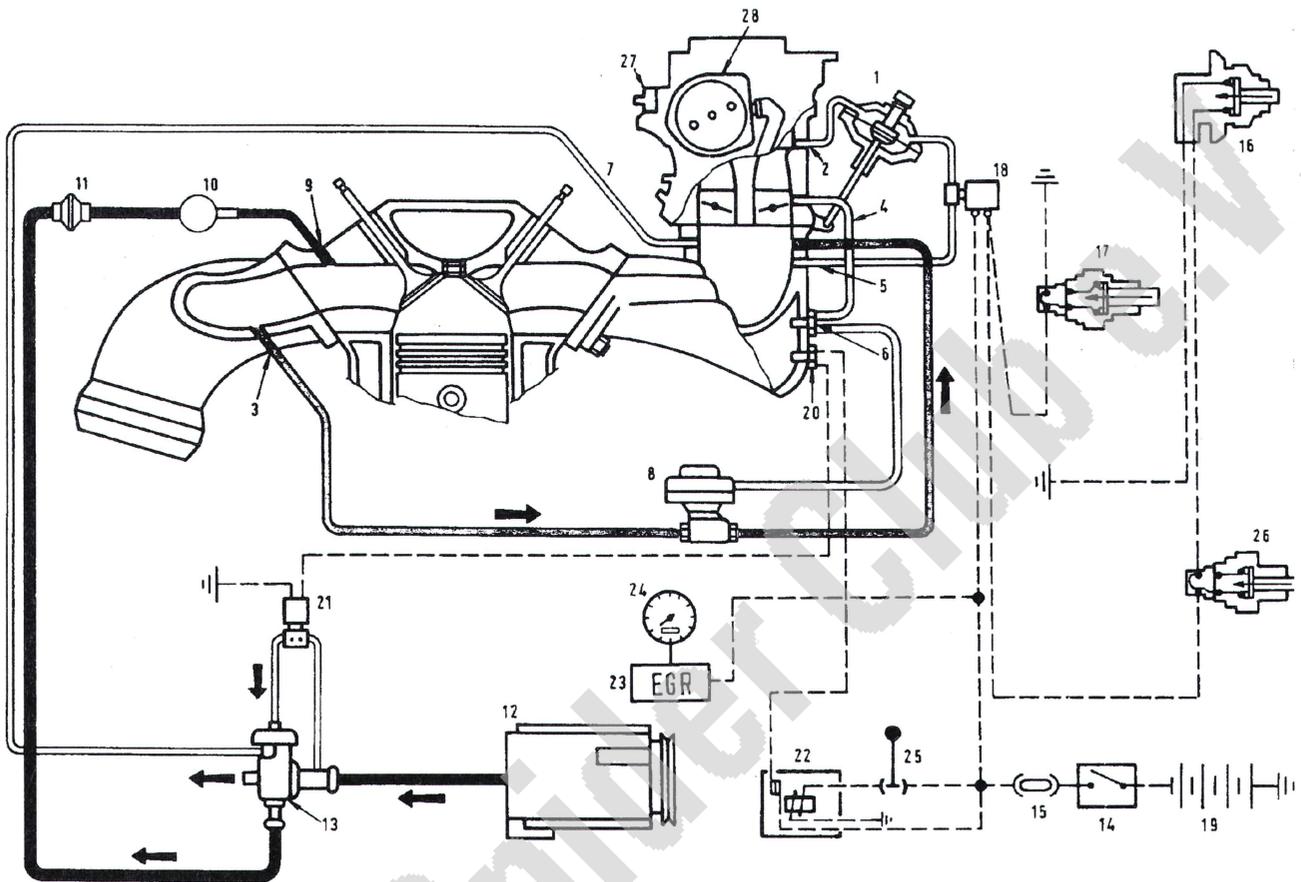
sen werden. Das Metallrohr (8) ist übrigens nur an den Ventildeckel angegossen, was bedeutet, daß von dort keine direkte Verbindung zum Nockenwellenkasten besteht (keine Gefahr des Ölaustritts).

Auf der nächsten Seite könnt Ihr den schematischen Ablauf der Abgasrückführung sehen.



Dieser Artikel ist unter der Mitwirkung von Matthias Bangel, Christopher Magel, der den technischen Background lieferte und der die Fotos geliefert hat, Christiner Wenigkeit, entstanden.

jh



Position	Bezeichnung	Position	Bezeichnung
1	Fast idle capsule	15	Sicherung
2	Durchgangsbohrung	16	Schalterkontakte (geschlossen beim Schalten vom 3. in den 4. Gang)
3	Abgaskreislauföffnung	17	Fast idle control switch
4	EGR Ventil Kontroll-Unterdruck-Einlaß	18	Elektroventil
5	Fast idle valve control vacuum intake	19	Batterie
6	Kontrollthermoventil für EGR Ventil	20	Thermoelement
7	Diverter valve control vacuum intake	21	Elektroventil
8	EGR Ventil	22	Magnetrückstellschalter
9	Luftinjektor	23	EGR System Wartungs-Warnerichtung
10	Luftinjektor-Sammelleitung	24	Odometer
11	Prüfventil	25	Schaltstock (Schalter in Leerlaufstellung geöffnet)
12	Luftkompressor	26	Schalter (geschlossen wenn Kupplung eingekuppelt)
13	Diverter Ventil	27	Idle stop solenoid
14	Zündungskontaktbetätigter Schalter	28	Automatisches Choke System



Kat-Nachrüstung im CS 0

Als ich meinen Spider im Herbst 1994 gekauft habe, war es ja eigentlich schon absehbar, die Nachrüstung aller alten Automobile mit einem G-Kat würde eines Tages auf uns zukommen. Zumindest auf die, die als Liebhaberverfahrzeuge nicht einfach verschrottet werden sollen. Deshalb habe ich mir auch schweren Herzens einen vom Abgasrückführsystem befreiten und mit 118 PS auftrumpfenden CS1 aus dem Kopf geschlagen und zu einem CS0 mit nur 105 PS gegriffen, dessen Nachrüstung auf Versicherung des Verkäufers, der Fa. Köster in Herford, die ja einigen von Euch letztes Jahr kennengelernt haben, problemlos möglich ist. "Man muß nur, nach Entfernen

einer Schraube, die Lambdasonde in das dazu vorgesehene Gewinde im Abgaskrümmen drehen und den Katalysator im Tausch gegen ein Zwischenstück in die Auspuffanlagen einsetzen - fertig." Als ich meinen Wagen später genauer betrachtete, fand ich auch noch den Aufkleber 'Catalyst' an der B-Säule der Fahrerseite. Der Spider wurde also ursprünglich mit einem Katalysator ausgeliefert und anno 1980 für den Einsatz in Deutschland, in Ermangelung bleifreien Sprits, zurückgerüstet. Im Beifahrerfußraum oder im Motorraum davor befindet sich auch noch ein freies grünes Kabel samt Stecker zum Anschluß an die Lambdasonde

- sofern noch der originale Kabelbaum der Einspritzanlage installiert ist (siehe auch SM 1/95). Das teuerste Element der Abgasreinigungsanlage, die elektronische Steuerung, muß laut FIAT Automobil AG eine der folgenden Bezeichnung tragen:
 Bosch 0.280.000.190
 Bosch 0.280.000.207
 Bosch 0.280.000.222
 Sind diese Teile vorhanden, steht der Nachrüstung nichts mehr im Wege. Ich habe mir von Fiat Heilbronn eine Bestätigung zuschicken lassen, wonach mein Fahrzeug durch die Nachrüstung mit der Schlüsselnummer 01 im Kfz-Schein aufgewertet werden kann. Das geht mit Hilfe des US-Abgaszertifikats PININ-LDV 01

Fiat Automobil AG
 Hauptabteilung Technik
 - Herfordstation -

UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY
 ANN ARBOR, MICHIGAN 48105

OFFICE OF
 MOBILE SOURCES

1985 MODEL YEAR
 CERTIFICATE OF CONFORMITY
 WITH THE CLEAN AIR ACT OF 1970 ISSUED TO:

PININFARINA

PININ-LDV -01

JUL 16, 1985

[Signature]
 ROBERT E. MAXWELL

MANUFACTURER

CERTIFICATE NO.

DATE

OFFICE OF
 MOBILE SOURCES

PURSUANT TO SECTION 206 OF THE CLEAN AIR ACT (42 U.S.C. 7526) AND 40 CFR PART 86, THIS CERTIFICATE OF CONFORMITY IS HEREBY ISSUED WITH RESPECT TO TEST VEHICLES WHICH HAVE BEEN FOUND TO CONFORM TO THE REQUIREMENTS OF THE REGULATIONS ON CONTROL OF AIR POLLUTION FROM NEW MOTOR VEHICLES AND NEW MOTOR VEHICLE ENGINES (40 CFR PART 86) AND WHICH REPRESENT THE FOLLOWING MODELS OF NEW MOTOR VEHICLES, BY ENGINE FAMILY AND EVAPORATIVE EMISSION FAMILY, MORE FULLY DESCRIBED IN THE APPLICATION OF THE ABOVE NAMED MANUFACTURER:

PININFARINA : PININFARINA SPIDER .

VEHICLES COVERED BY THIS CERTIFICATE HAVE DEMONSTRATED COMPLIANCE WITH THE APPLICABLE EMISSION STANDARDS AT HIGH AND LOW ALTITUDES AS MORE FULLY DESCRIBED IN THE MANUFACTURER'S APPLICATION.

THIS CERTIFICATE COVERS ENGINE FAMILY PFR-8V5FNT7 /EVAPORATIVE EMISSION FAMILY EV-20C , INCLUDING 2.0-LITER ENGINES WITH ELECTRONIC FUEL INJECTION, THREE-WAY CATALYST WITH OXYGEN SENSOR AND FEEDBACK CONTROL OF FUEL/AIR RATIO, CHARCOAL CANISTER , AND CLOSED CHAMBER EMISSION CONTROL SYSTEMS, DESIGNED TO MEET EMISSION STANDARDS SPECIFIED IN 40 CFR 86.005-8 AT BOTH HIGH AND LOW ALTITUDE AS SPECIFIED IN THE APPLICATION. THESE VEHICLES ARE EQUIPPED WITH AN EMISSION CONTROL DEVICE WHICH THE ADMINISTRATOR HAS DETERMINED WILL BE SIGNIFICANTLY IMPAIRED BY THE USE OF LEADED GASOLINE. THE CERTIFICATE IS ISSUED SUBJECT TO THE CONDITIONS SPECIFIED IN 40 CFR 86.24.

THIS CERTIFICATE OF CONFORMITY COVERS ONLY THOSE NEW MOTOR VEHICLES OR NEW MOTOR VEHICLE ENGINES WHICH CONFORM, IN ALL MATERIAL RESPECTS, TO THE DESIGN SPECIFICATIONS THAT APPLIED TO THOSE VEHICLES OR ENGINES DESCRIBED IN THE DOCUMENTATION REQUIRED BY 40 CFR PART 86 AND WHICH ARE PRODUCED DURING THE MODEL YEAR PRODUCTION PERIOD STATED ON THIS CERTIFICATE OF THE SAID MANUFACTURER, AS DEFINED IN 40 CFR PART 86.

IT IS A TERM OF THIS CERTIFICATE THAT THE MANUFACTURER SHALL CONSENT TO ALL INSPECTIONS DESCRIBED IN 40 CFR 86.070-7(C), 86.606 AND 86.1006-8a AND AUTHORIZED IN A WARRANT OR COURT ORDER. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF SUCH A WARRANT OR COURT ORDER MAY LEAD TO A REVOCATION OR SUSPENSION OF THIS CERTIFICATE AS SPECIFIED IN 40 CFR 86.005-30(C), (D) OR (E). IT IS ALSO A TERM OF THIS CERTIFICATE THAT THIS CERTIFICATE MAY BE REVOKED OR SUSPENDED FOR THE OTHER REASONS STATED IN 40 CFR 86.005-30(C), (D) OR (E).

CATALYST-EQUIPPED VEHICLES, OTHERWISE COVERED BY THIS CERTIFICATE, WHICH ARE DRIVEN OUTSIDE THE UNITED STATES, CANADA, AND MEXICO WILL BE PRESUMED TO HAVE BEEN OPERATED ON LEADED GASOLINE RESULTING IN DEACTIVATION OF THE CATALYSTS. IF THESE VEHICLES ARE IMPORTED OR OFFERED FOR IMPORTATION WITHOUT RETROFIT OF THE CATALYST, THEY WILL BE CONSIDERED NOT TO BE WITHIN THE COVERAGE OF THIS CERTIFICATE UNLESS INCLUDED IN A CATALYST CONTROL PROGRAM OPERATED BY A MANUFACTURER OR A UNITED STATES GOVERNMENT AGENCY AND APPROVED BY THE ADMINISTRATOR.

Hiermit wird bestätigt, daß alle abgasrelevanten Teile und das Fahrzeugleergewicht der in diesem Zertifikat von EPA genehmigten Fahrzeugtyp identisch ist mit dem, der in der ABE Nr. C 536 Typbeschreibung vom 07.03.1985 genannten Ausführung C.

Herford, den 11.07.1985

Fiat Automobil AG
 Hauptabteilung Technik
 - Herfordstation -



vom 16.07.1984, das für den Pininfarina Spider DS ausgestellt wurde, der den gleichen Motortyp und die gleiche Abgasreinigungsanlage verwendet. Der TÜV muß die Gleichwertigkeit anerkennen, nur so ist eine schadstoffarme Einstufung des Fahrzeugs möglich, was er i.d.R. nach Auskunft von Nachrüstern auch tut.

Dazu muß aber auf jeden Fall ein 3-Wege-Katalysator mit der Kennzeichnung:

FIAT DRAW N 4442174

und eine Lambdasonde mit einer der beiden Kennzeichnung:

0.258.001.014

0.258.001.051 installiert werden.

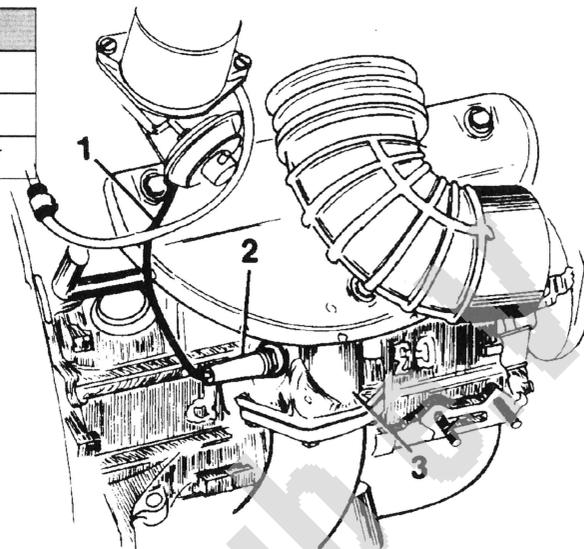
Und :”Der Nachweis für den Neueinbau muß durch eine zur Durchführung der Abgasuntersuchung (AU) befugten FIAT-Werkstatt dokumentiert werden”, heißt es im Schreiben von Fiat, von dem übrigens eine Kopie im Club vorliegt. Ein solches Schreiben von Fiat, das die Eignung des Wagens bestätigt, muß dem TÜV im Original !! bei der Vorführung des Wagens

Position	Bezeichnung
1	Kabel
2	Lambdasonde
3	Auslaßkrümmer

vorgelegt werden, wobei die o.g. Komponenten genau geprüft werden, wie mir gesagt wurde. Diese Bestätigungen müssen aber auch bei den Anbietern der Nachrüsteile vorhanden sein.

Es ist aber noch ein weiterer Weg der Kat-Nachrüstung möglich, den mir Fa. Axel Augustin aus Flensburg beschrieben hat:

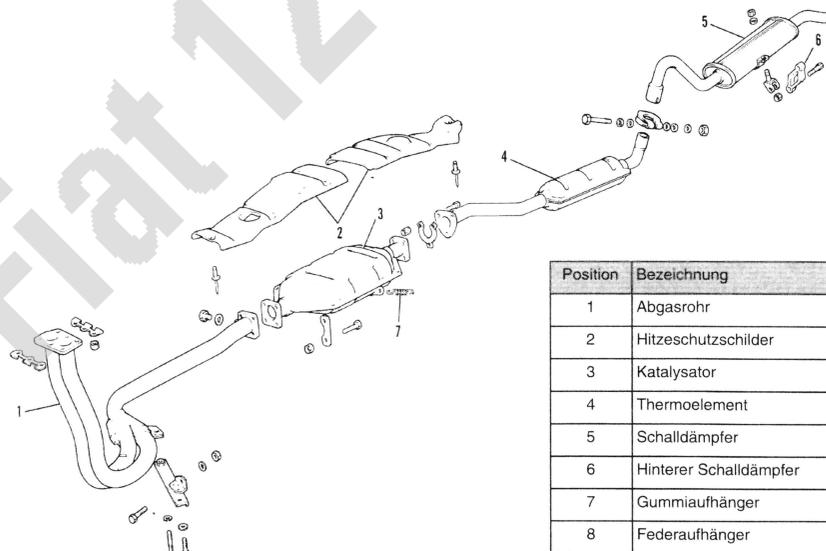
Sie bietet zusätzlich zu den Original-Kat's angepaßte Universal-Nachrüstkatalysatoren aus US-Produktion von der Fa. Spider Point an, bei denen das Abgasgutachten beim Kauf beigelegt wird. Damit kann man nach Einbau und durchgeführter AU zu jedem autorisierten Sachverständigen fahren.



Auf die Qualität der US-Kat's angesprochen, meinte Herr Augustin, daß sie bei der AU unproblematischer sind, da sie durch ihre kleinere Bauart die nötige Betriebstemperatur schneller erreichen und die Abgaswerte somit besser sind. Die größeren Original-Kat's liegen oft im oberen Grenzbereich und brauchen höhere Temperaturen. Trotzdem ist zur Einstellung der Spider bei der AU meist ein versierter Fachbetrieb notwendig, um die erforderlichen Werte zu erreichen. Der US-Kat hat noch einen weiteren Vorteil, er ist mit 698,- DM i.d.R. einhundert Mark billiger als der Original-Kat. Der Preis für Lambdasonden liegt bei den meisten Händler zwischen 90 bis 100,- DM.

Preisvergleiche lohnen sich auf jeden Fall bei der Vielzahl der Anbieter. Mein 'Haus'-Lieferant z.B. die Fa. Arnold, bietet org. Lambdasonden und Kat's mit Gutachten (nicht Original) für 769,- DM komplett an. Und er bietet noch einen weiteren Service:

Nachrüsteile, Einbau, AU und



Position	Bezeichnung
1	Abgasrohr
2	Hitzeschutzschilder
3	Katalysator
4	Thermoelement
5	Schalldämpfer
6	Hinterer Schalldämpfer
7	Gummiaufhänger
8	Federaufhänger



TÜV Eintrag für 995,- DM. Eine nicht zu unterschätzende Hilfestellung wie ich meine, denn neben den Kosten für TÜV und AU sind die schon o.g. Kosten für weitergehende Motoreinstellungen oder anderer Probleme zu bedenken, wie z.B. zu kurzer Auspuffanlagen, was laut Fa. Arnold oft vorkommt. Ein schlecht eingepaßter Kat führt zu Spannungen in den Auspuffanlagen oder zu Klappergeräuschen und schließlich zu Schäden. Fragt einfach mal bei den Händlern in Eurer Nähe an, was sie für ein Angebot machen können. Aber Hände weg von Kat's ohne Gutachten. Für den Eintrag von Original-Kat's ist übrigens laut Herrn Augustin kurioser Weise in den alten Bundesländern der TÜV und in den neuen Bundesländern die Dekra zuständig. Aber alle genannten Nachrüstätze sollten zum Eintrag der 01'er Schlüsselnummer führen, die in der Oldtimer-Markt 12/96 aufgeführten 077'er und 03'er Schlüsselnummer sind für den Spider Typ CS0 kein Thema. Es könnte deshalb zwar noch ein Reduzierstück für den Tankeinfüllstutzen gefordert werden, dessen Beschaffung und Einbau laut Herrn Arnold jedoch kein Problem darstellt und in der Prüfpraxis wohl auch nicht sonderlich beachtet wird. Stellt sich nun die Frage, ob sich der Schritt zur Kat-Nachrüstung überhaupt lohnt. Man muß sich dabei immer vor Augen halten, daß dies ein einmaliger Schritt ist und ein Rückrüsten eines eingetragenen Kat's nicht

zulässig bzw. Maßnahmen zur Verschlechterung von Abgaswerten problematisch werden können. Ich habe mich mit der Problematik noch nicht eingehender beschäftigt, aber auch Herr Augustin befürchtete, daß Maßnahmen zur Leistungssteigerung, um z.B. die von dem Motor in anderen FIAT-Fahrzeugen geleisteten 122 PS zu erreichen, den Kat zerstören würden. Mit einem spürbaren Leistungsverlust ist durch den Einbau eines Kat's jedoch nicht zu rechnen. Bei Roberto Bruno, Autos die Geschichte machten, Fiat 124 Spider/Coupé, wird beim DS1 auf Seite 101 von einem Rückgang von 105 auf 103 PS gesprochen, im gleichen Werk wird dem CS0 auf Seite 92 jedoch ein Sprung von 105 auf 96 PS attestiert. Dies ist eigenartig, da wir ja vorhin gelernt haben, daß beide Typen auf der Antriebsseite völlig identisch sind. Vielleicht weiß ja ein anderes Clubmitglied mehr darüber und kann mich über die Zusammenhänge informieren. Nun wenden wir uns der Betrachtung der Kosten zu: Diese dürften für die Nachrüstaktion im günstigsten Fall zwischen 900,- bis 1000,- DM liegen, wobei das Risiko zusätzlich anfallender Kosten nicht unerheblich ist. Der Steuersatz liegt für schadstoffarme Fahrzeuge bei 13,20 DM pro 100 ccm. Der neue Steuersatz für Fahrzeuge ohne Kat wird 38,80 DM pro 100 ccm betragen. Je nachdem, wann man sich in Bonn darüber einigt, ist es am 01.04.97 (Aprilscherz) so weit, vielleicht auch etwas später. Kommen wird er aber auf jeden Fall.

Demnach hätte sich der Kat

Steuer pro Jahr ohne Kat:	776 DM
Steuer pro Jahr mit Kat:	264 DM
Ersparnis:	512 DM

nach spätestens zwei Jahren bezahlt gemacht, man muß aber bedenken, daß der Spider i.d.R. ein Saisonfahrzeug ist, das ungefähr sieben Monate im Jahr, z.B. von April bis Oktober, gefahren wird. Den Rest des Jahres fallen keine Steuern an, so kommt man zu einer realistischen Kostenbetrachtung:

Es dauert also drei bis

Steuer pro Saison ohne Kat:	452 DM
Steuer pro Saison mit Kat:	154 DM
Ersparnis:	298 DM

dreieinhalb Jahre, bis sich der Kat bezahlt gemacht hat. Ein akzeptables Ergebnis, wie ich finde, wenn man davon ausgeht, daß die Lebensdauer vielleicht doppelt so lange ist. Alles klar also - oder !!??

Wenn da nicht die Androhung wäre, daß ab 2003, also in sechs Jahren !!, die Kfz-Steuer abgeschafft werden soll und auf den Benzinpreis umgelegt wird. Dann ist es mit dem Sparen vorbei.

Was bleibt ist das Gefühl, etwas für die Umwelt getan zu haben und die Freiheit, auch bei Ozonalarm seinen Spider benutzen zu dürfen. Sicherlich sind die letzten Baujahre der Spider die klassischen Automobile, die am leichtesten und am günstigsten nachgerüstet werden können.

Bernd Witzke

"Gibt's doch gar nicht, gibt's doch gar nicht..."

Unweigerlich muß ich an den Refrain dieses Ohrwurms denken wenn ich auf den Kalender schaue. Schon wieder ein Vierteljahr vorbei. Ich muß gestehen, ich bin in dieser Zeit noch keinen Meter Spider gefahren, auch wenn wir schon einige wirklich schöne Tage hatten. Doch bis heute hat es nicht sollen sein, um so mehr freue ich mich auf unsere erste längere Fahrt an unserem Frühjahrstreffen in Monschau.

Erspart bleibt mir dieses Jahr allerdings der Besuch bei der Zulassungsstelle. Auf Grund der neuen Typeneinteilung hatte ich entschieden meinen 124er erstmals nicht vorübergehend stillzulegen und Steuer und Versicherung weiterlaufen zu lassen. Diejenigen unter Euch, die noch alte Verträge haben, sollten sich umgehend von ihrer Versicherung die neuen Tarife geben lassen. Erfahrungsgemäß melden sich die Versicherungsgesellschaften in dieser Sache nicht aus eigenem Antrieb. Habt Ihr zum Beispiel gewußt, daß unser Spider in der Typenklasse hinter einem Trabi rangiert. Zugegeben, es ist nach wie vor teurer, das Auto nicht abzumelden. Doch in meinem Fall war der Kostennachteil relativ gering und stand in keinem Verhältnis zur alljährlichen Ab- und Anmeldeprozedur.

Seit März 1997 gibt es bundesweit die neuen Saisonkennzeichen. Die Frischluft-saison ist noch ziemlich jung, und ich habe bisher nur eine

handvoll Old-/Youngtimer mit diesen Schildern auf unseren Straßen gesehen. Wie denkt Ihr über diese neueste Errungenschaft, nutzt Ihr oder ignoriert Ihr sie? Wie sind Eure Erfahrungen bis jetzt gewesen? Wer Lust hat, schreibt uns kurz ein paar Zeilen zu diesem, sicherlich alle Clubmitglieder interessierenden Thema. Wir werden dann im SM 2/97 darüber berichten. Euch allen

Ab 1. März: Saisonkennzeichen

Wer sein Cabrio, Wohnmobil oder Motorrad nur zu bestimmten Zeiten nutzen möchte, kann sich mit einem Saisonkennzeichen das lästige An- und Abmelden ersparen. Den Zeitraum der Gültigkeit zeigen die beiden Zahlen am rechten Rand an



Saisonkennzeichen ersparen das An- und Abmelden

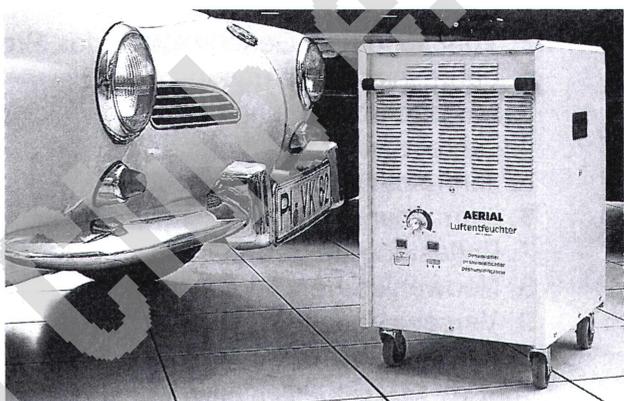
(Foto: 1. März bis 30. November). Wird außerhalb dieser Zeit eine Hauptuntersuchung fällig, muß diese im ersten Monat der nächsten Gültigkeit erfolgen.

wünsche ich ein trockenes und sonniges Frühjahr bis zu einem unserer nächsten Treffen!

Uli Kronenberg

IHRE GARAGE IST UNDICHT!

Ein Dach über dem Verdeck ist nicht genug: Auch in der besten Garage nagt Feuchtigkeit an der Karosserie, schleicht sich in Hohlräume und macht sich in den Polstern breit. Schützen Sie Ihr bestes Stück.

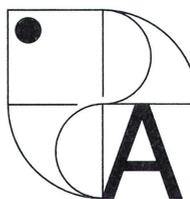


Die Luftentfeuchter von Aerial garantieren Ihrem Oldtimer ein langes Leben. Weitere Vorteile:

- wartungsfrei
- energiesparend
- leichte Handhabung
- made in Germany

Unsere AD-Serie bietet das passende Gerät für Ihre individuellen Bedürfnisse.

Also: Fordern Sie unseren kostenlosen „Ratgeber zur Werterhaltung“ an und gönnen Sie Ihrem Liebling einen Klimawechsel. Bevor ihm das Wasser bis zum Halse steht.

 **AERIAL**®

Entwicklung · Produktion · Vertrieb

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich Ihren „Ratgeber zur Werterhaltung“.

Name: _____ PLZ/Ort: _____

Straße: _____ Tel.: _____ SP

Oststraße 128 · 22844 Norderstedt · Tel.: (040) 52 68 79-0 · Fax: (040) 52 68 79-20



Einladung:

Liebe Mitglieder,
gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung 1997

ein. Sie wird in diesem Jahr, am Sonntag den 18. Mai 1997 um 18.00 Uhr im Hotel Strengliner Mühle stattfinden.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 1996
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenrevisors
6. Jahresbericht des Kassenwartes
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahlen des Vorstandes
9. Verschiedenes

Uli Kronenberg

Uli Kronenberg
Uwe Wagner
Joachim Häring
Christopher Magel
Uwe Wagner

Unter diesem Punkt werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge bitten wir dem Vorstand bis zum 10. Mai schriftlich einzureichen. Für Anregungen und Kritikpunkte Eurerseits wären wir natürlich dankbar, um die Clubarbeit Euren Interessen am nächsten zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorstand

Adressenänderung:

Michael Bischoff	Orionweg 10 22391 Hamburg	0 40 - 5 00 06 21 Region 2
Thomas Degelau	Schröttinghausener Str. 29A 33824 Werther	? ? ? Region 6
Franz Dirkschneider	Waldweg 30 33161 Hövelhof	0 52 57 - 93 03 00 Region 5
Dr. Hubertus Labes	Waitzstr. 42 22607 Hamburg	? ? ? Region 2
Thomas Lüssenhop	Hardenbergstr. 15 31141 Hildesheim	0 51 21 - 86 99 50 Region 5
Michael Mehl	Pflänzerweg 6 65396 Walluf	0 61 23 - 7 41 72 Region 8
Nenad Ristic	Unter den Buchen 6 32105 Bad Salzufen	0 52 22 - 1 03 05 Region 6
Uwe Wagner	Am Hohenstein 12A 65779 Kelkheim-Fischbach	0 61 95 - 91 01 42 Region 8



Neue Mitglieder:

Matthias Bangel	Ostendstr. 16 35625 H. Rechtenbach	0 64 41 - 9 71 90 Region 8
Dieter Bohnekamp	Virchowstr. 30 45470 Mühlheim/Ruhr	02 08 - 37 40 19 Region 7
Susanne & Michael Britting Seng	Michaelplatz 4A 35576	0 64 41 - 5 38 72 Region 8
Ralf & Marianne Hollenhorst	Westfalenstr. 11 48165 Münster	0 25 01 - 65 52 Region 4
Klaus Junker	Geisleithenstr. 13a 90513 Zirndorf	09 11 - 60 91 37 Region 10
Oliver Kraft	Spiegelstr. 7 36100 Petresberg	06 61 - 60 36 93 Region 6
Verena - Lucia Schmidt	Karl-Wagenfeld-Str. 12 59846 Sundern	0 29 33 - 71 42 Region 7
Norbert Stecher	Wolfstr. 28 53111 Bonn	02 28 - 65 47 66 Region 7
Kai Steenwarder	Schedestr. 5 20251 Hamburg	0 40 - 4 80 19 47 Region 2
Wolfgang Zebe	Wallstr. 74E 55122 Mainz	0 61 31 - 3 15 80 Region 8

Überprüft bitte die Adressen auf deren Richtigkeit. Zur Korrektur von etwaigen Fehlern bzw. Ergänzungen (gekennzeichnet durch Fragezeichen) wendet Euch bitte an Uwe.

Die Regionalverantwortlichen möchte ich wie immer bitten, mit den neuen Mitgliedern Kontakt aufzunehmen, um ihnen den Einstieg in den Club zu erleichtern.

Vielen Dank

Austritte:

Rene Leberke,	Schmalfeld	Klaus Schmidt,	Berg. Gladbach
Peter Uhl,	Buxtehude	Alex. v. Lindeiner,	Bremen
Frank Joseph,	Wolfsburg	Rolf Ulses,	Oldenburg
Hartmut Thomssen,	Aurich	Tobias Ignee,	Neuhausen
Michael Quitzow,	Erfststadt	Alexander Bach,	Karben
Dr. Thomas Grundmann,	Hamburg	Mathias Connert,	Artlenburg
Heinie Hommes,	Holland		



Kurz notiert:

Sammelaktion

OCC bietet seinen Versicherten als Sammelaktion Einbaukatalysatoren u.a. für den FIAT Spider an. Bei dieser Aktion werden mind. 50 Interessenten bis Ende April 1997 benötigt, um den angebotenen Preis von 2.190,- DM (inkl. Einbauanleitung) halten zu können. Die Kats der renommierten Fa. GAT in Gladbeck erfüllen die 52. Ausnahmereordnung, d.h. sie sind steuerbefreit und unterliegen keiner Einschränkung im Fahrgebrauch. Außerdem zahlt man nur den verringerten Steuersatz.

Lt. OCC können an der Sammelaktion auch Nichtversicherte teilnehmen. Die TÜV-Zulassung wird z.B. alle Vergasermodelle beinhalten, so daß es egal ist, wieviel ccm die 50 Vergasermodelle haben. Interessierte wenden sich bitte an die OCC: 0451/87184-0

Ansprechpartner bei der Fa. GAT für produktbezogene Fragen ist Herr Christoph Amft, Tel.: 02043/940011

Kratzer in der Windschutzscheibe

Wir reden hier nicht von der Modeerscheinung der Scheiben-„Scratcher“ (ex Graffiti-Sprayer), sondern wer kennt es nicht: Der Lederlappen zum Scheibenwischen ist doch nicht ganz sauber und hinterläßt „echte“ Putzstreifen. Kleine Kratzer in der Windschutzscheibe lassen sich mit einem Poliermittel entfernen. Am besten eignen sich schleifmittelfreie Edelmetallpolituren. (Aus dem Hamburger Abendblatt)

Wahre Männer

Wir alle kennen es: Verkappte BMW-Cabriofahrer und oder auch sonstige Windschottfetischisten verstecken sich während der Sommerrandzeiten gerne hinter hochgefahrenen Seitenscheiben und lassen sich ihre Eingeweide (bevorzugt in der Lendengegend) von einer Sitzheizung warmbrutzeln. Doch wahre Männer wissen es besser und haben jetzt den schlagenden Beweis in der Hand:

Finnische Forscher haben erkannt, daß der Gebrauch von Sitzheizungen nachhaltig die Fruchtbarkeit des Mannes schädigt. Welche Schlüsse kann man daraus ziehen:

Windschotts und Sitzheizungen sind echte Modeerscheinungen, diese Art von „Cabriofahrern“ wird aussterben, und die gute, alte Roadster- und sicher auch Spidertradition wird nicht mehr durch SchickiMicki-ELektronik-Kabrios verdorben.

rdv

PS: Unseren Mitgliederinnen sei dieser Artikel verziehen, gehört Ihr doch sicher nicht zu dieser Spezies. Außerdem sind finnische Cabriofahrerinnen wohl nicht getestet worden.

Pininfarina baut

Mitsubishi wird von 1999 an bei Pininfarina in Italien einen Sportwagen bauen lassen. Die italienische Autodesignschmiede entwickelt sich so mehr und mehr zum Autobauer. Auch Peugeot läßt in Turin sein 406 Coupé fertigen, Bentley das megateure Azure-Cabriolet.

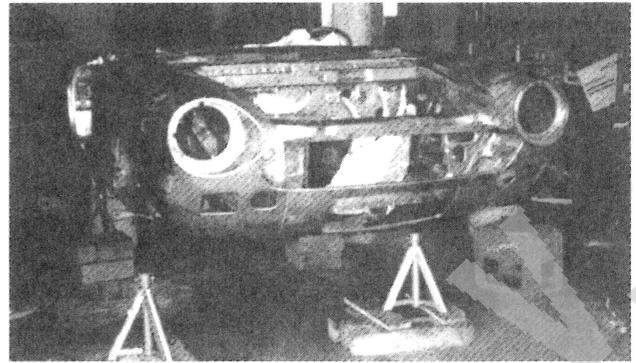


Ein Spider – drei Dächer!

? Eigentlich wollte ich an meinem Fiat 124 Spider (CS 1, Baujahr 1978) nur ein paar Steinerschlagschäden beseitigen. Daraus wurde inzwischen ein etwas umfangreicheres Projekt, wie auf dem Bild zu erkennen ist. Für dieses Auto habe ich mir ein sehr gut erhaltenes Pinfarina-Hardtop gekauft, das allerdings überhaupt nicht aufs Auto passen will. In den zeitgenössischen Prospekten wird das Hardtop immer über das Faltdach montiert. Gab es auch Versionen, bei denen das Softtop ausgebaut werden muß? Handelt es sich vielleicht um ein Hardtop der Abarth-Version?

Bernd Lohoff-Werner, Hameln

! Adam Sosna, Fiat-Spider-Spezialist aus Bielefeld: „Es gibt drei verschiedene Hardtop-Ausführungen von Pinfarina. Die erste paßt für die Modelle von AS bis CS, also von Baujahr 1966 bis 1982; die zweite ist für den Fiat 124 Abarth (CSA) gedacht und ist im Dachbereich etwas höher, um Platz für den Überrollbügel dieser Wettbewerbsversion zu schaffen. Hardtop Nummer drei paßt auf die Modelle DS und Volumex. Bei allen Versionen muß das Faltdach ausgebaut werden, weil die seitlichen Halterungen auf die gleichen Verschraubungen gesetzt werden, an denen das Gestänge des Stoffdachs befestigt



wird. Zwei Halteklammern befinden sich im hinteren Bereich, wo die Spannseile des Faltdachs verlaufen. Auch einige Zubehör-Firmen hatten Hardtops für den Fiat-Spider im Programm – die Befestigung war aber im Grundsatz

immer gleich. Weil der Umbauaufwand im Herbst und Winter erheblich ist, haben einige Ganzjahresfahrer die Hardtop-Halterung so modifiziert, daß das Faltdach im Auto bleiben kann – original ist das nicht.“

(Oldtimer Markt 2/97)

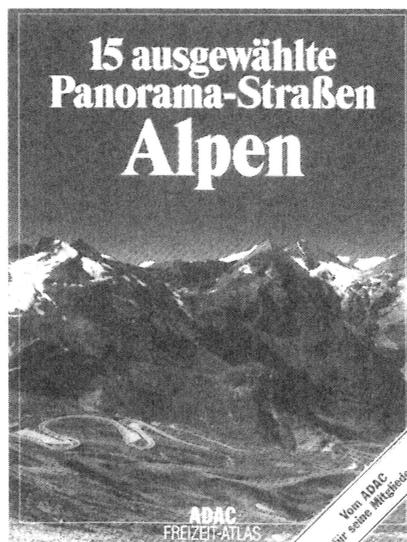
Neue Firma Linea Rossa

Seit Ende letzten Jahres gibt es eine gegründete Firma, die Ersatzteile für unseren Fiat Spider liefert. Es ist die Firma Linea Rossa. Erste Bekanntschaften habe ich bereits auf der vergangenen Veterama im Herbst '96 gemacht. Die Herrschaften machten auf mich nicht gerade einen kompetenten Eindruck. Zunächst wurde kein Versand von Ersatzteilen angeboten. Mittlerweile erfolgt allerdings der Versand über die ebenfalls neu gegründete Firma Holtmann & Eilersiek GbR - fragt mich bitte nicht nach dem Zusammenhang der beiden Firmen -. Vielleicht können ja ortsansässige Mitglieder Licht ins Dunkel bringen!? Für evtl. Erfahrungen Eurerseits wären wir dankbar, um diese den Mitgliedern zugänglich zu machen.

Hier die Anschrift von Linea Rossa: GmbH, Meiersfelder Straße 43, 32760 Detmold, Tel. 0 52 31-5 76 38. Wem die Anschrift bekannt vorkommen sollte, es ist die ehemalige Anschrift von Holtmann & Niedergerke.

Ein Muß für jeden Paßfahrer

Paßfahrer aufgepaßt, der ADAC hat seine Broschüre "15 ausgewählte Panorama-Straßen Alpen" aus dem Jahr 1986 neu aufgelegt. Es finden sich in der Broschüre ausgesuchte Paßstraßen mit ausführlicher Beschreibung der Sehenswürdigkeiten. Daneben ist neben jeder Streckenbeschreibung eine Karte abgebildet. Mitglieder des ADAC können die Broschüre als Jahrespräsident bei der nächsten Geschäftsstelle abholen. Ihr solltet jedoch zuvor bei der für



Euch zuständigen Geschäftsstelle anrufen, denn das Heft gibt es nicht in jeder Region. Für diejenigen unter Euch, die kein Mitglied im ADAC sind, gibt es die Möglichkeit, das Heft zum Unkostenbeitrag von DM 10,- über den Club zu beziehen. Wir konnten über den ADAC einige Exemplare organisieren. Interessenten wenden sich bitte an mich.

jh



Versicherungsprämien - Safe your money!!!

Seit Anfang 1997 ist die herkömmliche Klasseneinteilung nach Motorleistung bei der Haftpflichtversicherung endgültig ausgelaufen. Jetzt gilt ausschließlich der Typentarif, den viele Assekuranzen bereits zum 1. Juli 1996 für neue Verträge eingeführt hatten. Das Prinzip: jedes Auto in Deutschland ist in einer von 16 Haftpflicht-Typklassen zugeordnet - dem jeweiligen Schadenbedarf entsprechend. Die Anpassung auf Basis der aktuellen Schadensstatistik erfolgt immer zum 1.

Oktober. Damit erklärt sich, weshalb es auch beim gerade vier Monate alten Typentarif schon die ersten Kurskorrekturen gab.

So auch geschehen bei unserem Spider. Er war zunächst in die Typenklasse 11 eingestuft und ist jetzt in die unterste Klasse 10 gepurzelt!

Wer nun unter Euch schon seit längerer Zeit sein Fahrzeug bei ein und derselben Versicherung versichert hat, sollte unbedingt einmal nach der aktuellen Prä-

mie fragen, es kann sich lohnen!

Ich bekam so DM 260,- zurück-erstattet, ein lohnenswerter Betrag für ein kurzes Telefonat und einen ebenso kurzen Brief.

In keinem Fall solltet Ihr davon ausgehen, daß die Versicherung auf Euch zukommt.

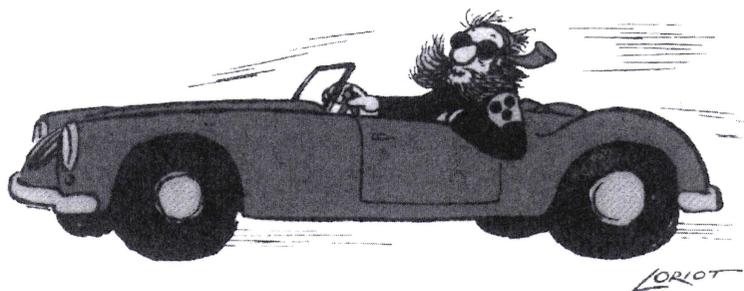
Also, nicht lange nachgedacht, den Telephonhörer geschnappt und Eure Versicherung angerufen.

jh

*Wisst Ihr, warum sich die Fahrer italienischer Autos auf der Straße nicht grüßen?
Die haben sich alle schon morgens in der Werkstatt gesehen.*

*Lieber morgen "oben ohne" aus der Werkstatt fahren, als eingezwängt in einer 08/15
Konservenbüchse pünktlich zur Arbeit kommen.*

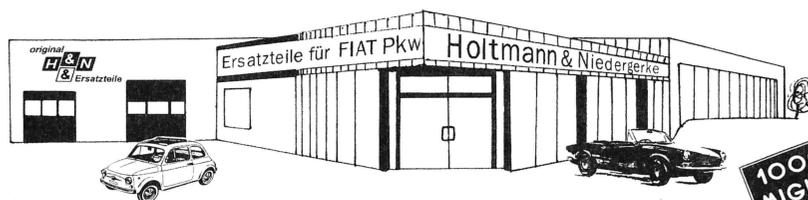
*MINDESTENS 98 PROZENT DER
MÄNNER HALTEN SICH FÜR
AUSGEZEICHNETE AUTOFAHRER*



eine kleine Belustigung für Eure Frauen



original
H&N
& Ersatzteile



Deutschlands
größter
Ersatzteil-
spezialist
für klassische
FIAT Fahrzeuge

Ca. 15000 verschiedene Teile (nicht nur die 2500 Teile, die andere auch haben, sondern auch Kleinteile, Raritäten, Nachfertigungen u.v.m) auf 3.000 m². Wir freuen uns auch auf Ihren Besuch in unseren neuen, 200 m² großen, Ausstellungsräumen. Bewundern Sie unsere Modellauto- und unsere Grappa- & Weinsammlungen. Verweilen Sie auf einen Espresso oder Cappuccino und erfreuen Sie sich an unseren Ausstellungsfahrzeugen.

Holtmann & Niedgergerke GmbH ,Am Oberen Feld 4, 32758 Detmold Tel: 05231/6179-0 Fax: 05231/6179-20

Service Line 0180 5 124 530 (dort haben wir für Sie 6 Leitungen geschaltet)

Neues von Holtmann & Niedgergerke

ARTIKELNR	ARTIKELBEZEICHNUNG	PREIS in DM
Armaturen		
1000004756	Armaturenräger BS/CS>78 Replika Softtouch	598.00
3004296042	Drehzahlmesser 124 CC/CS bis 8000 U/Min	185.00
Verdeck		
1000004763/1	Verdeckbezug Stoff beige 124 2000 ab 1979	430.00
Sitzbezüge		
1000004771/1	Sitzbezug Satz 124 DS Schwarz für 1 Sitz	230.00
1000004771/2	Satz Sitzbezüge Vo-Hi Schwarz bis 78 incl. Kopfstützen	798.00
1000004775/1	Satz Sitzbezüge Vo-Hi Schwarz ab 79 incl. Kopfstützen	798.00
1000004783/2	Sitzbezug Satz 124 DS Beige für 1 Sitz	230.00
1000004783/5	Satz Sitzbezüge 124Vo-Hi Beige bis 79 incl. Kopfstützen	798.00
1000004783/6	Satz Sitzbezüge 124Vo-Hi Beige ab 79 incl. Kopfstützen	798.00
Lenkung		
3004193989	Lenkhebel 124 Sport Rechts	145.00
3004193990	Lenkhebel 124 Sport links	145.00

Die Fa. H&N führt einige neue Artikel in ihrem Programm. Hier nun ein Auszug aus den Neuigkeiten

ARTIKELNR	ARTIKELBEZEICHNUNG	PREIS in DM
Technik		
1000004401	Satz Lager für Lenksäule	34.50
3004294495	Anlasser 124 Sport 14/16/1900 NEU	265.00
3004393600	Thermorelaischalter in Ansaugbr.2000 i.e.	89.50
3005946928	Zusatzluftschieber 2,0 i.e. (Kaltstart)	148.00
3005996447	Kabelbaum 124 i.e. zur Einspritzanlage	598.00
3007541173/1	Ölpumpe 2000 ab Motor-Nr.1523287 ohne Saugrohr	68.00
3009936186	Unterdruckdose 124 US '79Cal.	35.00
3009940343	Lima-Regler 2000 (Bosch)	49.50
3019022987	Schlauch zum Vorheizventil 2000 i.e.	14.50
3004394342	Zusatzluftfilter (klein) 2000 Vergaser	12.50
Schrauben/Stopfen/Werkzeug		
3004180204	Schraube f. ZR-Spanner 124 Sp	8.50
3010902221	Schraube Ölwanne 124 Sport 20xpro Auto	0.35
3011197474	Unterlegscheibe Ölwanne schraube	0.35
3013826821	Bef.-schraube Ansaugkrümmer 2000 i.e.	0.60
3014052849	Mutter f. Wischerbefestigung silber	4.50
3014328901	Froststopfen 25mm Motor Vorn Über Nebenwellendeckel	1.00
3014329901	Froststopfen 40 mm Motor/seitlich	2.30
3014574480	4 x pro Motor: Klammer(einf.) f. Bremsleitung	1.50
50114	Innensechskantschlüssel 12mm für Ölablaßschraube	9.50

Elektronisches Batterieladegerät

Die Fa. Otto bietet ein elektronisches Batterieladegerät an. Es handelt sich um ein Steckernetz- und Ladegerät, welches in der Lage ist, Bleibatterien schonend zu überwintern. Die Spannung ist jeweils so gewählt, daß eine optimale Ladung gewährleistet ist. Das Gerät kostet in der Ausstattung 12V1S-12 Volt inkl. Batterieklemmen DM 135/Stück. Bei Sammelbestellungen, die Ihr wie immer an Alex richtet, werden entsprechende Rabatte eingeräumt. Die Bezugsquelle: Heinz H. Otto Industrievertretungen, Wilhelm-Schmidt-Straße 4, 95488 Eckersdorf, Tel.: 09 21 - 3 96 11.

**19. bis 20. April 1997**

"Saisonauftrittreffen im Vierländereck um Luxemburg" Die Veranstalter unseres kommenden Auftakttreffens sind Maria und Reinhold Krämer aus Simmerath-Lammersdorf. Als neue Mitglieder, beim vergangenen Auftakttreffen zum ersten mal dabei gewesen, hat es ihnen so gut gefallen, daß sie sich direkt für die Organisation eines Treffens angeboten haben. Infos bei: Maria und Reinhold Krämer, Tel.: 0 24 73 - 82 23.

01. bis 05. Mai 1997

"70. Mille Miglia" in Italien. Weitere Infos bei: Comitato Organizzatore Mille Miglia, Via Cassala 60, I 25126 Brescia.

01. bis 05. Mai 1997

"Rallye Piemont" für Fahrzeuge aller Fabrikate vor Baujahr 1982. Weitere Infos bei: Alfa Classic Car Club, Klarastr. 2, 77977 Rust, Tel. und Fax: 0 78 22 - 61509.

01. bis 05. Mai 1997

"Spidermania Italiana" 5. Internationales Treffen aller Pininfarina-Spider-Gattungen. Weitere Infos über Alesandro di Bellonia unter: Tel. und Fax: 00 41 - 71 - 9 52 69 12.

08. bis 11. Mai 1997

"Automania Rallye & Racing days" Orientierungsfahrt durch Elsass und Vogesen mit Fahrmöglichkeiten auf dem neuen Rundkurs **Anneau du Rhin**. Weitere Infos über Manfred Hahn unter: Tel. und Fax: 0 60 39 - 34 69.

16. bis 19. Mai 1997

"Jahreshaupttreffen in Bad Segeberg", bekannt durch seine Karl May Festspiele. Die Organisatoren sind Ines und Jürgen Loch, bei denen es auch weitere Infos unter Tel.: 0 45 51 - 8 17 28 (ab 17.00 Uhr) gibt. **Nach Rücksprache mit Jürgen sind noch einige Zimmer zu haben, Ihr solltet Euch also ranhalten!**

14. bis 15. Juni 1997

"Italia Nostalgica" vor zwei Jahren hat der Veranstalter die "British Nostalgica" ins Leben gerufen, sie war ein voller Erfolg. Der Veranstalter möchte nun auch den Liebhabern italienischer Fahrzeuge etwas bieten und aus diesem Grund eine Italia Nostalgica auferstehen lassen. Infos unter Tel.: 0 66 61 - 40 70, Fax: 06 66 61 - 40 79.

14. bis 15. Juni 1997

"1. Internationales Roadster- u. Spider Treffen" im Rahmen des Deggendorfer Bürgerfestes mit vielen Attraktionen und jährlich über 100.000 Besuchern, möchte der Veranstalter zum ersten Treffen dieser Art einladen. U.a. wird eine "Roadster Tour" durch den Bay. Wald mit dem Besuch des größten Glaswekes im Bay. Wald durchgeführt. Für die Organisation, Roadbook und Erinnerungsgeschenk werden DM 60,- pro Fahrzeug erhoben. Infos über Karl Schneider unter Tel.: 09 91 - 3 70 56 18, Fax: - 85 98.

30. Mai bis 01. Juni 1997

"9. Lufthansa Klassiker Tage" in Hattersheim im Posthof. Infos über Klaus Heffels unter Tel./Fax: 0 69 - 68 11 04 oder Joachim.

27. bis 29. Juni 1997

"Oldtimer Grand Prix in Linas-Montlery" bei Paris. Dieser Grand Prix ist mit unserem OGP vergleichbar. Dem Deutschland Club liegt hierzu eine Einladung des französischen Spider Clubs vor. Wer von unserem Club Interesse hat mitzufahren, kann sich bei Stefan Hahn vom Deutschland Club melden. Geplant ist bisher Treffen am Freitag, den 27.6. in einem günstigen Hotel bei Verdun/F. Am Samstagmorgen geht es dann weiter zu den Rennen nach Monthlery. Geparkt wird auf einem reservierten Platz am Fahrerlager. Für den Abend ist eine Spiderfahrt "Paris by night" geplant. Das Startgeld beträgt DM 20,- pro Auto plus Übernachtung, Verpflegung und Eintrittsgelder. Die Anmeldung ist bis spätestens März '97 vorzunehmen. Weitere Infos könnt Ihr bei Stefan Hahn unter der Tel.Nr.: 0 70 71 - 2 34 97 bzw Fax: 0 70 71 - 2 35 99 einholen.

9. bis 10. August 1997

"Oldtimer-Grand-Prix" auf dem Nürburgring. Nähere Infos bei: AvD Herrn Neph, Tel.: 0 69 - 66 06 - 25 4.

22. bis 24. August 1997

"Viva Italia" Internationales Treffen von Abarth bis Zagato in Eggenburg in Niederösterreich. Nähere Infos bei: M. Palmberger, Hochstr. 30, A 3730 Eggenburg NÖ, Tel.: 00 43 - 29 84 - 45 64.

26. bis 28. September 1997

"Herbst in Wein-Franken" unter diesem Motto werden unser Mitglied Klaus Vollmar und seine Frau Claudia das diesjährige Herbsttreffen im schönen Frankenland ausrichten. Nähere Infos im nächsten SM bzw. vorab unter Tel.: 0 93 24 - 52 36.



Verkaufe:

BS 1,
Bj. '72, Originalzustand, rostfrei,
 teilzerlegt zum Restaurieren, Teile
 z.T. aufgearbeitet, viele Neu-
 teile
 VHB DM 8.000,--
 Oliver Matthes
 Tel.: 0 22 51 - 6 38 48

DS,
 Bj. '85 (einer der letzten) 1. Hand,
 hellblau metallic, Dach und innen
 creme', Sommerfahrzeug, Kat,
 Hohlraumvers., Checkheftgepl.
 VHB DM 20.000,--
 Jens Lütcke
 Tel.: 0 40 - 5 51 52 62

CS0,
komplett zum Schlachten mit CD
 30, alle Teile in gutem Zustand,
 nach Möglichkeit in "Baugruppen"
 (z.B. Inneneinrichtung, Dach, etc.)
 Friedhelm Müller
 Tel.: 0 60 51 - 7 18 43

DS,
Bj. '83, rot, Wurzelholz, Werkstatt
 gepflegt, rostfrei, keine techn. Män-
 gel, guter Zustand, 80.000 km
 VHB DM 16.000,--
 Andreas Brenken
 Tel.: 02 21 - 42 18 32

CS0,
Bj. '82 2. Hand, silber, 106.000 km
 VHB DM 13.000,--
 Elke Baumann
 Tel.: 0 69 - 75 49-265

CS0,
Bj. '82 3 Jahre abgemeldet, zum
 Restaurieren, steht im Füller, Fahr-
 zeug komplett bis auf Dach, viele
 Neuteile, sowie weitere Maschine
 VHB DM 5.000,--
 Hubert Loges
 Tel.: 02 01 - 30 08 77

CS 1,
Bj. '75, 1800 ccm, lasurrot, Leder
 weiß, Zustand 2-3, rostfrei, TÜV
 und AU neu, CD 30, viele Neuteile,
 ca. 160.000 km
 VHB DM 13.000,--
 Hans-Dieter-Keser
 Tel.: 0 74 54 - 53 06

5 x CD 9,
 eine Anhängerkupplung!!!, und
 verschiedene Motoren sowie wei-
 tere Teile günstig
 Frank Valerius, Maximinstr. 10,
 54 341 Fell

KORREKT VERSICHERT?

Vergleichen Sie doch mal!

OB OLDTIMER, KLASSIKER, YOUNGTIMER,
 REPLIKA ODER EXOTEN,
 OB MARKT- ODER WIEDERAUFBAUWERT
 VERSICHERT WERDEN SOLLEN:

WIR FINDEN DIE PASSENDE LÖSUNG
 UND DIE RICHTIGE ANTWORT IM SCHADENFALL.

WIR KÜMMERN UNS NUR UM
 LIEBHABERFAHRZEUGE –
 ABER DAS VERDAMMT GUT!

VERTRAUEN SIE UNSERER KOMPETENZ.

UNSER PREIS FÜR EINEN
 FIAT 124 SPIDER, BJ. 76,
 WERT 17.000 DM:
 HAFTPFLICHT UND TK MIT
 300,- DM SB 374.80 DM
 IM JAHR!





Nuccio Bertone tot

Mit dem Tod von Giuseppe (Spitzname Nuccio) Bertone am 26. Februar, verlor die Automobilwelt eine ihrer schillernden Figuren. Im Alter von 82 starb der Designer.

1912 gründete sein Vater in Turin eine Werkstatt, die sich zunächst auf den Bau von mobilen Verkaufsständen für fliegende Händler spezialisiert. Im Jahr 1921 schafft er den Durchbruch auf dem Autosektor mit dem Bau einer Karosserie, dem sportlichen Zweisitzer "Modell 9000", für FIAT. Weitere Aufträge folgen für Lancia, SPA, Seat um nur einige zu nennen.

Nuccio lernt bis zu seinem 18. Lebensjahr das Handwerk des Karosseriebaus bei seinem Vater von der Pike auf - mit allen Tricks aus dessen jahrelanger Erfahrung und Praxis. Daneben bildet er sich kaufmännisch fort. Nachdem eines der Hauptstandbeine, die väterlichen Beziehungen zu Vincenzo Lancia, wegbrechen, da es Vater Bertone ablehnte alle Ganzstahlkarosserien für Lancia zu bauen, mußte Nuccio 18jährig in die Breche springen. Nuccio gibt dem väterlichen Unternehmen



Nuccio Bertone 1990 (links)

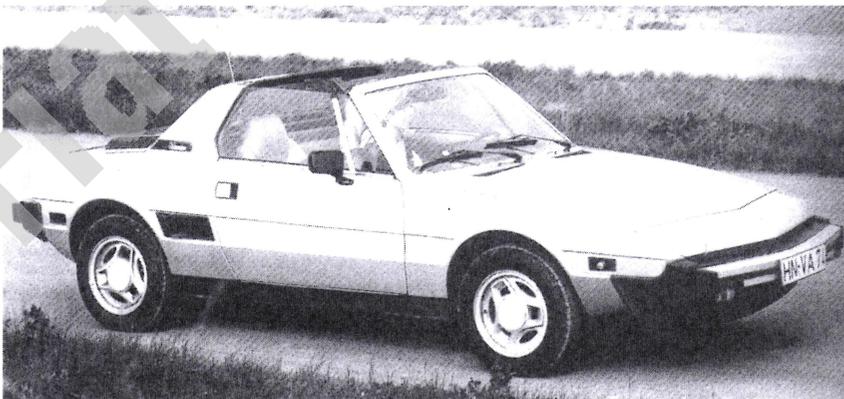
einen neuen kaufmännischen und organisatorischen Rahmen. Nach dem Abbruch seines Studiums wird er zum Handlungsreisenden, in Sachen Automobilbau. Er besucht Firmen, denen er Karosserieentwürfe seines Vaters (etwa den kleinen FIAT Ballila) präsentiert und gewinnbringend verkauft. Im Jahre 1934 kann die vom Handwerksbetrieb zur industriellen Fertigung übergegangene "Carozzeria Bertone" - inzwischen auf einem beachtlichen Platz im Wettstreit der italienischen Karosseriewerkstätten

angelangt - in eine neu erbaute Fabrik umziehen.

Durch den Einfluß des Stromlinien-Design in den USA der dreißiger Jahre, verschwinden auch die letzten konservativen Elemente der Autokarosserie, die noch mit Pferdefahrzeugen zusammenhängen. Der junge Bertone ist von dieser Entwicklung begeistert und gibt sich Mühe, ihr seine persönliche Note zu verleihen.

Erste Erfolge konnte Nuccio mit dem Aurelia Sport 2500 von FIAT (1934), dem aerodynamischen FIAT 1500 (1935) und das elegante FIAT Cabrio 1500 (1938) feiern. In genau diesen Jahren vor dem zweiten Weltkrieg vollzieht sich auch der Generationswechsel zwischen Vater und Sohn in den Karosseriewerken absolut reibungslos. Wie sagte Bertone einst "als Kinde habe ich von zwei Dingen geliebt, von Brot und Bertone".

Nach dem zweiten Weltkrieg dümpelt die kleine Auto-



Der schnellste "Unterlegkeil" der Welt - FIAT X 1/9



FIAT 850 Spider von Bertone

schmiede zunächst dahin. Er muß unter anderem eine durch Erfolg großgewordene "Werkstatt" in ein Industrierwerk umformen, dabei wirtschaftlich denken und planen, ein zeitgemäßes Management aufbauen. Beschäftigten die Werkstätten noch 1934 rund 150 Arbeiter, so wird in den 80er Jahren allein das Design-Center um 80 bis 90 Spitzenkräfte ergänzt. Die Bertone-Werke in Turin sind nun ein gewaltiger industrieller Komplex, und die Auswirkungen des Bertone-Designs strahlen weltweit aus. Als Nuccio den Industriebetrieb in Grugliasco eröffnet, sorgt er durch kluge Auswahl auch für eine gewisse "Formgarantie", stellt also Designer ein, die prädestiniert scheinen, die Stilkontinuität des Produktes "Bertone" zu sichern. Er selbst ist weder als Stylist oder Designer zu bezeichnen. Ähnlich wie einst Enzo Ferrari, hat er die Gabe ein hervorragender Talentfinder zu sein, was so prominente Mitarbeiter wie Franco Scaglione, Giorgio Giugiaro und Marcello Gandini in den 50er und 60er Jahren beweisen.

Den Durchbruch schafft er durch die Einkleidung zweier MG TD, die er auf dem Turiner Salon 1952 präsentiert. Ein Amerikaner namens "Wacky" Arnold frißt einen Narren an dem MG TD von Bertone und ordert direkt 200 Stück. Die Carrozzeria Bertone ist gerettet.

Zu seinen Highlights gehören u.a. so klangvolle Fahrzeuge wie Lambo-Marzal, Miura (Projekt P-4000 intern genannt) und Countach, sowie Iso Griffo, Ferrari 250 GT, FIAT X 1/9 und

Lancia Stratos... Die Liste ist lang und läßt sich beliebig fortsetzen. Seine beiden Töchter, die seit einigen Jahren an der Leitung des Familienunternehmens beteiligt sind, werden das Erbe fortführen.

(Auszug teilweise aus Oldtimer-Markt 4/97 und Automobil Design)



Lamborghini Miura von 1966



Italienimporte

Nachdem schon in der Motor-Klassik 1/97 ein Artikel über die Einfuhr von ausländischen Oldtimern veröffentlicht wurde und ich jetzt eine Anfrage aus dem Internet zu diesem Thema bekam, habe ich mit Hilfe von Olli Grahmann diesen Kurzartikel verfaßt, der sich mit dem Kauf und der Einfuhr von italienischen Oldtimern sowie den daraus entstehenden Kosten beschäftigt:

Der Normalfall:

Euer Wunschobjekt ist angemeldet und alle Papiere sind vorhanden. Wichtig ist, daß es sich um die Originalpapiere handelt, ansonsten gilt zusätzlich der dritte Punkt! Hierbei handelt es sich lt. Motor-Klassik um die Carta di Circolazione, das Certificato di Proprietà (entspricht dem deutschen Kfz-Brief) und den Libretto (Fahrzeugschein). Olli Grahmann stellt hierbei richtig, daß die Carta der Haftpflichtversicherungsnachweis, dagegen die Targa unserer deutschen Zulassung entspricht.



Schrott - unrentabel für den Import!



Ihn dürfte es wohl in Italien nicht geben

Vorteilhaft wäre auch die Existenz eines schriftlichen Kaufvertrages, da die deutsche Zulassungsstelle diesen zu sehen wünscht.

Außerdem sollte von vornherein geprüft werden, ob folgende Teile, auf die der TÜV besonderen Wert legt, an Eurem Wagen vorhanden sind bzw. der genannten Ausführung entsprechen:

- Warnblinker
- Gelbe Blinkergläser oder alternativ gelbe Blinkerbirne
- Abschlepphaken vorn (ab Baujahr 1974)
- Sicherheitsgurte (ab 1.4.1970)
- Außenspiegel (in Italien erst ab Anfang der 70er Jahre Pflicht)

Um genügend Zeit für die Überführung zu erhalten, solltet Ihr auf jeden Fall mit Hilfe des Verkäufers prüfen, ob Ihr eine Kurzzeitversicherung (30 Tage) abschließen könnt. Je nach Umrechnungskurs müßt Ihr mit ca.

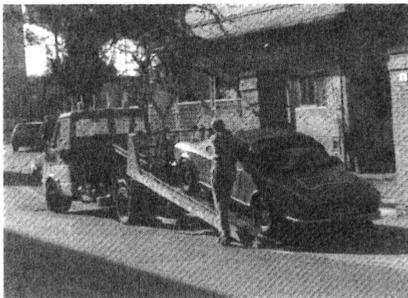
80,- DM rechnen. Ist der Wagen abgemeldet, gilt zusätzlich Punkt 2!

In Deutschland erwarten Euch im günstigsten Fall, also wenn der Wagen nicht restauriert oder repariert werden muß, für die Anmeldung noch einmal 320,- DM für folgende Punkte:

- TÜV + AU (minimal ca. 150,- DM für die Vollabnahme)
- Zulassungsstelle (ca. 100,- DM für z.B. neuen Brief, 20,- DM Unbedenklichkeitsbescheinigung vom Kraftfahrtbundesamt - nicht älter als 1 Monat am Zulassungstag)
- Nummernschilder ca. 50,- DM

Glücklicherweise wird die Einfuhr von Oldtimern aus Italien nicht besteuert, so daß Ihr keine 10% Zoll bzw. 15% MwSt. zahlen müßt.

2. Einfuhr mit roten Nummern
Wenn der Wagen bereits abgemeldet ist, müßt Ihr rote Num-



Bella Italia im Huckepack!

mern mitnehmen. Bevor Ihr diese jedoch beantragen könnt, müßt Ihr von Eurer Versicherung eine Doppelkarte und aus Sicherheitsgründen eine grüne Versicherungskarte besorgen.

Aus Steuergesetzgründen ist es sehr schwierig, in Italien an die Originalpapiere zu gelangen, die als Nachweis für ein abgemeldetes Fahrzeug gelten. Eine Kopie der italienischen Zulassung und des Briefes sowie eine notariell beglaubigte Abschrift des Kaufvertrages kosten umgerechnet ca. 100,- bis 200,- DM.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, zahlt Ihr bei der Zulassungsstelle 40,- DM für die ro-

ten Nummernschilder und für die Doppelkarte mit einer Gültigkeit von 5 Tagen weitere 115,- DM (hier Allianz Versicherung).

Die Einreise mit roten Nummern ist generell problemlos ohne Einreiseformalitäten möglich (Ausnahme Schweiz).

3. Papiere nicht mehr vorhanden

Sind keine italienischen Papiere mehr vorhanden, führt der Weg erstens zur Polizei: Hier muß der italienische Verkäufer einen „Ersatzbrief“ als Verlusterklärung anfordern, der weitere 50,- DM kostet, und zweitens zum Notar (max. 200,- DM, siehe Punkt 2) für die besagte Abschrift.

Im günstigsten und wohl auch seltensten Fall zahlt Ihr damit insgesamt 320,- DM, um Euren italienischen Liebling mit deutschen (und gestempelten) Nummernschildern zu versehen. Im ungünstigsten Fall seid Ihr mit mehr als 700,- DM Zusatzkosten dabei, was Eure Zuneigung zum

neu erstandenen Wagen aber hoffentlich keineswegs schmälern sollte. Aber Achtung: Ab Erstzulassung 1.7.1969 ist Euer Wagen AU-pflichtig (Mehrkosten!)

Letzter Tip unseres Italo-Experten Olli: Achtet darauf, daß im Brief in der Spalte „DRAVAMI IPOTECHE ANNOTAZIONI“ keine Eintragung enthalten ist, die auf eine bestehende Hypothek auf das Fahrzeug hinweist. In Italien können Kraftfahrzeuge nämlich beliehen werden!

Ich hoffe, Euch hiermit eine Entscheidungshilfe gegeben zu haben. Aber wehe, Ihr tauscht Euren Spider gegen irgendeinen anderen Italiener ein..

rdv

P.S.: Der ADAC bietet seine Hilfe bei der Einfuhr ausländischer Fahrzeuge unter der Tel.Nr. 089/7676-6331 (Abt. Grenzverkehr) an.

Auto-Center - Südstadt **FIAT** **FIAT** Bad Segeberg

Reparaturen aller Art
Mechanik & Elektrik
Karosserieinstandsetzung mit Richtbank
Restauration
Lakierarbeiten aller Art
Achsvermessung
Autoverglasung
Werkstatt TÜV mit Eintragungen im Hause

Jürgen und Manfred Loch, Neuland 5
23795 Bad Segeberg

Tel.: 04551/2800



Avanti populo!

Ein sachliches Auto von großem Sportsgeist: FIAT 124 - der verkannte Klassiker der Moderne wird 30 Jahre alt.

Die Linie war schnörkellos, fast brutal funktionell: Horizontalen, am Zollstock entlang gezogen, rechte Winkel, Front und Heck wie spiegelbildlich zueinander passend. Der Zweck bestimmte das Design: Ingenieure waren fürs Styling zuständig, Kaufleute hatten für weitere Reduktion gesorgt. Heraus kam ein grundsolides, rundum vernünftiges Automobil, das dank großer Glasflächen übersichtlich und auch am Ende seiner Produktionszeit noch modern wirkte.



Ein Auto wie eine Schuhschachtel: Die Limousinen-Verwandschaft der späteren Sportabteiler: 124 Special, Limousine und Familiare.

TECHNISCHE DATEN

Fiat 124 Special

■ Preis

Limousine, viertürig 8390 Mark

■ Antrieb

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut; maximale Leistung 55 kW (75 PS) bei 5400/min, maximales Drehmoment 111 Nm bei 3500/min; Verdichtung 9,0 : 1; Bohrung/Hub 80,0/71,5 mm, Hubraum 1438 cm³; eine seitlich liegende, zahnriemengetriebene Nockenwelle; Fallstrom-Registerversäuer; Viergang-Schaltgetriebe; Hinterradantrieb.

■ Fahrwerk

Radführung vorn an Querenkern, Schraubenfedern und Stabilisator; hinten Starrachse an Länglenkern und Schraubenfedern, Panhardstab und Reaktionsstreben; vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer; servounterstützte Scheibenbremsen rundum; Felgenreiße 4,5 J x 13, Räderformat 155 SR 13.

■ Karosserie

Länge 4,05 m, Breite 1,61 m, Höhe 1,42 m; Radstand 2,42 m; Leergewicht 920 kg; zulässiges Gesamtgewicht 1360 kg, Dachlast 50 kg; zulässige Anhängelast gebremst/ungebremst 800/495 kg; Tankinhalt 39 Liter.

■ Verbrauch

9,6 Liter Normal verbleibt (Werksangabe nach DIN-Norm)

■ Fahrleistungen

Spitze 157 km/h
0-100 km/h 12,7 s

Weit öffnen die Türen mit den überaus praktischen Dreiecksfenstern, drinnen sinkt der Hintern auf weich gepolstertes Gestühl ohne jeden Seitenhalt. Dafür sind im mot-Auto, einem 124 Special von 1972, Liegesitze verbaut. Zwei große Rundinstrumente ruhen im Kunststoff-Cockpit, eingefasst in Holzimitat und überdacht von einem ausufernden Blendschutz.

Der 124 bietet auf gut vier Meter Länge und 2,42 m Radstand ein sehr ordentliches Platzangebot; Einmeterneunzig-Teutonen allerdings kommen auf dem Dachhimmel in Konflikt. "Er war deutlich breiter als die bisherigen schmalen Handtücher von Fiat", entsinnt sich mot-Tester Paul Simsa heute, "ein finales Familienauto, in dem man sich nie langweilte - ohne Allüren, aber mit Pfiff."

Für Spaß sorgt schon der 75 PS starke Vierzylinder mit 1438 cm³ Hubraum, der lautstark von seiner Drehfreude kündigt, knarzig, röhrend, auf alle Fälle irgendwie sportlich. Die 1968 vorgestellte Maschine mit zahnriemengetriebener, seitlich liegender Nockenwelle ist erstaun-

lich elastisch; zugleich ermöglicht die fünffach gelagerte Kurbelwelle Drehzahlen um 6000/min und 157 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Der Spritzverbrauch - der 75 PS-Motor genehmigte sich fest um die 11 Liter - spielte vor der 1973er Ölkrise eine untergeordnete Rolle; dennoch liefen bereits 124er mit einer "Kraftstoff-Momentananzeige" im Test, wie sich Simsa erinnert.

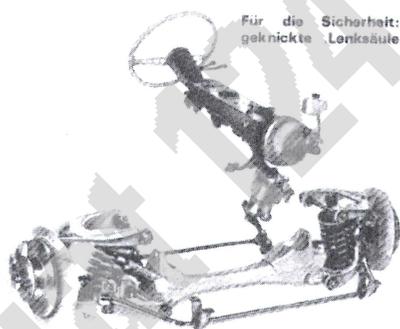
Fiat hatte bei der Entwicklung des 124 auf dem Motorsektor dringenden Handlungsbedarf; die 30 Jahre alte sogenannte Millecento-Konstruktion war endgültig ausgereizt. So entstand ein funkelnagelneuer, kurzhubiger Vierzylinder, anfangs 122 Kilo leicht und 1197 cm³ groß. Er hatte zwei Väter: Motoren-Chefkonstrukteur Aurelio Lombardi, der kurz zuvor von Ferrari gekommen war, und Oscar Montabone, den ehemaligen Antriebs-Papst bei Simca.

Rund um den Motor bauten die Ingenieure saubere Technik. Die Viergangbox, in der sich mit dem langen, dünnen Schaltstock auch heute noch sauber rühren läßt,



war vollsynchronisiert. Die Zahnstangenlenkung mit dem großen Volant kam ohne Servounterstützung aus; sie arbeitet verblüffend leichtgängig und direkt - es macht Spaß, die rund 900 Kilogramm leichte Kiste um die Ecken zu hebeln. Das Fahrwerk hält problemlos Schritt: Vorn arbeiten Quer-, hinten Längslenker, Starrachse, Panhardstab und Reaktionsstäbe; Teleskopstoßdämpfer und Schraubenfedern rundum kümmern sich um Bodenkontakt. Zum fröhlichen Übersteuern ist der 124 allzeit bereit, eine Tendenz, die auch den stärker motorisierten Spider und Coupés ausgesprochen nützlich war. 1970 spendierte Fiat auch der Limousine ein Zweikreis-Bremssystem mit vier Scheiben, um die Gürtelreifen im Format 155 SR 13 sicherer zum Stehen zu bringen.

Eigentlich war der Heckantrieb eine Notlösung; Chefkonstrukteur Dante Giacosa hatte ein Frontantriebskonzept entworfen. Ein entsprechender Proto-



Für die Sicherheit:
geknickte Lenksäule

typ mit quer eingebautem VierE4) war 1974 schon bestens über die Testrunden gekommen. Aber angesichts der fehlenden Erfahrung und der angespannten Finanzlage im Konzern setzte der neue Boß Giovanni Agnelli

die Standardbauweise durch. Sie fand sich auch noch im Nachfolger-Typ 131, während der Fiat 128 schon 1969 mit Frontantrieb aufwartete.

Aber den ursprünglich "1200" oder auch "Europeo" genannten Neuling baute Fiat das Werk Mirafiori mit hohem Aufwand um; es war der Einstieg in die Ära der Baukasten-Politik. 1966 entstand in Turin auch ein "Labor für Sicherheitsfragen" wo bis zu 500 Prototypen jährlich gecrasht wurden, um den strengen Forderungen des damals für die Turiner noch wichtigen US-Markts gerecht zu werden. Die Gesamt-Jahresproduktion aller Modellreihen erreichte schon bald über eine Million Einheiten - mehr als ein Drittel ging in den Export.

Wichtigstes Ausfuhrland für den 124 war Deutschland; die Piemontesen waren hier zum größten Importeur avanciert. Probleme gab es dennoch immer wieder. Zeitweise bestanden lange Wartezeiten, hervorgerufen durch Lieferengpässe und den permanenten Klassenkampf - avanti popolo! - im rot eingefärbten Fiat-Werk.

Ein Opel Kadett oder ein Ford 12 M waren zwar schlechter ausgestattet, nervten aber nicht mit undichtem Kühlsystem, rubbelnden Bremsen, Auspuff-Poltern, leiernden Scheibenwischern und schwergängigen Türschlössern.

"Liege geblieben sind wir mit dem 124 aber nie", urteilt Dr. Simsa heute milde, "und wer damals Fiat kaufte, wußte worauf er sich einließ."

In der Fachpresse gewann der 124 mehrere Vergleichstests, und in ihnen war stets von "ausgereifter Konstruktion", "abge-



Einzelstück: Coupé-Version von Pinfarina

rundetem Komfortbild" und "bestechender Zweckmäßigkeit" die Rede. Selbst die seriöse "Zeit" trauerte dem flotten Italiener im nachhinein hinterher: Die in Italien als Spaghetti e Formaggio (Käse) betrachteten Fiat 124 waren kompakte Sportlimousinen, längst bevor hierzulande die Welle der GTI umherschwappte." Für die Turiner jedenfalls war der 124 ein großer Erfolg: 1,5 Millionen Exemplare rollten bis zur Einstellung der Baureihe im Sommer 1974 von den Bändern. Heute aber fällt es zumindest in Deutschland nicht mehr leicht, ein gut erhaltenes 124er Exemplar zu finden - mot entdeckte sein Foto.Auto auf den windigen Höhen des Westerwalds. Der Rost hat den verkannten Klassiker ebenso hinweggerafft wie sein sozialistisches Derivat, der Lada Nova, der mit 67- und 84-PS-Motoren bis heute als Neuwagen erhältlich ist.

PS: Der Artikel wurde in Auszügen der mot 7/1996 entnommen. Die Bilder stammen aus anderen Veröffentlichungen, da die Bildqualität der vorliegenden mot-Kopie sehr schlecht war.



Der König tritt ab - es lebe der König -

Giovanni Agnelli wurde 75 / Drei Jahrzehnte an der Spitze des Fiat-Konzern / Nach Sanierung auf Gewinnkurs

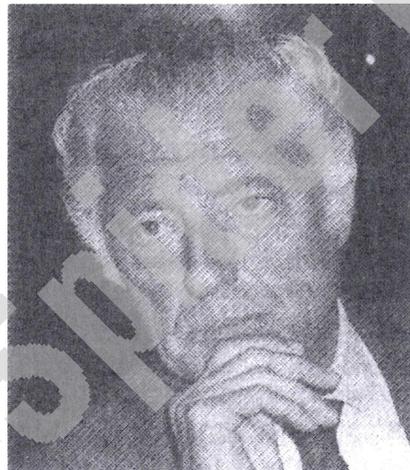
TURIN - Gute Ratschläge gibt Giovanni Agnelli kostenlos, vor allem Politikern: "Wer älter ist als 70, der sollte abtreten." Die Riege der italienischen Politsenioren vernahm die Ernennung aus Turin etwas verstimmt, denn schließlich hat der Großunternehmer mit der Aura eines Aristokraten selbst die empfohlene Altersgrenze glatt ignoriert und erst vor wenigen Monaten den Chefsessel des Fiat-Konzerns geräumt. Was für normale Sterbliche gilt, ist eben noch lange nicht Maßstab für einen Agnelli. Heute wird der Patriarch, den sie "Italiens ungekrönten König" nennen, 75 Jahre alt.

Daß Giovanni Agnelli II., wegen seiner juristischen Vorbildung kurz "Avvocato" genannt, niemand das Wasser reichen kann, erkennen sogar die ehrgeizigsten Emporkömmlinge an. "Wer zu Agnelli geht", gestand Medienmogul Silvio Berlusconi einmal, "muß einen Kniefall machen".

Kabinette kamen und gingen, mehr als 50 in fünf Jahrzehnten, Regierungschefs wechselten sich ab "wie Präsidenten eines Schachclubs", Agnelli aber blieb, genau 30 Jahre an der Spitze des Unternehmens. Agnelli ist in Italien so populär, wie es ein Großkapitalist nur sein kann: Arbeiter nennen ihn sympa-

thisch, Gewerkschafter suchen seinen Rat.

Bevor der am 12. März 1921 als Enkel des Firmengründers Giovanni I. geborene Agnelli zum italienischen Industriellen-Idol aufstieg, hatte er zunächst als Liebling des internationalen Jet-Set und Liebhaber schneller Autos von sich Reden gemacht. Nach Kriegsdienst und Einsatz bei den Partisanen absolvierte er sein Studium, trat in die Fiat-Führung ein. Unter der Ägide des mit dem Alter zum nüchternen Geschäftsmann



Giovanni Agnelli

gewandelten Playboys entwickelte sich der patriarchalisch geführte Turiner Autobauer in einen modernen, diversifizierten Multi-Konzern. Das Pkw-Geschäft macht nur noch 40 Prozent des Gruppenumsatzes von 75 Billionen Lire (60 Mrd DM) aus. Die nach dem Sanierungskurs der vergangenen Jahre auf 230 000 Beschäftigte Belegschaft produziert heute u.a. Lkw, Maschinen, Flugzeuge, Eisenbahnen, Waffen und Lebensmittel. Außerdem sind Fiat-Gesellschaften im Bau- und

Chemiegeschäft tätig.

Nebenbei kontrolliert Agnelli mit der Turiner "La Stampa" und dem Mailänder "Corriere della Sera" zwei der einflußreichsten italienischen Zeitungen sowie den Traditionsclub "Juventus". Insgesamt erwirtschaftet sein Imperium rund vier Prozent des italienischen Sozialprodukts. Nach schwerer Krise und einem Rekordverlust von 1,7 Billionen Lire 1993 schaffte der schwer angeschlagene Konzern unter Agnellis Führung noch einmal den Umschwung: 1995 schrieben die Turiner mit (geschätzt) zwei Billionen Lire wieder stattlichen Gewinn.

Für Agnellis Nachfolger Cesare Romiti (72) als Präsident und Paolo Cantarella als Vorstandschef "geht die Straße wieder bergauf", schreibt die Wirtschaftszeitschrift "Mondo Economico". Es ist kaum anzunehmen, daß Agnelli sich da nicht mehr einmischt. In zwei, drei Jahren soll ihn sein Neffe Giovanni Alberto (32) als Präsident beerben.

(FAZ)



Weite FIAT-Welten

Was gibt es Neues aus dem Internet? Erst einmal, unsere Homepage ist ein voller Erfolg! Ob es nun reine Komplimente zu den Seiten, Anfragen zum Auto, Clubeintritte oder Verkaufsangebote sind, über 1500 Zugriffe zeigen, daß es noch viele, viele FIAT-Liebhaber auf der Welt gibt.

Nachdem es einige Zeit nichts Neues auf den Seiten gab (mein Rechner mußte nach mehreren Abstürzen endlich neu installiert werden), habe ich nun begonnen, folgende neue Rubriken und Ideen zu verwirklichen:

- Detaillierte Informationen zu den Themen aus dem letzten Magazin mit Coverbild und Archiv der alten Ausgaben
- Adressen der einschlägigen Ersatzteihändler
- Teilemarkt mit Austausch der Zeitungsinserate und Internetanfragen
- Spiderregister
- Gästebuch (Text und Bilder)



Außerdem sind die bestehenden Seiten auf den neuesten Stand gebracht worden.

Wir sind jedoch nicht mehr allein da draußen: Das holländische Sport Spider Register, der dänische Spider Club sowie die Abarth IG Deutschland sind jetzt auch im Netz vertreten.

Kleiner Wermutstropfen. Da unsere Homepage als sogenannte private Homepage gilt, gibt es einige Suchmaschinen, die es trotz mehrfacher Anmeldung nicht schaffen, unsere Adresse aufzunehmen und uns bei den typischen Suchkriterien mit anzuzeigen. Deshalb mein Tip: Verlaßt Euch nie auf Euren Lieblings-Suchdienst, sondern stellt die gleiche Anfrage bei mindestens zwei anderen Suchmaschinen. Und das wichtigste zum Schluß:

http://www.ourworld.compuserve.com/homepages/FIAT_124_Spider_Club

Viel Spaß beim Surfen ;)

rdv

Anm. d. Red.:

Anbei möchte ich nochmals ein Lob an Ralf weitergeben und kann die eingangs erwähnten Worte nur bestätigen. Wir (Ralf) versuchen natürlich die Aktualität verschiedener Themen wie Termine, etc. immer auf dem letzten Stand zu halten. Da es natürlich vorkommen kann, daß bei der Aktualisierung ein paar Tage verstreichen können, versteht sich von selbst, denn unser Hobby, das natürlich die schönste Nebensache der Welt ist, ist ehrenamtlich.

Kritik wurde bereits an der Schriftart bzw. deren Größe geübt. Sollte das die Meinung der breiten Masse sein, werden wir natürlich versuchen, dies zu korrigieren.

An Verbesserungsvorschlägen und neuen Ideen sind wir selbstverständlich immer interessiert um die Homepage noch informativer zu gestalten. Gebt die Anregungen bitte an Ralf weiter.

Ralf machte den Vorschlag, ein Spider-Register (Auflistung der Fahrzeugtypen mit Fahrgestell-Nr. und evtl. Kennzeichen sowie Namen) für Mitglieder und Nichtmitglieder einzurichten. Wir würden gerne Eure Meinung hierzu wissen. Mit einem solchen Register könnte man versuchen, einen Überblick der zugelassenen Spidertypen mit Zulassungszahlen in Deutschland zu bekommen.

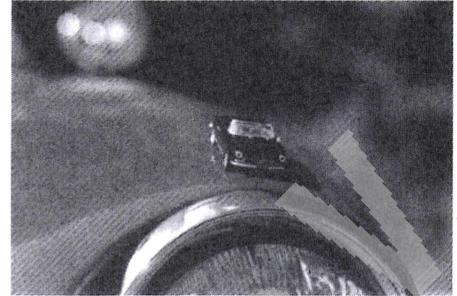


Neue Spidermodelle

Sie ist vorbei, und wieder fragt sich der Spidermodellsammler, was die Nürnberger Spielwarenmesse an Neuheiten bietet. Und dieses Mal wird der Spiderfan reich beschert:

1:18 Chrono-Modell

Als neue Marke des eingeführten Distributors Kager wird 1997 der 124 Spider als 1:18-Modell aufgelegt. Dabei werden auch die Liebhaber der jüngeren 'Gummilippen'-Modelle beglückt. Laut der Zeitschrift „Modell Fahrzeug“ sind die Modelle in Kürze lieferbar. Allerdings hat Kager als Distributor uns auch zwei Jahre auf die Vitesse-Modelle warten lassen. Warten wir es ab!



Art.Nr	Typ/Bezeichnung	Farbe	Preis (DM)
791090	AS offen	rot	ca. 36,-
791091	AS offen	gelb	ca. 36,-
791092	AS offen	schwarz	ca. 36,-
791101	Abarth	rot/schwarz	ca. 36,-
791102	Abarth	weiss/schwarz	ca. 36,-
791111	DS	grünmetallic	ca. 36,-
791112	DS	blaumetallic	ca. 36,-

1:43 Racing 43

In den aktuellen Prospekten von der Nürnberger Spielwarenmesse 1997 wird von Racing 43 ein neuer Abarth-Spider angekündigt, wobei eine Limitierung nicht bekannt ist:

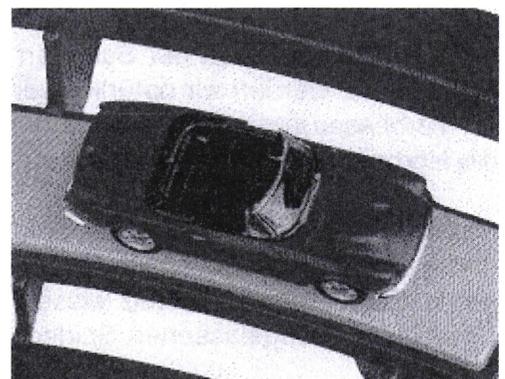
Art.Nr.	Typ/Bezeichnung
RK 011	124 Abarth Ufficiale Monte '73

1:87 Herpa

Erste Informationen zu einem BS/BS1-Modell sind auf der Spielwarenmesse 1997 durchgesickert. Der führende Hersteller in 1:87 beginnt in diesem Jahr mit Oldtimermodellen und hat sich als einen von sechs Modellen 1997 den wohl schönsten Spidertyp ausgesucht. Vielleicht haben hier treffende Argumente von vorhandenem Käuferpotential, Typenvielfalt, Charakter und Schönheit (per E-Mail vorgetragen) offene Ohren gefunden.

Vielen Dank dafür!

rdv





Die heimlichen Bestseller

Miniaturnummodelle der Automobile werden in großen Stückzahlen produziert

Modellautos sind bei groß und klein beliebt. Vor allem werden die Miniaturen längst eher als Sammlerstücke, denn als Spielzeug gekauft. Entsprechend aufwendig sind die Kleinformatgearbeitet, zum Teil erfahren sie in Handarbeit noch wertsteigernde Überarbeitungen. Solche Unikate stehen erst recht in den Sammlervitrinen.

Beliebt sind Modelle in den Maßstäben 1:87 und 1:43. Die Entwicklung solcher Zwillingenbrüder der Originalautos - bei deren Entstehung sich die Autofirmen mit der Übermittlung der Originaldaten beteiligen - beansprucht rund 2000 Arbeitsstunden und verschlingt etwa 200.000 Mark.

Sie gleichen den Originalen bis ins Detail, werden zum Teil sogar häufiger hergestellt als das jeweilige echte Auto, sie haben



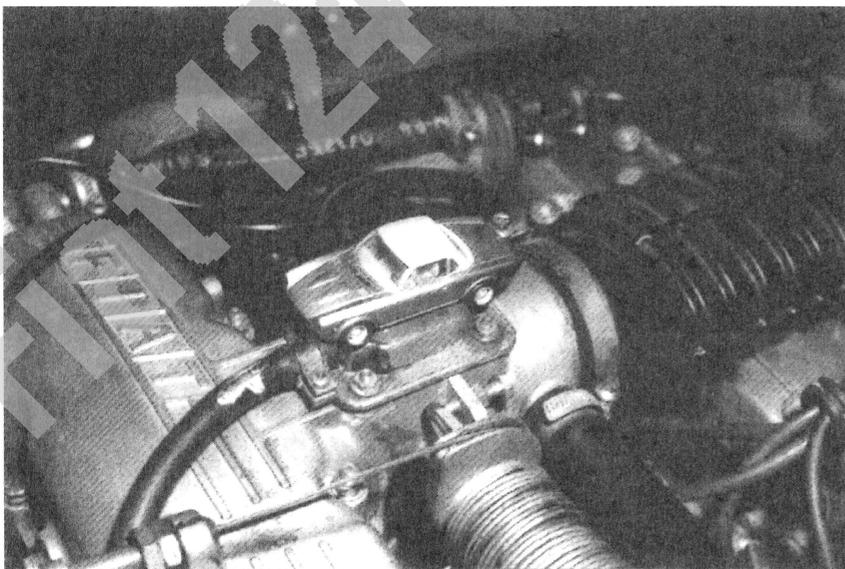
Modell und Vorbild

allerdings auch eine längere Laufzeit - die Miniaturmodelle in den Maßstäben 1:43 und 1:87. Die maßstabsgerechten Nachbauten, die Sammler gern in die Vitrine stellen, werden ähnlich produziert wie die Großen.

Bevor ein Modellauto auf den Markt kommt, wird wie bei den echten Autos erst einmal eine Marktanalyse vorgenommen. Welche Modelle sind bei den

Sammlern gefragt, auf welche maßstabsgerechten Details legen sie besonderen Wert.

Auch der weitere Entstehungsprozess des Miniautos entspricht der Entwicklung des Originalautos. Analog zur technischen Entwicklung wird das Kleinmodell in der Konstruktionsabteilung erarbeitet: Wie beim Vorbild entstehen Form und Teile des Wagens per Computer Aided Design (CAD) als Rechnermodelle am Bildschirm. In der Regel ist der Automobilhersteller des Originals in dieser Phase behilflich, liefert die "Außenhautdaten" elektronisch ins System. Das erleichtert den Nachbauern nicht nur die Arbeit, sondern stellt auch hohe Detailtreue sicher. Größerer Aufwand fällt für die Maßstabsspezialisten bei Sondermodellen an, die auch im Maßstab 1:2 nur als Einzelexemplare existieren. Dann müssen sie zur Automobilfirma ausrücken und vor Ort fotografieren und vermessen.



Im Motorraum macht sich das Spidermodell auch gut



“Es ist allerdings nicht damit getan, die Daten einfach 1:87 runterzurechnen”, erklärt ein Projektleiter, “denn viele Details würden dann schlicht verschwinden oder unnatürlich wirken.” Deshalb muß jede Form nochmals nach Miniaturbauer-Gesichtspunkten überarbeitet werden.

Für die spätere Großserie werden die einzelnen Baugruppen des Modells festgelegt, die sich ohne Klebstoff zusammenstecken lassen: Bodenplatte, Innenraum mit Sitzen und Lenkrad, Räder (in Felgen, Reifen und Achse aufgeteilt), Glasflächen, Lichter. So besteht ein Sharon-Modell im Maßstab 1:87 aus insgesamt 18 Einzelteilen.

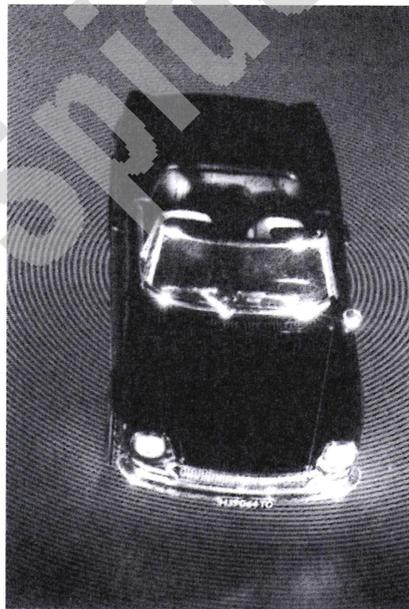
Sind die Arbeiten in der Konstruktion abgeschlossen, bekommt der Werkzeugbau das Datenmaterial. Die Formen der einzelnen Teile werden CNC-gesteuert in Kupfer gefräst. “Die Arbeitsgenauigkeit liegt dabei im Hunderstelmmillimeterbereich”, erläutert der Fachmann des Formenbaus.

Das Kupfermodell ist dabei nicht nur eine Art Prototyp, sondern dient vor allem als Kupferelektrode für das nachfolgende Funkenerosions-Verfahren, mit dem die Form in gehärteten Werkzeugstahl übertragen wird: Durch kontrollierte elektrische Entladung werden mikroskopisch kleine Metallteile aus dem Stahlblock “herausgesprengt”. Ein Vorgang, der allein für die Karosserie 50 bis 60 Stunden, für alle Teile insgesamt rund 250 Stunden beansprucht. Das Ergebnis ist ein Negativ, das den rauen Produktionsbedingun-

gen des Spritzgußverfahrens standhält, trotzdem aber jedes Detail sauber wiedergibt.

In der Produktion werden sozusagen im Rohbau die Stahl-negative für den Spritzguß eingebaut. Dort wird unter einem Druck von 800 bis 1000 bar sowie einer Temperatur von 180 bis 220 Grad C flüssiger Kunststoff in die Form gespritzt. Das Ergebnis ist allerdings noch kein fertiges Auto, sondern nur eines der vielen Einzelteile oder -sofern technisch kombinierbar - eine Gruppe farbgleicher Teile. Läuft die Produktion auf vollen Touren, fällt etwa alle zehn Sekunden so ein Bauteil in den Auffangkorb.

Anders als bei der Lackierung des Vorbilds erfolgt die Farbgebung des Modells in erster Linie



Ein "Platten" Spider

durch die Durchfärbung des Kunststoffes, wobei man sich natürlich an den Originalfarben des Vorbildes orientiert. Metall- oder mehrfarbige Lackierungen werden allerdings per Airbrush perfektioniert - zum Teil

sogar in zwei Lackschichten. Eine besondere Herausforderung ist dabei der Polo Harlekin. Beschriftungen oder Werbung werden nicht wie landläufig angenommen als Miniabziehbildchen aufgeklebt, sondern im Tampondruckverfahren direkt auf die Karosserie gedruckt. Ein Tiefdruckverfahren, bei dem der Schriftzug regelrecht “aufgestempelt” wird. So bleibt selbst die kleinste Beschriftung lesbar. Bei Hersteller Herpa zum Beispiel sind pro Arbeitsgang fünf Vollfarben oder Rasterdruck möglich. Gerade bei Kleintransportern wie dem VW Bus, dem neuen LT oder großen Lkw wird von dieser Möglichkeit rege Gebrauch gemacht: Sei es, weil es das Original so verlangt, oder eine Firma das Modellauto gern mit eigener Werbung zieren möchte.

In der Montage, beim Zusammensetzen der Modelle also, ist eine alte Tradition erhalten geblieben: Die Teile werden kommissioniert und von Heimarbeitern montiert. Palettenweise kommen die Modelle zurück ins Werk. Bei der Qualitätskontrolle im Werk wird jedes Auto einmal mittels Rolltest probegefahren. Notfalls wird repariert oder kunststoffrecycelt.

Das Ergebnis von 2000 Arbeitsstunden und einem Entwicklungsaufwand von ca. 200.000 Mark: Wie in unserem Fall ein roter Sharon mit Stoßfängern und Außenspiegeln in Wagenfarbe und typgerechten Felgen, der dem Original in allen wesentlichen Details exakt nachgebildet ist. Nur wiegt der Kleine ganze 5,4 Gramm und ist gut 5 cm lang.

(autopress)



Vorstand

Funktion	Name und Anschrift	Aufgabe	Telefon
1. Vorsitzender	Ulrich Kronenberg Robert-Stolz-Str. 52 65 812 Bad Soden	Ansprechpartner für Mitglieder (tel. Kontaktperson), Sponsoren Öffentlichkeitsarbeit, Repräsentation.	06196 / 644097
2. Vorsitzender	Joachim Häring Groß Gerauer Str. 82 55 130 Mainz	Spider-Magazin, technische Be- ratung für AS/BS, Händlerkontakte (tel. Kontaktperson).	06131 / 882181
Kassenwart	Uwe Wagner Am Hohenstein 12A 65 779 Kelkheim-Fischbach	Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV.	06195/ 910142
Beisitzer	Friedel Jüring Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	technische Beratung CS/DS, Spon- sorenkontakte, Händlerkontakte.	05732 / 81333
Beisitzer	Alexander Zaras Fischbacherweg 9 65 812 Bad Soden	Händlerkontakte, Sammelbestel- lungen, Sponsoren.	06196 / 63558

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Anschrift	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24 214 Gettorf	04346 / 5155
2 /Hamburg	Christian Schlamp	Leinpfad 91 22 299 Hamburg	040 / 4604922
3 /Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12 355 Berlin	030 / 6644746
4 /Friesland	Petrus Meyer	Nelkenweg 5 49 762 Lathen-Ems	05933 / 8294
5 /Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33 611 Bielefeld	0521 / 86577
6 /Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37 574 Einbeck	05561 / 81530
7 /Köln	Guido Brüning	Schwerfener Hauptstraße 54 53 909 Zülpich	02252 / 81812
8 /Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55 130 Mainz	06131 / 882181
9 /Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72 250 Freudenstadt	07441 / 87301
10/München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82 256 Fürstenfeldbruck	08141 / 24714

Einfühlung und Vernunft.

F O R M A

Leidenschaft
des
Designs.

*Mehr als
sechzig
Jahre Autos
Pininfarina.
Autos,
die Epoche
machten,
Geschichte
schufen,
einen Stil
bestimmten.*



Rationalität
der
Produktion.

*Pininfarina
stellt
jährlich mehr
als dreissig-
tausend
Autos her.
Ein Produktions-
prozess
von totaler
Qualität.*



pininfarina

Ideenschöpfer. Automacher.