



SPIDER



+++ Vergaser +++ Crashtest +++ Sitzheizung +++ Südtirol +++

M A G A Z I N

Ausgabe 4/94

10. Jahrgang

5,- DM

Spider 2000

FIAT

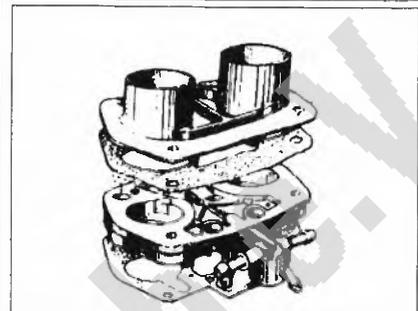


Seems the more you drive it...the better it gets...FIAT.

Inhaltsverzeichnis



	Editorial	4
Technik	Technikblatt	5
Meinungen, Reportagen	Sitzheizung	7
	Kommentar	9
Der Vorstand	Wahre Spidergeschichte	10
	Jahresrückblick	12
Rubriken	Küstennebel	12
	Aufrufe	13
	Regionales	13
	Kurz & bündig	16
	Termine	18
Umfeld	Teilemarkt	19
	Mitgliederbewegungen	19
	Ersatzteilnews	20
	Griechenland	21
	Reiseziel: Südtirol	22
	Crashtest	25



Redaktionsschluß:

1. März 1995

Titelfoto

"Heilix Blechle.."
Fritz G. Ramsaier
Sommer '93

Themenvorschläge

- Reiseberichte
- Mechanik-Tips
- Adressen
- Fotos (auch ohne Text)
- Titelbilder



Einsendeschluß: Samstag in acht Tagen

Wum hätte jetzt Küßchen gegeben, Wendelin seinen Rüssel geknotet (?), der Chefredakteur sich die Hände gerieben. Leider ist dem nicht so, der nächste Redaktionsschluß ist am 1. März 1995, und die Artikel werden wahrscheinlich wieder nicht vor dem 10. März ins Haus trudeln. Dank aber an die Schreiber, die auch ohne großes Nachhaken die Briefmarke rechtzeitig angeleckt haben, also: Danke, Guido, danke Fritz, Werner und Ernst (Dein Artikel wird in der nächsten Ausgabe Teil 3 der "wahren Spidergeschichte")!

Dieses Mal keine Anzeige von edding, dieses Mal ein Weihnachtsgeschenk von edding! Im Rahmen eines Anzeigengegeschäfts haben wir so nämlich genügend Cutter erhalten, die, dezent bedruckt, auch als Werbegeschenke dienen können. Dieses Konzept, Anzeige gegen Naturalien, kann gerne häufiger angewendet werden. Also meldet Euch, natürlich auch wegen normaler Anzeigenschaltung! Ansonsten hoffen wir mit diesem kleinen Utensil unseren Beitrag für Euren Spider-Erste-Hilfe-Koffer geleistet zu haben!

Für das Spider-Magazin-Archiv empfehlen wir weiterhin unsere Sammelordner zum Preis von 12,- DM + Porto/Verpackung. Wer ein vollständiges Archiv besitzt, müßte für den Jahrgang '95 jetzt den dritten Ordner beginnen. Dafür gibt es in der nächsten Ausgabe ein aktualisiertes, vervollständigtes Stichwortverzeichnis. Vielleicht findet sich für Euch noch ein interessantes Thema in einem alten Heft, bis Jahrgang 1988 zurück können wir noch alte Ausgaben anbieten.

In einer der nächsten Ausgaben soll auch wieder unsere Firmenadreibliste beigelegt werden, die Euch alle Namen, Telefonnummern und Hintergrundinfos nach Kategorien sortiert bringt. Falls Ihr noch unbekannte, neu erschlossene Geheimtips habt: Laßt es mich wissen, damit alle Mitglieder davon profitieren können.

Ansonsten hoffe ich, daß alle Spider den Schlaf des Gerechten schlafen und Ihr die Ausmott-Tips der Oldtimer-Markt gebrauchen könnt. Wir sehen uns spätestens Pfingsten.

Guten Rutsch,

Euer

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

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Postweg 77d, 21629 Neu-Wulmstorf. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5,-DM je Heft, im Jahresabonnement DM 40,- frei Haus. Auflage 300 Stück.

V.i.S.d.P. Fiat 124 Spider Club e.V.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/94

Satz&Layout: Ralf de Vrée
Krochmannstr. 4
22299 Hamburg
Tel.: 040/515915

Druck: Druckdienst Abendroth
Mundsburger Damm 45
22087 Hamburg

Anzeigenleitung: Ralf de Vrée, s.o.

Mitglieder d. Redaktion:

Ralf de Vrée (rdv)
Joachim Meyer (JM)
Michael Möller (Mö)
Christian Schlamp (CS)

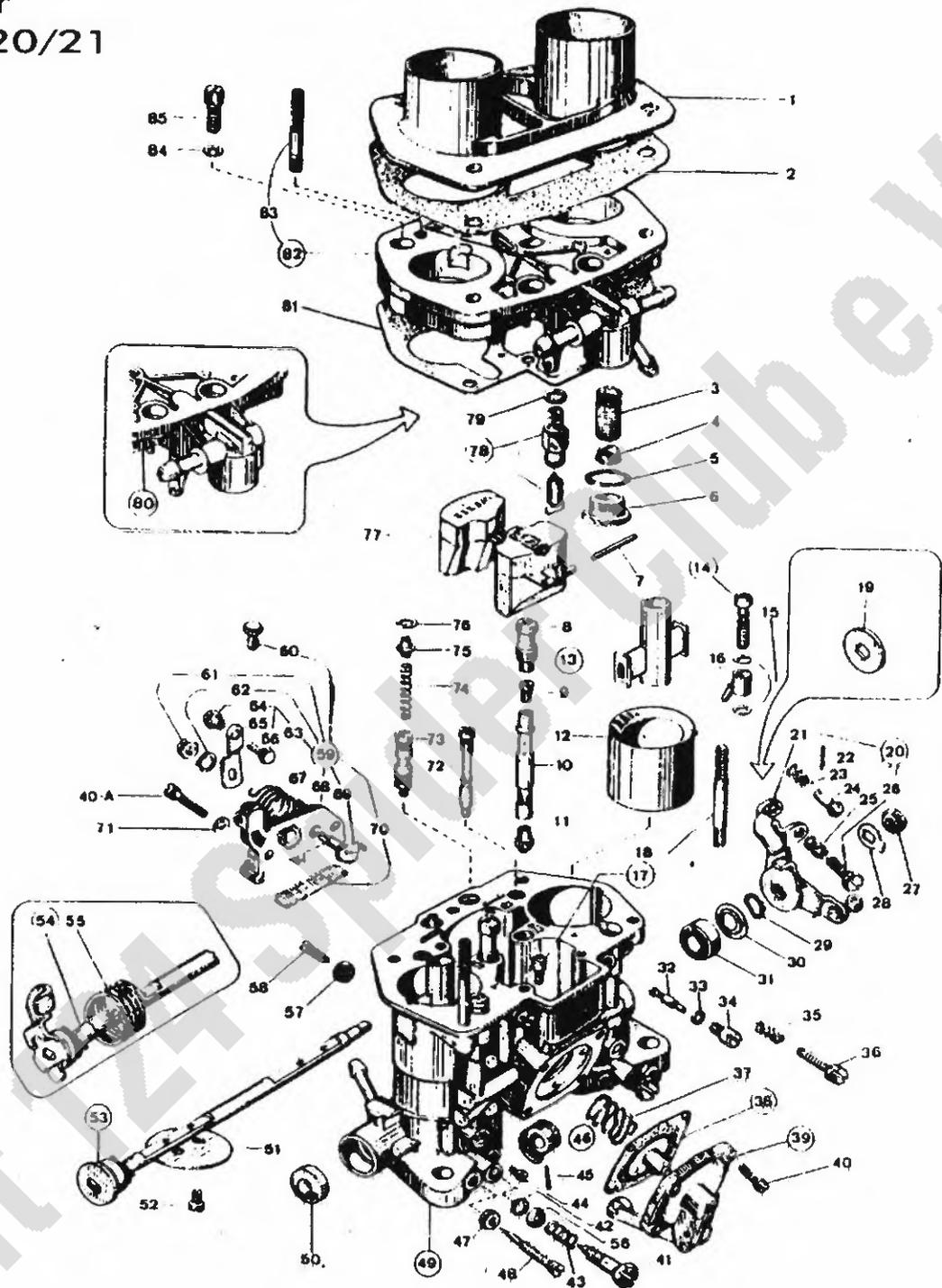
Anschrift: s.o.

Bankverbindung:

Commerzbank Hamburg
BLZ 200 400 00
Kto.-Nr. 16 69 126



Vergaser 44 IDF 20/21





Nr	Stk	Bezeichnung	Bestell-Nummer	
			WEBER	FIAT
1	1	Ansaugtrichter	52040.003	9925953
2	1	Dichtung	41655.020	9925954
3	1	Benzinfilterelement	57020.002	9917873
4	1	Verschlußstopfen	61060.001	9917874
5	1	Dichtung	41530.024	9907814
6	1	Verschlußschraube	61002.010	9907813
7	1	Schwimmerachse	52000.001	9904802
8	2	Einlaßschraube	52500.001	9911660
9	2	Luftkorrekturdüse	41365.001*	9921349
10	2	Mischrohr/Busenstock	61450.031*	9921350
11	2	Hauptdüse	41110.001*	9925955
12	2	Lufttrichter	34894.007*	9925956
13	2	Zerstäuber	31966.002*	9916354
14	2	Kugelventil	64290.016	9921354
15	4	Dichtringe	41530.012	9904903
16	2	Einspritzdüse	41252.011*	9921355
17	1	Kugelventil	64290.001*	9905109
18	2	Stehbolzen	64955.114	9925957
19	1	Abdeckscheibe	55555.005	9916342
20	1	Drosselklappengestänge, komplett	45048.020	-
21	1	- Hebel	45048.019	9921357
22	1	- Splint	32610.002	9904995
23	1	- Feder	47600.062	9921358
24	1	- Übertragungsstück	52010.001	9921359
25	1	- Feder	47600.007	9904577
26	1	- Einstellschraube	64625.021	9922505
27	1	Mutter	34710.003	9905045
28	1	Sicherungsblech	55520.004	9911674
29	1	Scheibe	55530.005	9916347
30	1	Abdeckscheibe	58000.015	9921360
31	1	Lager	32650.001	9911682
32	2	Leerlaufdüse	41160.005*	9921361
33	2	O-Ring	41565.002	9918723
34	2	Busenhalter	52570.006	9919731
35	1	Feder	47600.007	9904577
36	1	LeerlaufEinstellschraube	64585.005	9921362
37	1	Feder	47600.028	9915977
38	1	Beschleunigerpumpenmembrane	47407.027	9919060
39	1	Pumpendeckel	32486.27	9921363
40	4	Schraube	64700.004	9909139
40a	2	Schraube	64700.004	9909139
41	2	LeerlaufgemischEinstellschraube	64755.15	9922506

Nr	Stk	Bezeichnung	Bestell-Nummer	
			WEBER	FIAT
42	2	O-Ring	41565.002	9918723
43	2	Feder	47600.062	9921358
44	2	Verschlußschraube	61015.005	9904918
45	1	Splint	58445.001	9904818
46	1	Pumpenbetätigungsackern	14852.002	9921366
47	2	Mutter	34705.006	9921487
48	2	LeerlaufEinstellschraube	64750.020	9921488
49	1	Übergasergehäuse	-	-
50	1	Abdeckung	5000.006	9921367
51	2	Drosselklappe	64005.13	9925958
52	4	Schraube	64250.027	9917876
53	1	Drosselklappenwelle (44 IDf 20)	10020.413	9925959
54	1	Drosselklappenwelle (44 IDf 21)	10020.414	9925965
55	1	Rückstellfeder	47610.035	9921370
56	2	Schraube	58000.006	9918722
57	2	Mutter	34715.015	9904766
58	2	Schraube	64830.002	9921371
59	1	Kaltstartbetätigung, komplett	32556.002	-
60	1	- Schraube	64605.017	9907429
61	1	- Mutter	34715.010	9904660
62	1	- Hebel	55525.010	9911865
63	1	Kaltstarthebel, komplett	45027.030	-
64	1	- Mutter	34720.002	9907862
65	1	- Hebel	45025.029	9921372
66	1	- Schraube	64800.002	9907861
67	1	- Rückstellfeder	47610.006	9910598
68	1	- Gehäuse	32556.001	9921373
69	1	- Zahnradwelle	10085.003	9921374
70	1	- Filterstab	37000.016	9911692
71	2	Federring	55510.038	9904923
72	2	Kaltstartdüse	41205.101*	9908307
73	2	Überschallkalben	64330.009	9921376
74	2	Feder	47600.133	9918762
75	2	Federzentrierer	12775.024	9918763
76	2	Scheibe	10140.002	9918764
77	1	Schwimmer	41030.008	9921377
78	1	Schwimmernadelventil	64240.012*	9921489
79	1	Dichtring	41535.015	9906837
80	1	Übergaseroberteil (44 IDf 21)	31716.203	9925966
81	1	Dichtung	41705.043	9925960
82	1	Übergaseroberteil (44 IDf 20)	31716.202	9925961
83	2	Stehbolzen	64955.108	9925442
84	5	Federring	55510.034	9904941
85	5	Schraube	64700.005	9904687

Bestell-Nr. mit * : siehe Übergaserausstattung

Die Listen zeigen die Vergasereinzerteile mit ihren FIAT- bzw. Weber- Originalteilenummern. Die hier aufgeführten Ersatzteile der Fa. Weber sind auf Anfrage erhältlich bei:

WEBER-Vergaser-Generalimporteur
 - Victor Günther GmbH -
 Kölner Str. 236
 51149 Köln
 Tel.: 02203/13069+13060
 Fax: 02203/14881
 Telex: 02203130691+
 BTX: 0220313069-1

Guido Brüning

Nr	Stk	Bestellnummer		Bezeichnung	Größe (mm)
		Weber	Fiats		
12	2	34894.007	9925956	Lufttrichter	36
13	2	31966.002	9916354	Zerstäuber	4,5
11	2	41110.001	9925955	Hauptdüse	1,45
9	2	41365.001	9921349	Luftkorrekturdüse	2,10
10	2	61450.031	9921350	Mischrohr	F 11
32	2	41160.005	9921361	Leerlaufdüse	0,55
16	2	41252.011	9921355	Einspritzdüse	0,40
72	2	41205.101	9908307	Kaltstartdüse	F 5 / 0,90
78	1	64240.012	9921489	Schwimmernadelventil	1,75
17	1	64290.001	9905109	Pumpendüse	0,80
--	--	-----	-----	Schwimmerstand	10 (**)

(**)- mit Dichtung



Warm und kuschelweich

Der folgende Tip ist eher was für Leute, denen die Originalität ihres Fahrzeugs nicht so besonders wichtig ist, und die gern mal was Ausgefallenes realisieren möchten. Seitdem ich vor etwa 3 Jahren zum ersten mal ein Auto mit Sitzheizung gefahren habe, stand für mich fest, daß ich das auch meinem Liebling irgendwann einmal zukommen lassen werde (Der Gute will ja auch gestreichelt und verwöhnt werden). In diesem Frühling war es also soweit: Zunächst einmal stand die Recherche auf der Tagesordnung; nämlich danach, welche Technik für die Nachrüstung überhaupt geeignet ist.

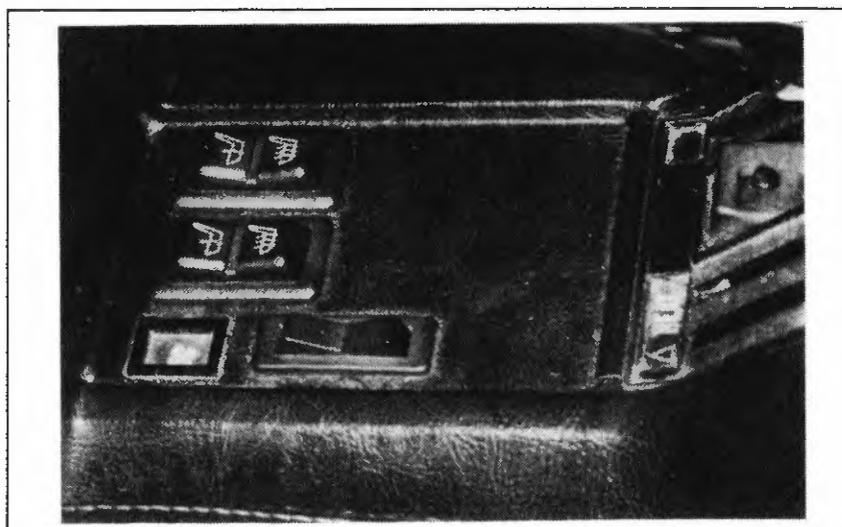
Aufgrund exzellenter Erfahrungen suchte ich - wie eigentlich immer in Fragen des Fahrzeuginnenraums - die Firma Weinhold in Hamburg-Altona auf. Recht schnell kamen wir auf den Punkt: Pro Sitz (schließlich soll die/der Beifahrer/in nicht allein frieren) werden 2 Heizmatten benötigt (Leistungsaufnahme pro Stück 55 Watt), jeweils eine für Sitzfläche und -lehne. Vier solcher Matten kosten zusammen etwa 300,- DM, wobei der Einbau hinzukommt. In jedem Fall ist es wichtig, sich darüber zu informieren, ob für die Matten ein Schaltrelais benötigt wird. Dies variiert von Hersteller zu Hersteller und hängt von der Stromaufnahme ab.

Der zweite Punkt war dann schonetwas kritischer: Wo und wie soll die Heizung betätigt werden? Schließlich wollte ich mir ja nicht irgendwelche Löcher ins Armaturenbrett bohren. Andererseits ist es auch nicht so toll, wenn man erst durch wilde Verrenkungen an den Schalter kommt. Aber auch hierfür hatte "Weinhold" die passende Antwort. Hervorragend für den Spidereinbau geeignet ist der Schaltersatz von BMW für die 5er Reihe. Die 2-stufigen Schalter (Aufheizstufe und Dauerbetrieb) sind beleuchtet und passen perfekt neben bzw. hinter den Gebläseschalter in der Mittelkonsole (s. Photo).

Beim Einbau ist besondere Vorsicht geboten, denn an der falschen Stelle angebracht kann sich zeigen, daß zu wenig Platz unter dem gesägten Ausschnitt ist (diese schmerzliche Erfahrung mußte ein dem

Autor namentlich bekannter Spideristi machen). Man merke: Erst fragen, dann nachmachen!! Hinterher war ich natürlich froh, daß ich gleich alles habe machen lassen.

Die unterschiedlichen Heizstufen werden durch einfaches Parallel- bzw. Reiheschalten der Heizmatten erreicht. Bei der Verkabelung ist übrigens darauf zu achten, daß der Stromverbrauch nicht gerade gering ist, wenn beide Sitze volle Granate heizen (4 x 60 Watt). Eine separate Leitung zur Batterie verbietet sich für vergeßliche Naturen, weil das Abziehen des Zündschlüssels dann kein Abschalten der Heizung bewirkt (außer man setzt ein eigenes Relais dazwischen). Ich habe mich für die einfache Variante entschlossen und den Stromkreis für die Fensterheber entsprechend höher (mit 25 A) abgesichert.



Schaltelemente für die Sitzheizung



Da die Sitze ja nun schon mal draußen waren, habe ich mir dazu noch eine Lendenwirbelsäulenunterstützung einbauen lassen ("Lordosenstütze"), die sich per Blasebalg (unsichtbar unter dem Sitz) individuell einstellen läßt (Preis inkl. Einbau ca. 100,- DM). Nun ist der Spidersitz fast orthopädisch! Thorsten Scheele fragte mich zwar, ob ich noch was merke, aber jeder, der mal probegessen hat, ist hell auf begeistert.

Nun hatte ich ja auch noch den Wunsch nach einem neuen Teppich. Da die Sitze sowieso raus mußten, bot es sich an, das gleich zu verbinden. Nach langem Probefühlen und intensivem Abwägen aller Vor- und Nachteile (wozu natürlich auch der notwendige Investi-

tionsbetrag gehörte) entschied ich mich für Mercedes-Qualität.

Trotz der sehr viel höheren Kosten für eine individuelle Sattlerarbeit muß ich sagen: Es hat sich wirklich gelohnt. So paßgenau habe ich selten einen Auto-Teppich im Spider gesehen. Das geht bis zur Polsterung der Innenschweller, um die, durch den dort entlanglaufenden Kabelbaum entstehenden, Verwerfungen zu verhindern.

Das Problem an allen mir bekannten Teppichsätzen ist, daß diese auf der Basis der Originalteppiche geschnitten werden. Damit weisen sie natürlich auch genau deren Hauptnachteil auf: Mangelnde Paßgenauigkeit und zu knapper Schnitt. Übrigens: Eine

besonders beliebte Rostförderungsmaßnahme besteht in dem Verlegen von Wohnraumauslegeware in den Spider. Das Untermaterial fördert die Schwitzwasserbildung und verhindert ein "Durchatmen". Mein Tip: Schleunigst raus damit!! Nicht ohne Grund weist Fahrzeugteppich eine besondere gewebte und damit durchlässige Unterschicht auf.

Mö



Was bin ich? Zagato, Coupé, Vorserie? US-Exot!

rdv Nov '94



Was wollen sie noch von uns?

Da wird der Benzinpreis erst durch Steuererhöhungen in schwindelerregende Höhen getrieben, die Kfz-Steuer nicht für eine eventuelle Autobahngebühr gestrichen, uns "Oldtimer"-Besitzern nicht das Recht auf Wechselkennzeichen zugestanden, und jetzt wollen sie uns den verbleiten Sprit abschaffen: Es reicht!!!

Zwar kommt die Idee dieses Mal nicht von unseren Politikern, sondern von den Mineralölgesellschaften persönlich, doch schlägt diese Maßnahme in die gleiche Kerbe. Aus Rationalisierungsgründen soll diese "vor sich hindümpelnde Säule ohne viel Absatz" den drei verbleibenden Sorten plus Diesel zugeschlagen werden.

Esso, Aral und Shell rechnen schon ab kommendem Jahr damit, daß "Super verbleit" bei einem heutigen Anteil von ca.

8% nicht mehr flächendeckend angeboten werden wird. DEA und BP halten sich noch dezent zurück, doch wissen wir aus der Vergangenheit, daß hier marketingtechnische Hintergedanken ein späteres Nachziehen garantieren.

Dabei macht eine EU-Richtlinie leichtes Kopfzerbrechen, die europaweit eine "Sicherstellung flächendeckender Versorgung mit bleihaltigem Superkraftstoff" fordert. Uns "Verbleit"-Fahrern wird aber viel mehr die Frage Kopfzerbrechen bereiten: Reicht der Kraftstoff noch, oder tanke ich lieber hier? Wenn ich hier tanke komme ich 250km weit, ist da aber eine Tankstelle?..

Wenn den Leuten irgend-etwas an Oldtimern liegt (siehe DEA-Werbekampagne mit Youngtimern etc.), sollten sie wohl daran denken, daß die

Reichweite eines alten Fahrzeuges eben nicht 900km sind wie beim Audi 80 tdi (oder sonstwie), sondern eben 400km, 300km oder noch weniger, daß man nicht nur auf den Hauptverkehrsachsen unterwegs ist, auf denen das Autofahren schon jetzt kein Spaß mehr bringt und daß man um des Fahrens Willen fährt und nicht um Tankstellen zu suchen!

Wann kommt die steuerliche Vergünstigung für Tankvergrößerungen, für Wechselkennzeichen, für Oldtimer?

rdv

Quelle: "Hamburger Abendblatt vom 21.11.94"

Spidermagazin-Werbung

Mit Annoncen im Spider-Magazin erreicht man eine fachkundige Zielgruppe - und das zu äußerst günstigen Tarifen. Es gelten folgende Preise (Stand 7/94):

	<u>Rasteranzeigen</u>	<u>Strichanzeigen</u>
1/1 Seite 4-farbig		390,- DM
1/1 Seite s/w	330,- DM	290,- DM
1/2 Seite s/w	220,- DM	180,- DM
1/4 Seite s/w	140,- DM	100,- DM
NEU: Beileger		400,- DM

Bei Mehrfachplatzierungen wird bis zu 10% Rabatt gewährt.

Spidermagazin-Werbung lohnt sich!



Wahre Spidergeschichten 2. Teil



Name:	Armin Albus
Beitrittsdatum:	17.5.1991
Typ:	CSA
Erstzulassung:	03/73
Fahrgest.Nr.:	124CSA0062283
Kfz-Kennzeichen:	LB-FU 1
Farbe:	weiß/mattschwarz
Motor:	94 kw (128 PS), 1730 ccm
Bereifung:	205/60 HR 13 auf Cromodora CD30

Mein Freund Armin ist für mich ein echter Karosseriezauberer, weil er selbst schwierigsten Karosserieteilen (z.B. Spider-Vorderkotflügel) in einem irrsinnigen Tempo die perfekte Form gibt, ohne auch nur ein Gramm Spachtel verwendet zu haben. Da klopft er gewaltig auf dem Blech herum, verzinnt, hobelt (!) das Metall und schwuppdwupp sind die exakten Rundungen da. Ein Schreibtischtäter wie ich steht da sprachlos und bewundernd daneben. Das muß man echt mal gesehen haben!

Gelernt hat Armin den Beruf des Karosseriebauers und durfte von 1985 bis 1992 bei Porsche in Zuffenhausen an deren Rennern die schönen Rundungen perfektionieren. Mittlerweile ist Armin zu Audi in Neckarsulm gewechselt und arbeitet an der handwerklich sehr schwierigen Fertigung der A8-Alukarosserien mit.

Seine abarthige Abarth-Geschichte begann im Mai 1991, als er mit seinem schwarzen, in der Zwischenzeit verkauften AS-Spider unterwegs war und bei einem Kumpel dessen AS besichtigte.



Schweizer Abarth-Käse!

März '92

Dort erfuhr er von einem zufällig anwesenden anderen Spideristi, daß dieser angeblich einen restaurierungsbedürftigen Abarth-Spider habe. Ein Besichtigungstreff wurde sofort vereinbart, obgleich Armin starke Zweifel hatte, ob es sich tatsächlich um einen original Abarth handeln würde. Vier Wochen später war es dann soweit. Die Rostlaube war ein schlechter CSA, der bis 1985 in bella Italia unter dem Kennzeichen PD 702580, also in Padova (Padua) gelaufen war.



Der Besitzer wollte eigentlich nicht verkaufen, ließ sich aber schließlich doch breitschlagen, und so wechselte diese "Sonderanfertigung" am 08. Juni 1991 für 15.000,- DM in Armins Hände. Trotz des Zustands 6 war das ein günstiger Preis für das so rare Stück. Technik und Karosserie zeigten sich noch original, insbesondere die Einzelradaufhängung der Hinterachse und ebenso die gegenüber den Serien-Spidern völlig andere Vorderachse waren vollständig vorhanden. Auch



Armin bei der Arbeit

die aus Aluminium gefertigten Türen und Schweller fanden sich genauso wie Motorhaube und Kofferraumdeckel aus glasfaserverstärktem Kunststoff an dem Renner.

Die Restaurierung des Abarths habe ich dann durch zahlreiche Besuche bei Armin intensiv mitverfolgen können. Armin hat im wahrsten Sinne des Wortes ganze Arbeit geleistet, indem er den Spider wirklich komplett abstripte. Selbst eine gebrauchte, aber rostfreie Bodengruppe hat er eingeschweißt, hat wo immer auch nur der kleinste Rostverdacht bestand neue "Schweizerkäsebleche" verwendet (s. Foto, im Abarth sind in die unglaublichsten Blechteile zur Gewichtsersparnis ca. 6 cm große Löcher eingestanz - selbst im inneren Kofferraumheckblech oder in den Schwellern). Falls solche Bleche nicht verfügbar waren, fertigte Armin diese aus Spider-Normalteilen selbst an, indem er die Löcher an den korrekten Stellen anbrachte. Selbstverständlich wurden der Motor und die komplette Technik überholt und - soweit irgendwo zu kaufen - durch Neuteile ersetzt. So haben wir dann auch am 04. Januar 1993 die von mir in einem früheren Spider-Magazin unter dem Titel "Grande Casino" beschriebene Reise nach Sassuolo bei Modena unternommen, um beim so netten Franco Polacci Abarth-Teile zu besorgen, die es in Deutschland nicht gibt. Dort hat Armin auch wieder ein Paar original Stahlsitze gefunden, die beim Kauf des Autos gefehlt hatten.

Im Dezember 1991 hatte Armin mit der Totalrestaurierung begonnen und diese nach ca. 600 Arbeitsstunden im Juni 1993 beendet. Das erste Stehen seines Abarths auf eigenen Beinen geriet übrigens noch zur echten Frustveranstaltung, weil das schöne Stück vorne rechts richtig eingeknickt daherkam. Der arme Armin zweifelte doch tatsächlich an seinen Schweißkünsten und dachte zunächst, daß er die neuen Federdome irgendwie falsch positioniert haben könnte. Glücklicherweise stellte sich bei genauer Untersuchung heraus, daß dem Abarth wohl noch in südlichen Gefilden vorne rechts eine "geschrumpfte" Feder verpaßt worden war.

Selbstverständlich meldet Armin sein wertvolles Stück im Winter ab und fährt während der Sommermonate ca. 4000 mitunter auch abenteuerlich rasante Kurvenkilometer (hab' ich im Schwarzwald schon live erlebt - der Abarth hat eine super Straßenlage!). Auch das Problem des fehlenden Cabrio-Feelings im Abarth, da dieser ja original über gar kein Klappverdeck, sondern



nur über ein Hardtop verfügt, hat Armin geschickt gelöst. Er hat sich für überraschende Himmelsgüsse einfach sein "Knöpfles"- (anderes Wort für schwäbische Spätzle) Verdeck selbst angefertigt. Mir gefällt es gut, sieht der Abarth doch damit wie ein Prototyp aus.

Um seinen Anspruch auf möglichst große Originaltreue zu erfüllen, hat Armin mittlerweile sogar das Autoradio wieder aus dem Abarth ausgebaut. So hat er immer einen Grund, seine Karin als Co-Pilotin dabei zu haben, um auch auf langen Reisen die angenehmste Unterhaltung zu haben.

Fritz aus Freudenstadt

Jahresrückblick

So, das war's also mal wieder: Die Weihnachtsgeschenke sind gekauft, die Silvesterparty ist längst geplant, der Spider liegt schon fast ein Vierteljahr im Winterschlaf - nun kann es kommen, das neue Jahr.

Pläne für die nächste Saison sind schon geschmiedet. Wenn es keine außerplanmäßigen finanziellen Einbrüche gibt, könnte man sich ja wirklich nächstes Jahr die neue Windschutzscheibe oder das Nardi-Lenkrad oder das neue Verdeck leisten oder vielleicht auch alles zusammen. Aber die Hauptsache ist, daß der Spider auch die nächste Saison durchhält. Mir wird es nie wieder passieren, daß ich den Termin für ein Frühjahrstreffen mit aussuche und vergesse, daß ich zu der entsprechenden Zeit auf der Hannovermesse stehe. Ich freue mich schon auf das erste Treffen in Berlin.

Clubmäßig hat sich nicht viel verändert, wir sind nach Abzug der Austritte sogar fünf Mitglieder mehr als zur gleichen Zeit im Vorjahr. Dank unserer Sparpolitik sieht unser Clubkonto auch nicht mehr ganz so traurig aus wie vor einem Jahr, und dies wird hoffentlich auch so bleiben. Die Anzahl derjenigen, die nächstes Jahr ihr zehnjähriges Clubjubiläum feiern können, wird auch immer größer. Der Vorstand wird sich da noch etwas ausdenken müssen.

Tja, wenn der nächste Sommer genauso wird wie 1994, dann.....aber so weit sind wir noch längst nicht. Ich wünsche allen ein gesundes und erfolgreiches 1995.

Euer Christian

Küstennebel

Auf vielfachen Wunsch hatten wir geplant und verkündet, das nächste Jahreshaupttreffen mal wieder in Norddeutschland, sprich Schleswig-Holstein, stattfinden zu lassen. Dank Oliver Grahmann, der sich von Anfang an bereit erklärt hatte mitzumachen, ist die Planung schon jetzt fast in der Endphase. Das Treffen findet diesmal in und um Rendsburg statt, wo Oliver eine Unterkunft für alle zu einem sensationell günstigen Preis organisiert hat (kein Zelt, keine Jugendherberge). Für die grobe Planung sei schon verraten, daß wir - auch wegen der für einige von Euch weiten Anreise - den Freitag als Ankunftstag mit eingeplant haben, so daß auch eine Übernachtung von Freitag auf Samstag kein Problem wäre. Aber mehr wird noch nicht verraten.

CS



Sonderwünsche

Der Club sucht Spiderfahrer, die ihre US-Fahrzeuge vom Typ CS0/CS2 mit Volumex-Speedline-Felgen SL015 fahren und vor allen Dingen fahren dürfen. Da der TÜV eine existierende Eintragung als Voraussetzung ansieht, hat ein Clubmitglied leider derzeit absolut schlechte Karten. Habt Ihr diese Ausnahmegenehmigung oder kennt Ihr jemanden, der mit den Felgen auf seinem US-Spider fährt? Fragt bitte auch Eure Werkstatt, diese Info ist wichtig für alle.

Wo wir gerade dabei sind: Habt Ihr irgendwelche Extrawürste (Nein, nicht die Nürburgringwürstchen!), Ausnahmegenehmigungen im Kfz-Brief eingetragen bekommen? Der Club sieht sich auch als Sammelstelle für diese Eintragungen und hat bereits ein kleines Archiv angelegt, welches wiederum Euch zugutekommt!

Also, bitte meldet Euch (bei uns und nicht bei SAT1) und schickt eine Kopie!

CS

Aufruf!

Wir suchen für eine Übersicht über Cromodora-Felgen Fotos derselben mit genauer Bezeichnung. Genauso wichtig natürlich, auf welchen Typen sie angebracht wurden oder für welche es Sondergenehmigungen gibt (Briefkopie?)

rdv

Tschüß Thorsten!

Die Region Köln verliert ihren Kopf: Thorsten Machner verläßt Köln aus beruflichen Gründen und wird ins schwäbische Leinfelden ziehen. Doch als letzten Akt wird er seinem bisherigen Mitstreiter Guido Brüning das Amt des Regionalleiters Köln übergeben. Damit verliert der Club einen seiner Leistungsträger, der mit hohem Engagement und "viel"-seitigen Berichten für das Spider-Magazin viel zum derzeitigen Stand der Zeitung und vor allem der regionalen Hochburg Köln beigetragen hat.

Der Vorstand möchte Dir, Thorsten, für Deine Mitarbeit herzlichst danken und hofft, daß die Schwaben mit Deinem Gebabbel schnell zurechtkommen und daß Du nach beruflicher Einarbeitung wieder, zumindest als "normales" Mitglied, am Clubleben teilnehmen kannst.
Danke!

Der Vorstand

Abschied

Durch meinen Umzug braucht Köln einen neuen Bereichsleiter. **Guido Brüning, Alte Bonnstr. 105, 50321 Brühl, Tel.: 02232/34188** wird neuer Regionalleiter für den Bereich Köln werden. Ich wünsche Ihm viel Spaß dabei und möchte mich auf diesem Wege von allen Spideristi in Köln verabschieden, die ich nicht mehr persönlich getroffen habe.

Euer

Thorsten Machner



Umzug

Auch in der Region Frankfurt gibt es eine Änderung zu vermelden: Joachim Häring ist nach Mainz umgezogen und wird dort leider in den nächsten Monaten aus beruflichen Gründen eher selten zu erreichen, geschweige denn für den Club aktiv sein können. Der Stammtisch trifft sich aber weiter.

Joachim Häring, Groß Gerauer Str. 82, 55130 Mainz, Tel.: 06131/881886

Frankfurter Termine

Der Frankfurter Stammtisch um Joachim Häring hat beim letzten Meeting die '95er Termine festgelegt. Es wird sich weiterhin jeden zweiten Dienstag im Monat in der "Linde zu Lorsbach" in Lorsbach bei Hofheim getroffen. Im einzelnen sind dies die Tage:

10.01.95	11.07.95
14.02.95	08.08.95
14.03.95	12.09.95
11.04.95	10.10.95
09.05.94	14.11.95
13.06.94	12.12.95

Desweiteren wurde für den 09. Juli 1995 eine Ausfahrt an die Mosel beschlossen. Weitere Infos später!

Joachim Häring

PININFARINA. The affordable alternative to the MERCEDES 380SL.



\$15,999*

PININFARINA



MERCEDES 380SL

\$43,820*

The Mercedes 380SL is a magnificent car. With an equally magnificent price tag. If you've always wanted the car, but not the price tag, we invite you to drive our exciting alternative--The Pininfarina sports car convertible.

At a down-to-earth price tag of \$15,999*, we think you'll agree that the Pininfarina is truly a driving masterpiece. Designed and built by Sergio Pininfarina, world-renowned Italian coachbuilder and designer of cars such as the Ferrari, Jaguar and Rolls Royce, the Pininfarina is built in the tradition of what true touring sports cars are meant to be.

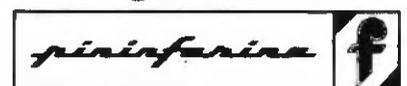
And of course there is the practical side of owning a Pininfarina. That is buying a car at the price advertised and not doubling the price by the time you add all the options that you want. Air conditioning, power windows, AM/FM stereo cassette, Italian leather upholstery, alloy wheels and a lot more are included in the Pininfarina at no additional cost.

In fact, about the only option you might consider for your Pininfarina is an automatic transmission.** But if you're a true sports car purist, you'll want a five-speed transmission. On the Pininfarina, it's standard. On the Mercedes 380SL, you can't get it at any price.

The Pininfarina is also backed by one of the limited warranties in the world.*** 2-year unlimited mileage vehicle warranty, 3-year paint finish warranty, and 7-year rust perforation warranty.

Come in today and drive the exciting Pininfarina: will be a drive you will always remember.

Be our guest. Take a drive.



*Manufacturers' suggested retail price
**Pininfarina with automatic transmission available for March delivery
***See your local dealer for warranty details

COME IN TODAY FOR THE DRIVING EXPERIENCE OF YOUR LIFETIME



Hamburger Julklapp

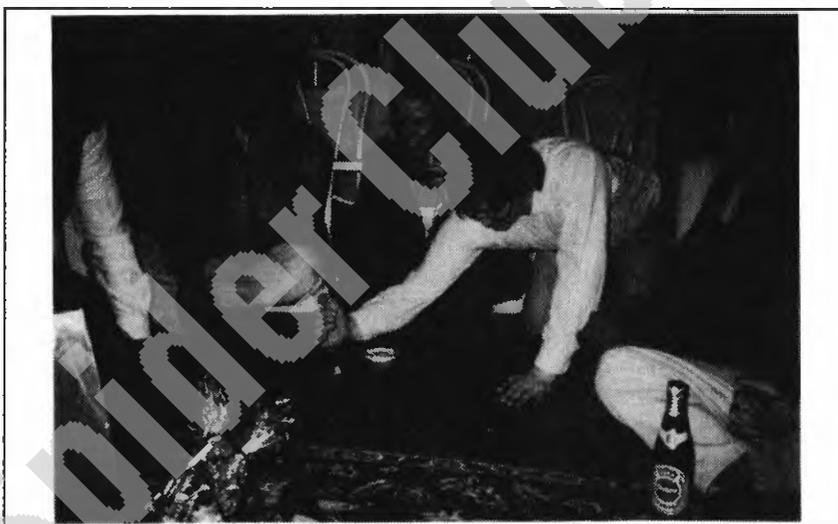
Zum zweiten Male bereits traf sich der Hamburger Stammtisch zum weihnachtlichen Julklappabend. Unser erster Vorsitzender stellte wieder seine Luxusvilla samt zu bekleckenden Orient-Ikea-Teppich zur Verfügung und alle, alle kamen sie.

Die Geschenke im gesetzten Limit zwischen 5,- und 10,- DM wurden auf spannende Weise unter die Leute gebracht, die Keksdose und der Playboy waren besonders heiß begehrt, letzterer verblieb selbstverständlich bei unserem Junggesellen Josh Meier: Gratulation, guter Kampf!

Auch fürs leibliche Wohl wurde gesorgt: Neben mitgebrachten Leckereien kamen unsere Nürburgring-Würstchen wieder ins Spiel und waren diiiiie Topscorer!

Als dann der Tequila auf den Tisch kam, gingen zwar die ersten, aber die Verbliebenen, vor allem die Strohwitwer, genossen es, bei Christian ins Bett schlüpfen zu dürfen und beim morgentlichen Resteessen dabeizusein.

rdv



Julklapp mit Hindernissen

Berliner Frühjahrsluft

Hiermit laden wir, Bianca und Markus Neitzel sowie Christiane und Lutz Radusch, Euch zum Saisoneneröffnungstreffen vom 21.-23. April 1995 nach Berlin ein! Untergebracht werdet Ihr im Südhotel in Großbeeren, in südlicher Randlage von Berlin. Geplant sind unter anderem eine Stadtrundfahrt mit Bus und Schiff, sowie Fahrt in den Spreewald zum Kartbahnrennen.

Die Unterbringung erwies sich als ziemlich schwierig. Leider wird deshalb auch nur ein Rabatt bei 2 Übernachtungen gewährt. Aufgrund dieser Situation bitten wir um Euer Verständnis, daß bereits am 27. Januar 1995 Anmeldeschluß ist.

Anmeldeformulare sowie der genaue Ablauf liegen der Zeitung bei. Bis demnächst

Bianca, Markus, Christiane & Lutz



Mattscheibe

Wer kennt es nicht, der Innenspiegel zieht den Staub magisch an, und beim Putzen stellt Ihr fest, daß der Dreck innen sitzt! Dafür kann der Innenspiegel kinderleicht mit einem (einigermaßen) festen Ruck abgezogen werden, und die Einzelteile werden dann vorsichtig mit einem flachen, spitzen Gegenstand auseinandergehebelt. Achtet dabei auf die Feder für den Blendschutzhebel! Nachdem Ihr Eure Putzorgie beendet habt, macht es zweimal KLICK, und der Spiegel hängt wieder zusammengebaut an gewohnter Stelle!

Abgeflogene Ausstellhebel

Wer kennt es nicht, das Problem der nicht haftenden Ausstellhebel der alten Dreiecksfenster. Wo selbst Sekundenkleber nur kurzzeitig Abhilfe schafft, muß der Glas-Metall-Kleber von Loctite 'ran. ...

Wenn die Hebel allerdings schon weg sind (Reimporte mit hoher Verlustquote), dann nützt auch der beste Kleber nichts! (gesehen in gutsortierten Fachmärkten)

Ausgeblichene Rückleuchten

Keine Bange: Wir geben jetzt keinen Tip, wie man schwarze Batmanrückleuchten produziert. Wer jedoch Probleme speziell bei den alten Typen haben sollte, seine Rückleuchten durch den TÜV zu kriegen, kann jetzt auf einfache Weise zumindest seine Rück- und Bremsleuchte wieder in kräftigem Rot erstrahlen lassen: Die Firma FoliaTec verkauft ihr "Stop Light Spray" nämlich nicht nur in schwarz, sondern auch in stinknormal rot. Preis: ca. 39,- DM

(gesehen bei: "Hallo Auto, Koslowsky & Co.", HH)

Marktpreise

Die Motor Klassik veröffentlicht wieder Klassikerpreise. Allerdings wird der FIAT 124 Spider weiterhin ohne Typenunterscheidung klassifiziert, so daß man wohl realistischerweise von einer Bewertung der alten Modelle AS/BS sprechen muß.

Dino 2400 Spider	1969	64	23
124 Sport Spider	1966	21	7
130 Coupé	1971	20	6

FIAT im Norden

Eine neue Clubadresse gibt es im nördlichsten Bundesland: Die "FIAT-Freunde Schleswig-Holstein". Ansprechpartner ist:

Ferdinand Filter
Hökerkoppel 11
24784 Westerrönfeld

FIAT im Süden

Im Bodenseeraum gibt es auf Schweizer Seite eine neuen Club, der für 124 Spiderfahrer interessant werden könnte und der sich am 1.5.94 in Rorschach / St. Gallen zum Gründungstreffen eingefunden hat:

FIAT 124 Spider, Pininfarina & Coupé Register Bodensee
Ansprechpartner: Di Bellonia
Tel. 0041/73/514539

Weitere Infos im nächsten Heft nach Kontaktaufnahme.

Einladung zum Saisonauftakt 1995
des Fiat 124 Spider Club e.V.
21.-23. April 1995

Liebe Spideristi!

hiermit laden wir Euch herzlich zum kommenden Frühjahrstreffen 1995 in

BERLIN

ein. Aufgrund der nach wie vor schwierigen Bettensituation in Berlin ist eine frühzeitige Anmeldung besonders wichtig.

ANMELDESCHLUSS IST DER 27. JANUAR 1995

Wir freuen uns auf Euer zahlreiches Erscheinen.

ANMELDUNGEN bitte schriftlich wie unten vorgegeben an:

Markus Neitzel
Genthiner Str. 41
10785 Berlin

(Tel. 030/2623789)

Anmeldung zum
Saisonöffnungstreffen
in Berlin

Hotelreservierung

- Doppelzimmer
- Einzelzimmer
- 2 Übernachtungen
- 1 Übernachtung

Markus Neitzel
Genthiner Str. 41

10785 Berlin

Programm

Freitag, 21. April 1995

- ab 16.00 Uhr Eintreffen im Süd-Hotel
ab 19.00 Uhr Abfahrt zur Pizzeria Marinella (Zehlendorf)
Gemütliches Beisammensein

Samstag, 22. April 1995

- 10.00 Uhr Stadtrundfahrt per Bus und Schiff;
evtl. Schloßbeisichtigung Diedersdorf
18.00 Uhr Abend zur freien Gestaltung

Sonntag, 23. April 1995

Abfahrt zum Spreewaldring (Kartbahn); Kosten ca. 15,- DM für 8 Min.
Möglichkeit zum Essen vorhanden
Anschließend Verabschiedung

Unterbringung

Süd-Hotel Großbeeren an B 101, Berliner Str. 120, 14979 Großbeeren
Kosten: 2 Personen / 2 Übernachtungen DM 230,-
2 Personen / 1 Übernachtung DM 165,-

Anreise: A 10, Abfahrt Teltow Genshagen oder
A 115, Abfahrt Potsdam-Babelsberg über Güterfelde

Alle entstehenden Kosten werden von jedem Teilnehmer vor Ort bezahlt!

Name: _____

Beifahrer/in: _____

Kennzeichen: _____

Anschrift: _____

Telefon: _____

Diese Anmeldung ist verbindlich. Bei Rücktritt müssen die entstehenden Kosten getragen werden.

Ort, Datum

Unterschrift



FIAT 124 Spider Club e.V.

Alphabetische Adressenliste

NR	NAME	ADRESSE	TELEFON	REG.	
1	Jürgen Abel	Finkenweg 16	50189 Elsdorf	02274/6016	7
2	Jürgen Albrechts	Nelkenweg 6a	26419 Schortens	04421/70273	4
3	Armin Albus	Jahnstr. 1	74360 Auenstein	07062/65059	9
4	Stefan Altekotte	Saarstr. 16	50677 Köln	0221/248138	7
5	Margit Allgeier	Ortstr. 4	12159 Berlin	030/8512778	3
6	Angelica Arens-Kohl	Auf dem Nocken 2	45525 Hattingen	02324/51177	7
7	Axel Augustin	Kosweg 8	24983 Handewitt	04630/434	1
8	Dietmar Averweg	Sendener Stiege 24a	48163 Münster	02536/6006	5
9	Alexander Bach	Solmsstr. 16	61164 Niddertal	06034/5959	8
10	Anton Bailmann Jr.	Erlenbacherstr. 36	63820 Elsenfeld	06022/4074	8
11	Frank Banduch	Biefeldstr. 23	22763 Hamburg	040/8806247	2
12	Winfried Becker	Schwarzenbergstr. 24f	21073 Hamburg	040/7657149	2
13	Stefan Benda	Mendelssohnstr. 51	22761 Hamburg	040/8992762	2
14	Mario Berluti	Albrecht-Dürer-Str. 16	75015 Bretten	077252/80864	9
15	Volker Beutel	Obergasse 1	55278 Uelversheim	06249/7874	8
16	Michael Bischoff	Sandsteinweg 5	73760 Ostfildern	0711/3482580	9
17	Rolf Bodewig	Sulzgürtel 37	50937 Köln	0221/436472	7
18	Martin Boels	Goldbekufer 38	22303 Hamburg	040/2702719	2
19	Carmen Bonvento	Kieler Str. 306	22525 Hamburg		2
20	Thomas Brahm	Heinrich-Schlusnusstr. 4	56338 Braubach	?	7
21	Morris Breuer	Vossbark 56	25421 Pinneberg	04101/61476	2
22	Guido Bruning	Alte Bonnst. 105	50321 Brühl	02232/34188	7
23	Jochen Buck	Romburgstr. 18	20255 Hamburg	040/492768	2
24	Fritz-Otto Bunzendahl	Danziger Str. 28	37170 Uslar	05571/3261	6
25	Oliver Buß	Dieselstr. 17	33613 Bielefeld	0521/889278	5
26	Matthias Connert	Drachenbahn 15 / App.8	24159 Kiel	0431/372970	1
27	Kay Dabis	Vor der Heide 29	21218 Seevetal	04105/3487	2
28	Thomas Degelau	Wesersstr. 19	37170 Uslar	05571/2756	6
29	Alfred Dehenn	Dürerstr. 47	50389 Wesseling	02236/82832	7
30	Franz Dirkschneider	Trakheerstr. 24a	33104 Paderborn	05254/85544	5
31	Heinz-Werner Driess	Mozartstr. 22	66954 Pirmasens	06331/98124	9
32	Klaus Dudda	Schüllenbusch 8	51465 Bergisch-Gladbach	02202/84049	7
33	Tilmann Döring	Tibarg 66	22459 Hamburg	040/5892190	2
34	Mike Dorsam	Strichweg 142	27476 Cuxhaven	04721/47675	4
35	Axel Ebrecht	Bergstr. 8	27305 Bruchhausen-Vilsen	04252/2208	4
36	Ingo Eilhardt	Brunnhildestr. 2	12159 Berlin	030/8591815	3
37	Reiner Fetkenheuer	Jurian-Ovens-Str. 12	25832 Tönning	04861/5704	1
38	Andreas Fohs	Krahnstr. 3	49074 Osnabrück	0541/28250	5
39	Markus Fortmeier	Gottlieb-Daimler-Str. 15	33334 Gütersloh	05241/6558	5
40	Almar Frenz	Robert-Schumann-Weg 2	33102 Paderborn	05251/408214	5
41	Holger Frers	Wilhelm-Hauff-Str. 9	70794 Filderstadt	07158/65757	9
42	Gerhard Friedrich	Kameruner Str.56	13351 Berlin	030/4524397	3
43	Thomas Frind	Lauterbacher Chaussee /LE2	18581 Lauterbach		3
44	Ulrich Gajewiak	Holtstegstr. 70a	46147 Oberhausen	0208/688596	7
45	Joachim Gerber	Rödinger Str. 22	52428 Julich	02461/6270	7
46	Roland Gleim	Lullus Str. 7	36251 Bad Hersfeld	06621/14444	8
47	Thomas Goes	Stöchter Deich 53	21423 Winsen/Luhe	04171/64864	2
48	Frank-Oliver Grialmann	Rulkamp 67	24111 Kiel	0431/698061	1
49	Michael Grielt	Bienenweg 18	34125 Kassel	05605/60547	6
50	Dr. Thomas Grundmann	Rübenhofstr.37	22335 Hamburg	040/590106	2
51	Volker Hack	Lange Geismarstr. 44	37073 Göttingen	0551/53004	6
52	Christiane & Peter Henzler	Hans-Kudlich Str. 1	71120 Grafenau	07033/43111	9
53	Carsten Heuchert	Im Krümpel 36	31073 Delligsen	05187/4550	6
54	Anke Hobert	Kieselgurweg 4	35418 Buseck	06408/64430	8
55	Hennie Hommes	avebe weg 11	NL- Ter-Apel Kanaal	.05994/12601	0
56	Ralph Hammerlein	Kulmbacher Str. 8	92536 Stambach	09256/467	0
57	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82	55130 Mainz	06131/881886	8
58	Tobias ignée	Waagenbachstr. 16	73765 Neuhausen	07158/24721	9
59	Oliver Janßen	Naheweg 19	33689 Bielefeld	05205/20991	5
60	Gottfried Jensen	Nuboder 72	DK-6520 Toflund	.74831326	0
61	Frank Joseph	Stormhof 5	38440 Wolfsburg	05361/16615	2
62	Andreas Jürgens	Holter Str. 77	33758 Schloß Holte-Stukenb.	05207/50211	5
63	Friedel Jürging	Am Pastorenholz 32	32584 Löhne	05732/81333	5
64	Manfred Kahlle	Am Wilsenberg 8	59846 Sundern	02933/1706	7



FIAT 124 Spider Club e.V.

Alphabetische Adressenliste

NR	NAME	ADRESSE	TELEFON	REG.	
65	Thorsten Kaland	Etkamp 4	25482 Appen	04101/209418	2
66	Carsten Kalek	Ursula-Querner-Str.4	21035 Hamburg	040/7352596	2
67	Bernd Kauf	Kölnische Str. 84	34117 Kassel	0561/12555	6
68	Hans-Dieter Keser	Mühlbachstr. 31	27189 Vöhringen	07454/5306	9
69	Michael Keunecke	Herderstr. 1	50354 Hermülheim	02233/707538	7
70	Horst Kloppmann	Zur schönen Aussicht 8	23730 Neustadt	04561/6350	1
71	Bernd Klut	Langelohr Weg 16a	22946 Brunsbek	04107/7576	2
72	Ben Koenig	Geschwister-Scholl-Str. 96	20251 Hamburg	040/4802453	2
73	Marco Kollmeier	Andreasstr. 15	33089 Paderborn	05251/23704	5
74	Björn Koslowski	Albsteldenweg 9	23909 Ratzburg	04541/84255	1
75	Heige Kraus	Krausestr. 16	22305 Hamburg	040/6928355	2
76	Ulrich Kronenberg	Robert-Stolz-Str. 52	65812 Bad Soden	06196/61067	8
77	Thomas Kruppa	Thran 20	49762 Lathen	05933/585	1
78	Angelika Kruger	Quedlinburger Weg 8d	30419 Hannover	0511/759859	6
79	Jens Kuhbert	Lehmecke	58515 Lüdenscheld	02355/400256	7
80	Jens Kuhnert	Speckshörn 1b	21079 Hamburg	040/7681123	2
81	Hubertus Labes	Uhländstr. 15	50931 Köln	0221/401179	7
82	Christian Laux	Am Vorwerk 25	33611 Bielefeld	0521/86815	5
83	René Leberke	Flottmooring 1	24568 Kalkenkirchen	04191/7223	1
84	Massimo Lega	Hauptstr. 15	35375 Oestrich-Winkel	06723/7245	8
85	Heinz-Jörg Lehmann	Gneisenastr. 7	31515 Wunstorf	05031/8415	5
86	Alexander v. Lindelner	Georg-Grüning-Str. 76	28209 Bremen	0421/349425	4
87	Egon Lindermann	Heckenweg 9	27726 Worpswede	04792/1617	4
88	Jürgen Loch	Keltingstr. 11	23795 Bad Segeberg	04551/81728	2
89	Wolfgang Loher	Ernst-Moritz-Armdt-Str. 11	53225 Bonn	0228/477258	7
90	Oliver Lohrengel	Blasiusstr. 10	38114 Braunschweig	0531/509546	2
91	Werner Lontke	O.T. Immensen 72	37574 Einbeck	05561/81530	6
92	Jens-Oliver Lütcke	Sachsenweg 45	22455 Hamburg	040/5515262	2
93	Steffen Maaß	Bauernholztal 41	21149 Hamburg	040/7025699	2
94	Dr. Thorsten Machner	Frankfurter Str. 280	51147 Köln	02203/62244	7
95	Andreas Maier	Vogelsang 15	71101 Schönaich	07031/53302	9
96	Luigi Marchitto	Hellweg 17a	59505 Bad Sassendorf	02921/52228	5
97	Oliver Matthes	Stolzheimstr. 14	53881 Euskirchen	02251/63848	7
98	Andreas Maus	Zierenberger Str. 40	34379 Caiden	05677/7484	6
99	Michael Mehl	Lilienthalstr. 1	65205 Wiesbaden	0611/711236	8
100	Joachim Meier	Auf der Koppel 24	22399 Hamburg	040/6025105	2
101	Frank Meis	Franziskastr. 24	53842 Troisdorf	02241/41586	7
102	Werner Meltzer	Paul-Schallück-Str. 3	50939 Köln	0221/426538	7
103	Jutta Metzner	Wiener Str. 44	60599 Frankfurt	069/653536	8
104	Ingo Meyer	Straßburger Str. 9	22049 Hamburg	040/614414	2
105	Peter Meyer	Wandsbeker Chaussee 10	22089 Hamburg	040/2512726	2
106	Petrus Meyer	Tran 5a	49762 Lathen	05933/8294	4
107	Frank Morell	An der Ziegelei 1	34289 Zierenberg	05606/3819	6
108	Mario Mosena	Hirtenstr. 32	65193 Wiesbaden	06121/541525	8
109	Gerd Murtfeldt	Euenheimerstr. 9	53881 Euskirchen	02251/55332	7
110	Michael Möller	Rissener Dorfstr.13a	22559 Hamburg	040/810590	2
111	Ernst Müller	Mühlenberg 8	34346 Hann. Münden	05546/1383	6
112	Horst-Uwe Müller	Rheinstr. 8	56410 Montabaur	02602/17195	7
113	Stefan Müller	Ottensweide 28	21109 Hamburg	040/7542518	2
114	Felix Namuth	Moltkestr.10	24105 Kiel	0431/798041	1
115	Martin Neddermann	Alteshof 15	28277 Bremen	0421/873112	4
116	Markus Neitzel	Genthiner Str.14	10785 Berlin	030/2623789	3
117	Thomas Niedergerke	Meiersfelder Str.43	32760 Detmold	05231/50248	5
118	Peter Nießen	Am Weinberg 64	55296 Harxheim	06138/7624	8
119	Tron Wigeland Nilsen	Ekebergv.41	N-0196 Oslo	02/687991	0
120	Susanne & Andreas Oettel	Nöttingstr. 49	22765 Hamburg	040/3902750	2
121	Olaf Otahal	Travenhöhe 20	23843 Bad Oldesloe	04531/5981	1
122	Krilon Pantelli	75 Mercers Road	GB-London, N19 4PS, ENGLAND	0044/71/27243	0
123	Ulrich Peitzmeier	Tenge-Rietbergstr. 9	33758 Schloß-Holte Stukenbrock	05207/5767	5
124	Heiko Penshorn	Holzhäuserweg 77 b	21217 Seevetal	040/7683664	2
125	Guido Pickett	Heddingheimerstr. 13	65795 Hattersheim	06190/3775	8
126	Herbert Piene	Eckermannweg 4	27753 Delmenhorst	04221/56349	4
127	Jürgen Plaßmeyer	Haardecken Kamp 40	49124 Georsmarienhütte	05401/43502	7
128	Gerd Pramann	Overbeckstr. 7	22085 Hamburg	040/2276550	2



FIAT 124 Spider Club e.V.

Alphabetische Adressenliste

NR	NAME	ADRESSE	TELEFON	REG.
129	Melanie Pukaß	Prinz-Handjery-Str.68	14167 Berlin	030/8158118 3
130	Manfred Pulver	Im Schottelk 13	29490 Neu Darchau	05853/702 0
131	Michael Quitzow	Am Quallenberg 23	50357 Ertstadt	02235/6106 7
132	Lutz Rödusch	Bartschiner Str. 11	12355 Berlin	030/6644746 3
133	Fritz & Elisabeth Ramsaier	Leonhardstr. 10	72250 Freudenstadt	07441/87301 9
134	Andreas Repper	Froschastr. 6	74937 Spechbach	06226/40109 9
135	Thomas Rilke	Schützenallee 31	30519 Hannover	0511/837399 6
136	Nejad Ristic	Auf dem Dudel 61	32049 Herford	05221/84231 0
137	Christian Rohdich	Karspule 14	37170 Uslar	05571/4983 6
138	Gunther J. Saiber	Bismarckallee 28	14193 Berlin	030/8255075 3
139	Andreas Schade	Am Vorberg 225	27318 Hoyerhagen	04251/2372 8
140	Michael Schade	Hollwörden 18	22459 Hamburg	040/585478 2
141	Thorsten Scheefe	Gowenser Str. 3	24327 Högsdorf	04381/5814 1
142	Lothar Scherf	An der Eiche 12	65527 Niedernhausen	06127/3026 8
143	Christian Schlamp	Postweg 77d	21629 Neu Wulmstorf	040/7005407 2
144	Frank Schmidl	Eichendorffst.18	35075 Gladenbach	06462/1788 6
145	Klaus Schmidt	Bernard-Eyberg-Str. 73a	51427 Bergisch Gladbach	02204/62621 7
146	Ulrich Schmidt	Mühlenstr. 11	49429 Visbek	04445/1007 4
147	Christoph Schneider	Robert-Koch-Str. 17	90766 Fürth	0911/7591650 0
148	Roland Schraag	Rasmussenweg 23	70439 Stuttgart	0711/8261410 9
149	Hans-Hermann Schultz	Bremerhavener Heerstr. 34	28717 Bremen	0421/6364835 4
150	Thomas Schumacher	Wacholderweg 6	24211 Preetz	04342/9374 1
151	Roland Schwarz	Schäferstr. 41	41239 Mönchengladbach	02166/614348 7
152	Hans Senftinger	Mosburgstr. 8d	65203 Wiesbaden	06121/603803 8
153	Jens Siebert	Am Ortfelde 65	30916 Isernhagen	0511/9734865 6
154	Harald Siedler	An der Koppel 51	21244 Buchholz	04181/35174 2
155	Friedhelm Siegmann	Flat 11 South, 355 Kings Road	GB- London, SW35ES, ENGLAND	0044/71/37648 0
156	Adam Sosna	Rosenheide 21	33611 Bielefeld	0521/86577 5
157	Norbert Spangenberg	Worthstr. 42	58511 Lüdenscheid	02351/860307 7
158	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13	82256 Fürstenfeldbruck	08141/24714 10
159	Burkhard Stange	Hochstr. 12	33615 Bielefeld	0521/177253 5
160	Detlef Stenzel	Grenzweg 8	50354 Hürth	02233/32760 7
161	Jürgen Stiewe	Gretchenstr. 44a	30161 Hannover	0511/315934 6
162	Uwe Stry	Grambker Heerstr. 91	28719 Bremen	0421/640209 4
163	Sonke Suhr	Reetwerder 4	21029 Hamburg	040/7246112 2
164	Dr. Ralph Swat	Blankenseer Str. 47	23627 Groß Grönau	04509/1510 1
165	Olaf Tessarzyk	Grundstr. 16	20257 Hamburg	040/4905123 2
166	Andreas Teuscher	Eichenallee 16	12683 Berlin	12683 Berlin 3
167	Hartmut Thomssen	Fritz-Reuter-Str. 26	26603 Aurich	04941/64956 4
168	Uwe Treiber	Sturtzelstr. 3	79106 Freiburg	0761/273259 9
169	Rainer Tschierschwitz	Robert-Koch-Str.46	80538 München	089/2913514 10
170	Joachim Twent	Landwehrstr. 40	49090 Osnabrück	0541/126176 5
171	Peter Uhl	Staderstr. 44	21614 Buxtehude	04161/80261 2
172	Rolf Uises	Kleenskamp 4	26129 Oldenburg	0441/31895 4
173	Robert Unger	Schloßstr. 20b	67661 Kaiserslautern	0631/90996 8
174	Martina Voges	Oststr. 2	38667 Bad Harzburg	05322/83027 6
175	Kai Volland	Achtern Habberg 327	27386 Bothel	04266/8460 2
176	Klaus Volmer	Böhrmerwaldstr. 38f	97318 Kitzingen	09321/37127 8
177	Rall de Vriën	Krochmannstr. 4	22299 Hamburg	040/515915 2
178	Uwe Wagner	Robert Stolz Str.13	65812 Bad Soden	06196/61385 8
179	Kim-Eva Wempe	Hartungstr. 12	20146 Hamburg	040/3330500 2
180	Karl Wiederspahn	Kronberger Str. 11	65760 Eschborn	06173/62749 8
181	Bernd Witzke	Emsweg 8	30851 Langenhagen	0511/735531 6
182	Karl-Heinz Wulf	Kastanienallee 6	23669 Timmendorfer Strand	04503/4949 1
183	Alexander Zaras	Fischbacherweg 9	65812 Bad Soden	06196/63558 2
184	Hans + Waltraud Zwick	Mittelstr. 23	34466 Wollhagen	05692/2327 6

Wachgeküßt!

So erweckt man einen Motor
aus dem Dornröschenschlaf

Batterie laden, zweimal pumpen mit dem Gaspedal und dann so lange leiern, bis die Kiste anspringt — das ist die eine Art, seinen Motor aus dem Winterschlaf zu erwecken. Wir versuchen es auf die sanfte Tour.

Moment mal, werden Sie jetzt vielleicht sagen, die Tips zum Starten eines konservierten Motors wurden doch schon am Rande erwähnt, als es im Dezemberheft um das „Einmotten“ ging! Richtig. Aber drei gute Gründe sprechen dafür, die Wiederbelebung noch mal etwas ausführlicher anzugehen. Erstens: Viele Leser fragten uns, wie man ein Auto oder Motorrad wieder zum Laufen bringt, das schon jahrelang steht und vorher nicht konserviert wurde. Zweitens: Beim unsachgemäßen „Ausmotten“ kann die Technik innerhalb von Sekunden um Jahre altern. Und drittens: Der Lenz ist da — und damit der aktuelle Anlaß zum Anlassen eines jeden Klassiker-Motors. Beginnen wir mit dem Fahrplan für all jene, die ihren fahrbaren Untersatz anfangs der kalten Jahreszeit aus dem Verkehr gezogen haben. Sie werden in aller Regel nicht wesentlich länger als einen Vormittag brauchen, um ihren Liebling wieder „flügge“ zu machen. Dazu bietet sich übrigens ein Samstag oder noch besser ein Wochentag an — es sei denn, Sie haben eine eigene Hebebühne und sind nicht auf eine Tankstelle angewiesen.

Ein Tag zuvor sollten Sie die Batterie noch mal auf Spannung überprüfen und gegebenenfalls nachladen. Neben dem Stromspender brauchen Sie noch eine Dose rostlösendes Kriechöl und das notwendige Werkzeug für Öl- und Kerzenwechsel.

Wenn der Wagen mit einem Tuch abgedeckt wurde, heben Sie es möglichst direkt nach oben ab, ohne es auf dem Lack hin- und herzuschleppen — durch dünnen Stoff kann Staub förmlich „hindurchsickern“, was beim Bewegen der Abdeckung winzige Lackkratzer verursacht. Auch wenn das Auto zum Schutz der Reifen aufgebockt ist, sollten Sie die scheinbar gute Chance für einen Ölwechsel verstreichen lassen. Der Schmierstoff soll nämlich erst noch sämtlich Konservierungstoffe, Ruß- und Rostpartikel aufnehmen, bevor er seine



Ein dicker „Schlafanzug“ hat den Lack über den Winter vor Staub geschützt, jetzt beginnt wieder der Ernst des Lebens mit Regen, Rollsplitt und (hoffentlich) strahlendem Sonnenschein.



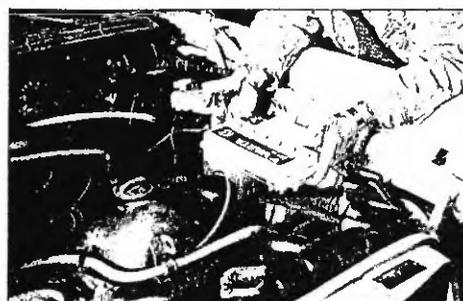
Wer die Lappen im Vergaser vergißt, muß damit rechnen, daß sich der Motor böse „verschluckt“.



Auch die Konservierungstopfen im Auspuff wären beim Anlassen eher hinderlich.



Vor der ersten Umdrehung des Jahres: Kriechöl löst Kolbenringe und Flugrost im Zylinder.



Frisch geladen und geputzt kehrt die Batterie an ihren angestammten Platz zurück.

Schuldigkeit getan hat. Apropos Öl. Viele Oldtimer legen in einer Saison nicht einmal genügend Kilometer für einen Ölwechselinterwall zurück. Da bietet es sich an, in einer Art Frühjahrsputz alle Flüssigkeiten zu er-

neuern, was in den meisten Wartungsplänen ohnehin vorgeschrieben ist.

Ihre Nase wird Ihnen beim Einsteigen verraten, wie es der Innenausstattung in den vergangenen Monaten ergangen ist. Ein

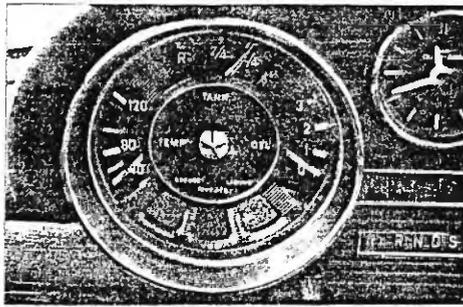
leicht muffiger Geruch wird beim ersten Lüften verfliegen — riecht es jedoch deutlich modrig, sollten Sie sich nach einem trockeneren Stellplatz umschauen. Treten Sie nun einmal kräftig auf die Bremse und prüfen Sie, ob das System den Druck hält. Von gefräßigen Madern, die mit seltsamer Vorliebe an Bremschläuchen knabbern, bis zu undichten Hauptbremszylindern hält das Frühjahr immer wieder nette Überraschungen bereit.

Entfernen Sie nun die ölgetränkten Lappen aus Vergaser und Auspuff, bevor Sie die Zündkerzen herausdrehen. Sprühen Sie durch die Kerzenbohrung etwa fünf Sekunden lang Röstlöser in jeden Zylinder (das löst Kolbenringe und eventuellen Flugrost), und bauen Sie dann die Batterie wieder ein. Schalten Sie vor dem ersten Drehen des Zündschlüssels auf jeden Fall in den Leerlauf! Selbst bei getretener Kupplung kann es passieren, daß sich der Wagen bewegt, wenn die Mitnehmerscheibe durch das lange Stehen an der Druckplatte oder der Schwungscheibe kleben bleibt — gerade in der engen Garage kann das zu ärgerlichen Kollisionen mit einer Wand führen! Betätigen Sie nun den Anlasser, bis der Motor Öl-Druck aufgebaut hat (Manometer schlägt aus, Öl-Druckkontrolleuchte erlischt). Pumpen Sie währenddessen mit dem Gaspedal, bis aus den Kerzenbohrungen benzinhaltige Luft austritt.

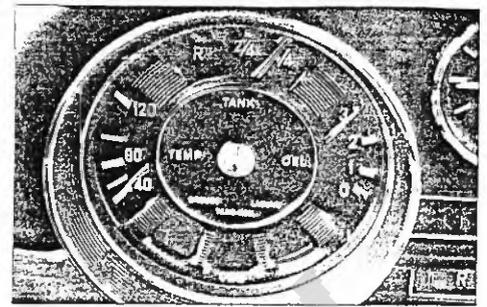
Schrauben Sie jetzt die gereinigten oder neuen Kerzen wieder ein und starten Sie erneut. Normalerweise müßte der Motor jetzt anspringen. Tut er's nicht, geben die Zündkerzen Auskunft über die Ursache: Sind sie trocken, ist wahrscheinlich noch nicht genug Sprit in der Schwimmerkammer des Vergasers. Bei manchen Autos und vielen Motorrädern läßt sich der Vergaser durch einen „Tipper“ an der Schwimmerkammer fluten. Geht dies nicht, kann man etwas Sprit auch direkt in die Ansaugöffnung spritzen (eine saubere Ölkanne eignet sich dazu besonders gut).

Noch leichter zu zünden ist Äther aus der Sprühdose („Start-Pilot“), den ein Helfer während des Startens direkt in die Ansaugöffnung des Vergasers sprüht.

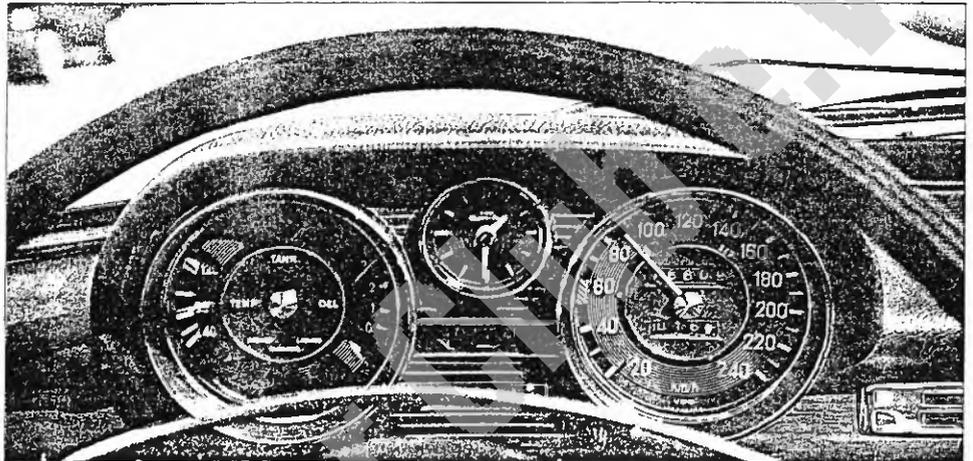
Sind die Kerzen naß, ist zunächst sicherzustellen, ob beim Starten ein Zündfunke zustande kommt. Schrauben Sie dazu eine Kerze heraus, und stecken Sie sie in den Kerzenstecker. Legen Sie das Kerzengewinde an den Motorblock, und lassen Sie einen Helfer starten. Fassen Sie bitte weder die Kerze noch das Zuleitungskabel an — bei manchen Zündsystemen treten hier lebensgefährliche Spannungen auf (schließlich wollen wir Sie nicht als Leser verlieren)! Bleibt der Funke aus, sollten Sie die Kabelanschlüsse der Zündspule und des Verteilers auf Korrosion untersuchen. Wenn der Motor im Herbst noch einwandfrei lief, liegt hier meist liegt hier die Ursache.



Lassen Sie den Anlasser bei ausgebauten Kerzen so lange drehen, bis das Instrument ...



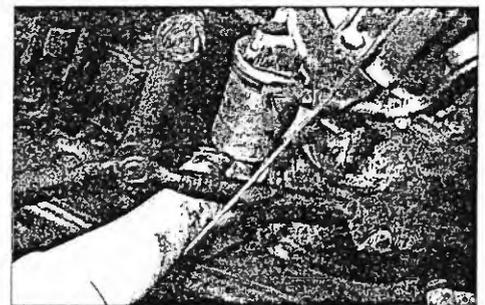
... Öl-Druck anzeigt. Gleichzeitig strömt aus der Benzinpumpe wieder Sprit in den Vergaser.



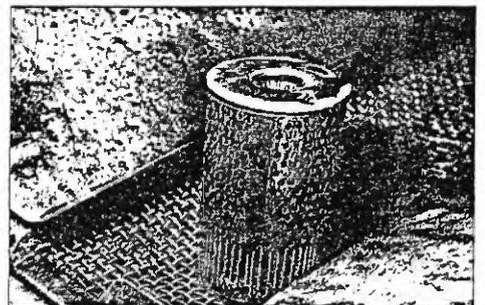
On the road again: Achten Sie beim gemächlichen Warmfahren auf den Öl-Druck. Wenn sich jetzt Ablagerungen lösen, können sie die Ölpumpe verstopfen und kapitale Schäden verursachen.



Raus mit der der Vorjahres-Brühe: In einer Werkstatt wird das Altöl fachgerecht entsorgt.



Nach langen Standzeiten besonders wichtig: den Ölfilter in jedem Fall wechseln.



Ablagerungen am Filter geben Auskunft über den Zustand des Motors. Hier ist alles okay.

Sobald der Motor läuft, sollte er möglichst schonend auf Betriebstemperatur gebracht werden. Das geschieht am besten auf dem Weg zu einer Tankstelle oder Werkstatt, wo dann Bremsflüssigkeit, Motor-, Getriebe- und Hinterachsöl gewechselt werden. Auch für Selbstschrauber ist diese Variante empfehlenswert, weil dann das Problem der umweltgerechten Entsorgung dieser Flüssigkeiten sichergestellt ist.

Wer trotzdem selbst Hand anlegen will, kann das Altöl dort wieder abgeben, wo er das neue gekauft hat (der Handel ist nach Vorlage des Kassenzettels zur Rücknahme verpflichtet). Außerdem haben mittlerweile viele Kommunen Altöl-Sammelstellen eingerichtet.

Auf dem Weg zur Tankstelle sollte das Kühlwasser etwa zehn Minuten lang etwa



Das haben Sie davon, nicht OCS-Mitglied zu sein: 40 Mark pro Monat gespart - und viel

GELD VERPLEMPERT !

Gerhard S. aus Hof, noch nicht OCS-Mitglied, suchte einen E-Type. Er besichtigte erfolglos sieben Autos, in Kleinanzeigen falsch beschrieben.

VERPLEMPERT !

DM 3.400,-

für Benzin und Spesen plus 7 freie Tage.

Walter A. aus Essen, noch nicht OCS-Mitglied, suchte ein rares Ersatzteil für seinen Chevrolet Corvette Sting Ray - und wurde erst beim elften Anruf fündig.

VERPLEMPERT !

DM 45,-

Telefonkosten plus einen ganzen Vormittag.

Michael G. aus Berlin, noch nicht OCS-Mitglied, besucht mit seiner Familie gern Oldie-Messen und - Märkte und zahlt dabei stets die vollen Eintrittspreise.

VERPLEMPERT !

über DM 20,-

im Jahr

Horst S. aus Hagen, noch nicht OCS-Mitglied, nächtigt oft in guten Hotels und nutzt gelegentlich noble Mietwagen. Überall zahlt er dabei die vollen Preise.

VERPLEMPERT !

DM 2.450,-

im Jahr

Günther C. aus Köln, noch nicht OCS-Mitglied, brauchte für die Versicherung seiner kompletten Sammlung Wert-Gutachten. Er zahlte den vollen Preis.

VERPLEMPERT !

rund DM 500,-

40 Mark im Monat, die sich rechnen - und vieles mehr. Infos: OCS, Pf. 1167, 71132 Aidlingen Tel. O 70 34 / 65 04 -0, Fax 65 04 -10

TIPS UND TECHNIK

80 Grad erreichen, damit auch das Öl betriebswarm wird. Die meisten Tankstellenbetreiber haben übrigens nichts dagegen, wenn man die nötigen Filtereinsätze für seinen Klassiker selbst mitbringt — aus dem regulären Sortiment sind sie eh meist längst verschwunden. Altöl, Filter und Ablassschrauben sagen übrigens eine ganze Menge über den Zustand des Motors aus! Wenn Sie das alte Öl durch ein Sieb laufen lassen, merken Sie, ob im schwarzen Strahl kleine Metallteile vorhanden sind — es könnten verräterische Reste von Lagern oder Zahnradern sein! Feine, staubähnliche Metallablagerungen sind, vor allem im Getrieböl, kein Grund zu großer Besorgnis. Sie dokumentieren jenen normalen Abrieb, der durch das Zusammenspiel beweglicher Teile zustande kommt. Im Altöl von synchronisierten Getrieben findet man diesen Metallstaub besonders ausgeprägt — manchmal sind jedoch auch Abspaltungen der Schiebemuffenverzahnung oder von deren Gegenstücken am Gangrad zu finden — eine Folge von zu „sportlichem“ Schalten! Ein echtes Alarmsignal sind jedoch Überreste von Lager-Käfigen oder -kugeln. Sie sind als sofortige Einladung zur Demontage zu verstehen. Als Faustregel gilt: Lieber einmal zuviel die Ölwanne abnehmen und nachschauen als einmal zuwenig! Das gilt übrigens auch für die meisten Automatikgetriebe. Hinter deren Ölwanne verbirgt sich eines der meistvergessenen Wartungsteile überhaupt: der Filter für das

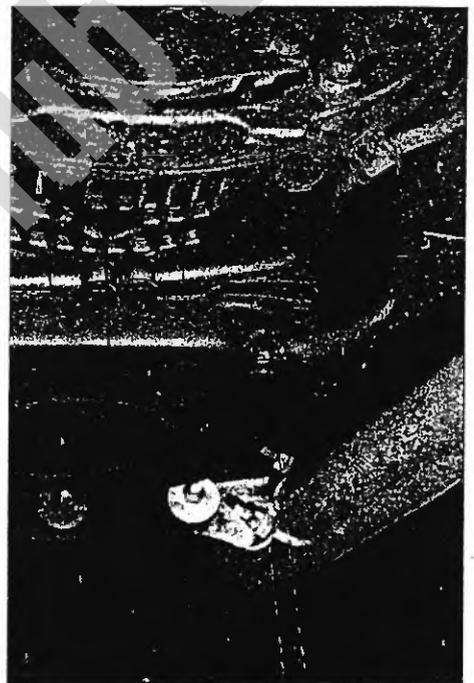


Auch für Selbstwechsler gilt: Wer neues Öl verkauft, muß auch Altöl zurücknehmen.

Automatiköl. Dabei haben Verunreinigungen gerade hier fatale Folgen. Setzt sich auch nur eine der winzigen Bohrungen im Labyrinth der hydraulischen Steuerung zu, können sämtliche Schaltvorgänge durcheinander geraten. Ebenso häufig vernachlässigt wird die Bremsflüssigkeit. Durch den Vorratsbehälter und — man glaubt es kaum — durch das Gummi der Bremsschläuche nimmt diese extrem hygroskopische (wasseranziehende) Flüssigkeit die Feuchtigkeit aus der Luft auf. Die Folgen: Der Siedepunkt der Brems-Elixiers sinkt, Leitungen werden von innen angegriffen. Deshalb kommt die Anweisung, die Bremsflüssigkeit jährlich zu erneuern, nicht von ungefähr. Nachdem nun die lebenswichtigen Säfte des fahrba-

ren Untersatzes erneuert wurden, der Luftdruck geprüft und die Karosserie gewaschen ist, steht der freien Fahrt in den Frühling nichts mehr im Wege.

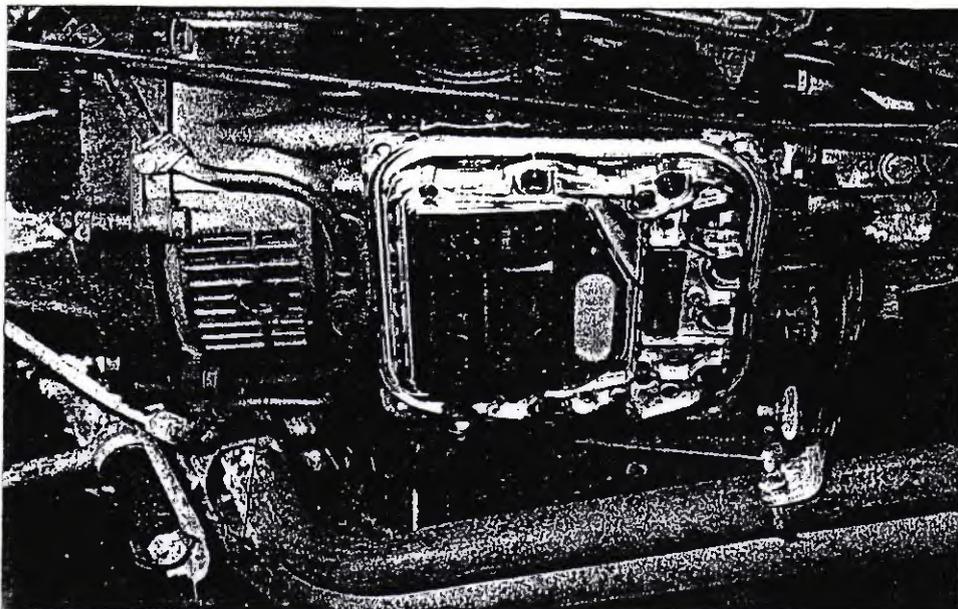
Womit wir bei den echten Problemfällen wären — den Autos und Motorrädern, die aus einem jahrelangen Dornröschenschlaf erweckt werden wollen. Um es gleich vorweg zu sagen: Ein Patentrezept gibt es nicht. Es gilt in jedem Fall, den Schaden so weit wie möglich zu begrenzen, und der entsteht vor allem durch voreilige Startversuche! Wenn der Motor nach seinem letzten Einsatz nicht konserviert wurde (das sind die meisten), ist davon auszugehen, daß



Das Automatiköl wird an zwei Stellen abgelassen: an der Ölwanne und am Wandler.

sich in seinem Innern Rost und harziges Öl festgesetzt haben. Wurde das Öl vorher abgelassen, gibts weniger Harz und mehr Rost. Beides muß raus. Es hat wenig Sinn, einen völlig verrosteten Motor-Klumpen starten zu wollen. Wahrscheinlich sieht er innen ähnlich aus wie außen.

Auch die beim Kauf verständliche Probe „woll'n mal seh'n, ob der überhaupt noch dreht“ sollte sich ein ernsthafter Interessent ein paar Stunden lang verkniefen. So lange dauert es nämlich, bis der eingesprühte Rostlöser die empfindlichen Kolbenringe befreit und den Flugrost an den Zylinderwänden etwas aufgeweicht hat. Versuchen Sie, den Sprühstrahl, so gut es durch die kleine Kerzenbohrung möglich ist, im ganzen Zylinder zu verteilen. Erst nach gebührender Einwirkzeit sollte man die Kurbelwelle vorsichtig mit einem Schraubenschlüssel drehen. Selbst nach solcher Vorbereitung verursachen Rost und Reibung Riefen in der Zylinderlaufbahn und an den Kolbenringen — ein erhöhter Ölverbrauch wird später die Folge sein, wenn der Motor



Eines der meistvergessenen Wartungsteile überhaupt: der Filter im Automatikgetriebe. Gerade die kleinen Bohrungen im Steuerlabyrinth reagieren extrem empfindlich auf Verschmutzungen.



Einen solchen Filter (hier bereits losgeschraubt) hat kaum eine Tankstelle vorrätig. Besorgen Sie sich deshalb frühzeitig die notwendigen Ersatzteile.

auch ansonsten einwandfrei läuft. Man sollte sich vorher fragen, ob ein Probelauf überhaupt notwendig ist, oder ob der Motor gleich völlig zerlegt wird. Andererseits: Will man den Motor eh überholen, kann man dabei auch gleich die Spuren des Probelaufs beseitigen — alles Ermessenssache. Hilfreich ist natürlich immer ein Blick ins Innere. Mit dem Endoskop in die Zylinder, oder, ohne ein solch teures Spezialgerät, einfach unter den Ventildeckel. Findet sich schon hier verhärteter Ölschlamm, ist das bloß ein kleiner Vorgeschmack auf die Ölwanne — dort wird es eher schlimmer aussehen. Ist der Ölsumpf erst einmal abgenommen, bietet sich nicht nur ein sehr aufschlußreicher Blick auf die Ablagerungen in der Wanne, sondern auch auf Kurbelwelle, Pleuel und den Ansaugstutzen der Ölpumpe. Diese „Sichtprüfung“ und die

Möglichkeit, den zähen Ölschlamm zu entfernen, rechtfertigt diese unangenehme Arbeit in jedem Fall, bevor die Maschine zum „Dornröschenslauf“ gestartet wird. Über die folgende Frage streiten sich seit jeher die Gelehrten: Wie entfernt man ohne weitere Demontage möglichst gründlich das uralte, zähe Öl? Zunächst mal ablassen, das ist klar. Aber dann? Die einen schwören auf Diesel, um den Ölkreislauf ordentlich durchzuspülen, der nächste nimmt Benzin mit handelsüblichen Reinigungsadditiven. Die Ölpumpe verteilt dann das reinigende Naß, während der Motor von Hand oder mit dem Anlasser durchgedreht wird. Wichtig ist bei diesen Radikalkuren, daß nicht zuviel Flüssigkeit in den Öleinfüllstutzen gegossen wird („Maximum“ am Ölpeilstab) und daß man es mit der Dauer des Reinigungslaufs nicht übertreibt — schließ-



Das haben Sie
davon, **OCS-Mitglied**
zu sein:
40 Mark pro Monat
investiert - und viel

GELD GESPART !

Elaine N. aus Ulm, OCS-Mitglied, möchte ihren Mann mit renovierten Mercedes-Ledersitzen überraschen und besucht deshalb den OCS-Leder-Workshop.

DM 130,-

Dr. Hermann G. aus Detmold, OCS-Mitglied, suchte einen Alfa Spider. OCS suchte und fand.

DM 2.000,-

Reisekosten plus acht Tage
Besichtigungszeit

Paul K. aus Freiburg, OCS-Mitglied, reist mit seiner Frau und mit OCS nach Californien.

DM 720,-

Peter L. aus Mannheim, OCS-Mitglied, übernachtet auf Reisen pro Jahr viermal bei guten OCS-Partnerhotels.

rund DM 300,-

Hedwig K. aus Osnabrück, OCS-Mitglied, benötigte nach einer Panne gleich zweimal einen BMW 316-Mietwagen.

ca. DM 150,- / Tag

Ortwin H. aus Krefeld, OCS-Mitglied, brauchte für die Versicherung seines Mercedes 280 SL "Pagode" ein Wertgutachten.

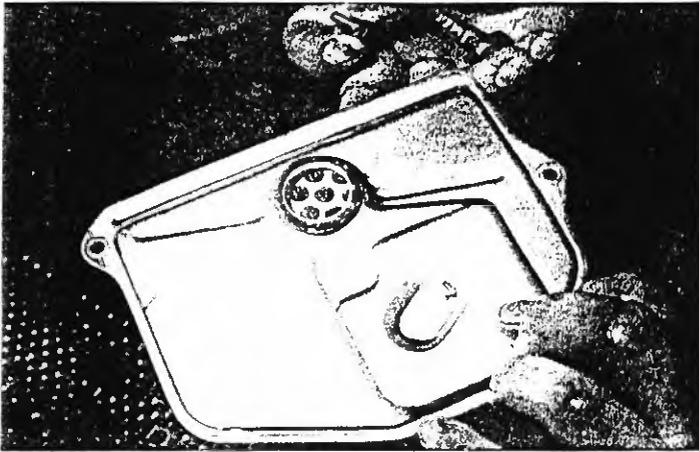
rund DM 50,-

Andreas B. aus Olpe, OCS-Mitglied, will für seinen Porsche 356 ein neues Verdeck.

rund DM 110,-

40 Mark im Monat, die sich
rechnen - und vieles mehr. Infos:
OCS, Pf. 1167, 71132 Aidlingen
Tel. 0 70 34/65 04 -0, Fax 65 04 -10

TIPS UND TECHNIK



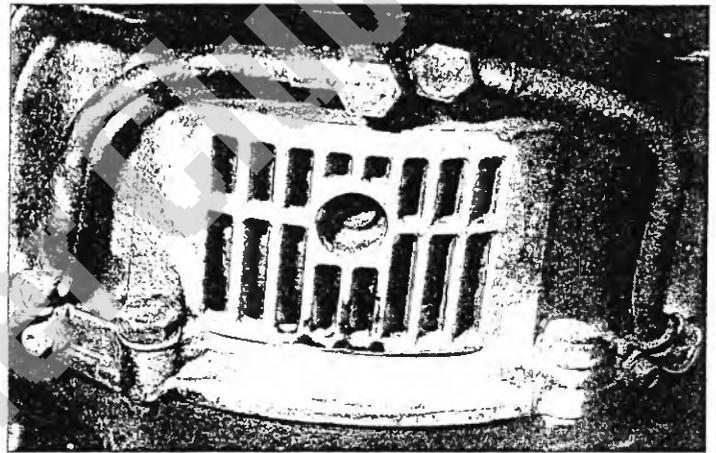
Ein Blick in den Filter kann auch hier Bände sprechen: Abrieb von Bremsbändern und Zahnrädern schlägt sich hier nieder.



Frühjahrsputz: So sauber sollte eine Ölwanne sein, wenn sie samt neuer Dichtung wieder eingebaut wird.



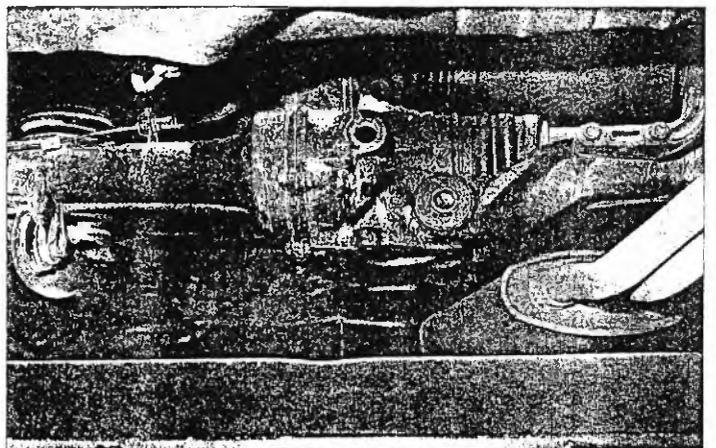
Auf die richtige Menge kommt es an: Zu viel oder zu wenig Automatiköl beeinflusst das Schaltverhalten nachhaltig.



Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser: Die Ablassschraube am Drehmomentwandler ist auch nach dem Probelauf dicht.



Ohne Werkstatthandbuch ein Suchspiel: Mehr als zwanzig Schmiernippel finden sich am Fahrwerk dieses Mercedes W108.



Vorsicht, Pendelachse: Der Wagen muß auf den Rädern stehen, damit das Öl auch aus den seitlichen Achsrohren herausläuft.

lich ist es mit der Schmierung dabei nicht weit her. Ob am Ende auch die reinen Ölsteigleitungen, die Bohrungen in der Kurbelwelle und die Ölversorgung des Ventiltriebes frei von Ablagerungen sind, bleibt reine Spekulation. Unwiederbringliche Einzelstücke und Maschinen mit schlechter Ersatzteilversorgung sollte man deshalb auf diese Art nicht zum Leben erwecken. Eine festgegangene Kurbelwelle ist im Zweifelsfall teurer als der Arbeitsaufwand, den gesamten Motor Stück für Stück zu zerlegen. Die Pressstelle bei Gullone/Elf/Castrol

empfiehlt für die ersten Fahrten vollsynthetische Öle, deren Additive alte Ablagerungen lösen und in der Schwebelage halten. So landen die Verschmutzungen im Ölfilter. Hochleistungssynthetöle vertrauen sich jedoch auf Dauer nicht mit allen alten Dichtungsmaterialien, so daß nach einem Reinigungswechsel vor allem bei Vorkriegsfahrzeugen die Rückkehr zur vorbeschriebenen Ölart sinnvoll ist. Ganz ohne Gefahr ist jedoch auch die Reinigungsphase nicht: In alten Motoren ohne Ölfilter bleiben alte, gelösten Ablagerungen in der

Schwebelage und werden so immer wieder durch den Ölkreislauf gepumpt. An Engstellen besteht dadurch die Gefahr eines „Motor-Infarkts“. Dem kann man nur vorbeugen, indem man das Öl zwischenzeitlich abläßt und durch ein feines Sieb gießt. Es kann danach wieder verwendet werden. In jedem Fall wünsche ich Ihnen viel Spaß – entweder beim Fahren oder beim Schrauben. Das Wetter wird entscheiden, was schöner ist!

Peter Steinfurth



OGP '94-Video

Von der Firma EUROSPEED VIDEO gibt es ein Video der Höhepunkte des Oldtimerspektakels auf dem Nürburgring. Die knapp 55 Minuten kosten 39,90 DM. Zu bestellen per Nachnahme oder Scheck (zzgl. 5,- DM Versand) bei:

Eurospeed Video
Postfach 1326
D-58403 Witten
Tel.: 02302/51000

Dynamic Duo!

Und wieder hat es einen erwischt: Detlef Stenzel ist am Freitag, den 18.11.94, von seiner Beate geehlicht worden. Herzlichen Glückwunsch und viele kleine Spideristi!

ADAC-Meldung I

Wenn fern der Heimat der "TÜV" ruft: Wer hat es nicht schon selbst gemacht: Mit abgelaufener TÜV-Plakette zu fahren. Was aber, wenn man ins Ausland fährt, und der TÜV gerade dann abläuft.

Solange sich das Fahrzeug im Ausland befindet, entstehen im allgemeinen keine Probleme, denn die ausländischen Behörden interessieren sich nicht für die Fälligkeit der deutschen Kfz-Untersuchung. Auch wenn ein solches Fahrzeug nach Deutschland zurückgebracht wird, muß es nicht unbedingt zu einer Anzeige kommen. Der Autobesitzer muß allerdings nachweisen können, daß die "TÜV"-bzw. AU-Plakette zum Zeitpunkt der Ausreise noch gültig war. Außerdem muß er glaubhaft darlegen, daß das Fahrzeug zwischenzeitlich ständig im Ausland eingesetzt war. Auf alle Fälle muß unverzüglich nach der Rückkehr nach Deutschland die fällige Untersuchung nachgeholt werden.

Der Versicherungsschutz erlischt übrigens nicht zwangsläufig, wenn der Termin für die HU verstrichen ist. Nur wenn das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum in einem nicht verkehrssicheren Zustand benutzt wird und diese Tatsache für einen Unfall verantwortlich ist, kann die Versicherung den Halter wegen "Gefahrerhöhung" mit bis zu 10.000 DM in Regreß nehmen.

Quelle: ADAC ND 113/94 vom 8.Sept. 1994

ADAC-Meldung II

Int. Kfz-Beleuchtungsaktion: Der ADAC prüft seit dem 1. Oktober wieder kostenlos die Fahrzeugbeleuchtung. Hierfür können die 26 mobilen Prüfeinrichtungen, 18 Prüfzentren und die 11 Vertragsprüfstationen angefahren werden. Neben der Kontrolle werden aber auch kleinere Mängel sofort behoben. Bei Routinekontrollen der Polizei gilt die Plakette meist als Nachweis für einwandfreie Beleuchtung.

Quelle: ADAC ND 116/94 vom 15. September 1994



**10.-15. Februar 1995**

XX. Rétromobile Paris, Porte de Versailles. Wer einen Parisbesuch mit dem Besuch der Ausstellung verbinden möchte, kann sich melden bei:

Francois Melcion oder Sanjay Seetanah
91, avenue J.-B. Clément
92100 Boulogne, France
Tel.: +33 (1) 48.25.88.33

16.-19. Februar 1995

TechnoClassica Essen: Zur größten europäischen Oldtimer-Show muß wohl nichts mehr gesagt werden.

10.-12. März 1995

X. Classic Mobil in München: Geboten werden Oldtimer, Ersatzteile und Zubehör.

Infoadresse:

Müller & Hocheneder Veranstaltungen GmbH
Graßflinger Str. 41
D-82194 Gröbenzell
Tel.: 08142/58785

22./23. April 1995

Frühjahrestreffen in Berlin. Lest dazu bitte die Seite 15. Das Anmeldeformular liegt bei. Weitere Infos geben Markus Neitzel: 030 / 2623789 und Lutz Radusch: 030 / 6644746

3.-6. Juni 1995

Unser Jahreshaupttreffen findet in und um Rendsburg statt. Unser Erster Vorsitzender hat sich dieses Mal etwas Neues ausgedacht. Es wird noch nicht mehr verraten, als daß wohl auch der dänische Spider-Club eingeladen wird.

9.-11. Juni 1995

AvD-"New Historics" auf dem Nürburgring.

23.-25. Juni 1995

Int. Oldtimer Festival "Jan-Wellem-Pokal" auf dem Nürburgring.

9.-13. August 1995

AvD-"Oldtimer-Grand-Prix" auf dem Nürburgring.

29. Sept.-01. Oktober 1995

Int. VIII "Eifel-Klassik" auf dem Nürburgring.

**Suche:**

Scheibenwischergestänge
mit oder ohne Motor für BS1
Spider
Holger Frers
07158/65757



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

Verkaufe:

- 5 Alufelgen v. FIAT 124
Coupé, 5Jx13, ähnlich AS
Orig.felge, mit Chromkap-
pen, gebraucht, 200,- DM
- 2 Türen, li. / re. vom BS,
gebraucht, Stk. 200,- DM
- Windlaufblech BS, rostfrei,
80,- DM
Rolf Bodewig
0221/436472



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

124 Spider BS1, Bj. 5/71,
1,8l, Doppelvergaser, CD30,
Zustand 3-4, Preis VB
Holger Frers
07158/65757

**Wiederentdeckte Mitglieder**

Almar Frenz

Robert-Schumann-Weg 2
33102 Paderborn

05251/408214

Änderungen

Rolf Bodewig

Sülgürtel 37
50937 Köln

0221/436472

Tilman Döring

Tibarg 66
22459 Hamburg

040/5892190

Joachim Häring

Groß Gerauer Str. 82
55130 Mainz

06131/881886

Thorsten Machner

Markomannenstr. 11
70771 Leinfelden-Echterdingen

0711/756446

Klaus Schmidt

Frankenforster Str. 156
51427 Bergisch Gladbach

02204/62621

Dr. Ralph Swat

Blankenseer Str. 47
23627 Groß Grönau

04509/1510

Unbekannt verzogen

Axel Eckardt

Langweidenstr. 2
60488 Frankfurt

069/7895199

Ulrich Peitzmeier

Tenge-Rietbergstr. 9
33758 Schloß-Holte Stukenbrock

05207/5767

Wilfried Schulte

Gustav-Heinemann-Ring 102
81739 München

089/6374456



Das große Winterloch schlug zu. Dieses Mal keine Ersatzteilnews der bekannten Anbieter, wohl aber einige andere interessante Neuigkeiten:

H&N

Die Firma Holtmann & Niedrigerke kann dieses Mal nicht von neuen Ersatzteilen berichten. Dafür kündigen sie für den Februar einen neuen, vollständig bebilderten Ersatzteilkatalog mit gesonderter Preisliste an. Da die Qualitätssteigerung deutlich sein wird, wird der Katalog allerdings nicht mehr gratis sein. Zum Frühjahr darf auch wieder mit "echten" News gerechnet werden. In diesem Zusammenhang ist auch folgende Meldung zu verstehen:

O&S

Die Firma O&S, Inhaber Olav Haas, wird zum 31.1.1995 von der Firma Holtmann & Niedrigerke aufgekauft. Gesamter Lagerbestand und Kundenstamm werden von H&N übernommen.

Der Werkstattservice wird von dem O&S-Mitarbeiter Uwe Schiminsky in eigener Firmenregie unter altbekannter Adresse übernommen, so daß es in Vlotho weiterhin einen Spideranlaufpunkt geben wird.

Über Hintergründe der Übernahme und Konsequenzen für den Spiderfahrer werden wir in der nächsten Ausgabe berichten.

In eigener Sache

An dieser Stelle möchten wir klarstellen, daß wir mit unseren Ersatzteilnews nicht auf die wenigen großen Anbieter fixiert sind. Fragt Eure Lieferanten, Eure Werkstattspezialisten, ob sie interessante Neuigkeiten rund um den Spider für uns haben.

Wir sind dankbar für jede Info und räumen ihnen gerne unter dieser Rubrik Raum ein!

DIE SACHE MIT DEM JAHRESWECHSEL:

Wir wünschen Ihnen ein frohes Fest und einen guten Rutsch ins Jahr 1995.



*Ersatzteile für
Liehaber Fiat*



Spider in anderen Ländern: Griechenland

Wie so oft beim Auslandsaufenthalt haben wir auch dieses Mal die Augen nach Spider offengehalten. Im diesjährigen Urlaub in Griechenland haben wir doch glatt zwei Spider entdeckt!

Der Erste stand in einem recht großen Ort: In froschgrün (ungefähr wie damals die 911er), mit Sidepipes(!), aber dafür mit echter Lederausstattung. Leider war der Fahrer nicht auszumachen, so daß wir nur das Fotoschießen konnten.

Der zweite Wagen stand auf dem Platz eines Baustoffhändlers. Ich fuhr gerade mit Leihwagen und Frau durch die Gegend, als ich IHN sah: Vollbremsung, Rückwärtsgang und tatsächlich, ein Spider mit Chromstoßstangen! Wir hielten an, gingen vorsichtig auf das Gelände und fragten, ob der Wagen jemandem aus dem Büro gehörte. Nach ihren



Laubfrosch mit Sidepipes!

erstaunten Gesichtern mußte ich wohl irgendwas falsches gesagt haben, und so probierte ich es in meiner Liebingschuld disziplin "Schlechtes Englisch", und siehe da, die Gesichtszüge hellten sich auf.

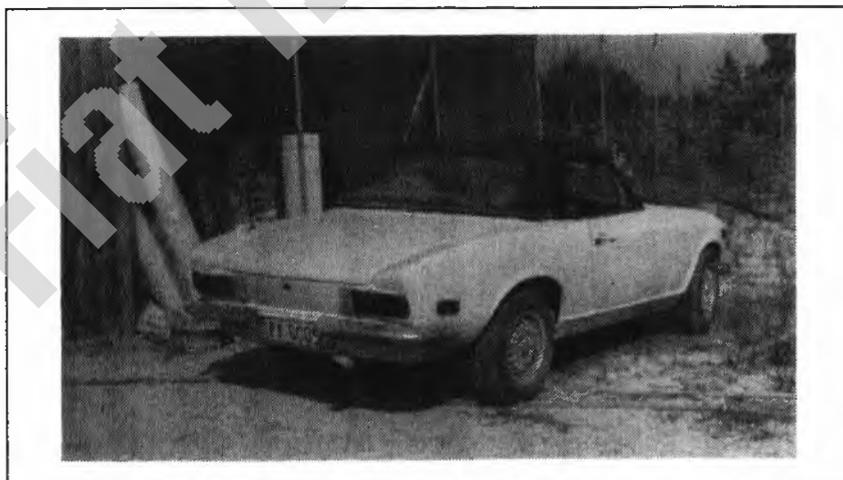
Der (vermutliche) Chef stand auf und kam strahlend auf mich zu. Wir gingen zum Spider und tauschten Daten aus: Baujahr '71, mindestens 5. Hand (man sah es innen), über 200.000 km auf der Uhr.

Er erzählte mir weiter, daß es in Griechenland ca. 20-30 Spider gäbe, aber leider keine Ersatzteile. Deshalb müsse improvisiert werden, was der US-Grill im BS allein schon deutlich machte.

Er wußte schon, daß die Ersatzteilsituation in Deutschland ziemlich gut sei, und hat auch ab und an Freunde beauftragt, Sachen von der Deutschlandreise mitzubringen. Auf die Frage, ob er denn an einer Clubmitgliedschaft interessiert sei, antwortete er nur: "No speak German, no good".

Zum Schluß noch schnell die Frage, ob ich ein paar Fotos schießen dürfte, und zuletzt dann noch viele gute Wünsche auf englisch und griechisch: "Sto Kaló": Mach's gut!

sb



Ein fast originaler BS1, abgesehen vom US-Grill!



"Vormittags weißen Wein, von Mittag an roten"

So war ein Artikel überschrieben, der Ende Juni im Reisetil der FAZ erschien und derschon beim Lesen neugierig machte. Beschrieben wurde die Südtiroler Weinstraße südlich des Kalterer Sees. Durchaus auch ein lohnendes Ziel für uns im Spider dachten wir, und nachdem ich mich beim italienischen Reisebüro mit Informationsmaterial eingedeckt hatte, ging's dann am ersten Juli Wochenende los: **Reiseziel Südtirol.**

Wir hatten acht Tage Zeit und wollten ohne Streß die Tage mehr oder weniger im Fahren genießen. Bewußt hatten wir nichts vorreserviert, weil wir uns sagten, wir bleiben einfach da, wo es uns gefällt.

Den Weg durch Deutschland Richtung Süden nahmen wir uns vor, möglichst schnell hinter uns zu lassen, und aus diesem Grund fuhren wir Autobahn bis nach Lindau am Bodensee. Hinter der Grenze ging es weiter auf Österreich's Straßen über Bregenz, Feldkirch und Bludenz, wo wir die Autobahn verließen, um über die Sivretta-Hochalpenstraße (2000 m) nach Landeck zu gelangen. Weiterging die Fahrt Richtung Italien über Nauders zum Reschenpass, der mit seinen 1.500 m nichtsonderlich hoch, aber zu Beginn eines Urlaubseine gute Einstimmung für Passfahrten war.

Mittlerweile hatte die Sonne ihren höchsten Stand erreicht, und wir waren froh über die Wahl unserer Kopfbedeckung. Die nackten Oberarme und Oberschenkel dagegen wiesen schon eine leichte Rottfärbung auf. In gemächlichem Tempo fuhren wir über Schluderns, Schlanders und Naturns Richtung Meran. In den Reiseunterlagen war auch eine Broschüre über einen Ort Namens Partschins, der uns vom italienischen Reisebüro empfohlen wurde. Bevorzugt deswegen, weil diese Ortschaft abseits der stark befahrenen Durchgangsstraße an einem Berghang lag.

Am späten Nachmittag, leicht verschwitzt, erreichten wir Partschins, wo wir in einem Café an einem schattigen Plätzchen eine riesige Eisportion vertilgten. Nun stellten wir uns die Frage, was machen wir: fahren wir weiter und suchen uns unterwegs eine Unterkunft oder versuchen wir, hier etwas zu bekommen. Wir entschieden uns zu bleiben, und durch Zufall fanden wir ein Haus, das uns beiden so gut gefiel, daß wir keine Lust verspürten weiterzufahren. Wie sich im nachhinein herausstellte, ein idealer Standort für unsere Tagesausflüge.

Zu Wochenbeginn führte uns unser erster Ausflug zum Stilfser Joch. Die Anfahrt war



Das Stilfser Joch

für den Spider und uns problemlos, denn die Landstraße war gut ausgebaut, übersichtlich mit wenig Verkehr. Auf ca. 1.500 m Höhe war's dann vorbei mit der Gemütlichkeit. Aus der Ferne konnte man schon gut sehen, wie sich die Straße am Berg in Serpentina hinaufschlängelte. Ein wirklich beeindruckendes Bild. Bis zur Passhöhe in 2.700 m folgten 48 feinste Spitzkehren, die man schon konzentriert fahren mußte.

Am höchsten Punkt angekommen, gönnten wir uns und dem Auto eine kurze Pause. Die Aussicht von hier oben auf die umliegenden Bergmassive war einfach großartig. Viele Bergspitzen waren noch tief verschneit, und wir konnten uns ein Bild davon machen, wie es hier wohl im dicksten Winter aussah. "Berauscht" durch den tollen Ausblick fiel



Der Umbrailpass

uns die Entscheidung leicht weiterzufahren. Wir überlegten nicht lange und nahmen Kurs auf die Schweizer Grenze, die in unmittelbarer Nähe lag.

Über den Umbrailpass folgten wir der Straße talwärts (1a Zustand, aber ungesichert) nach St. Maria und weiter nach Müstair. Nach wie vor so gut wie kein Auto und dazu dann noch Natur pur.

Schattige Abschnitte durch Wälder wechselten ab mit dem Duft von frisch gemähten Wiesen und dem Plätschern von kleinen Wildbächen. Auf den Feldern, die wir passierten war die Arbeit im vollem Gange. Kurz hinter Müstair kamen wir wieder auf italienisches Hoheitsgebiet und alsbald in die Ortschaft Laatsch. Von hier ging es ein kurzes Stück zurück, ca. 30 km, den Reschenpass hinauf, bis wir uns

in Nauders (Österreich) Richtung Martina (Schweiz) hielten. Diese kurze Strecke (ca. 8 km) war wunderschön zu fahren, und das gute Dutzend Kehren sind mir noch heute in frischer Erinnerung.

Von der Ortschaft Martina bis nach Samnaun war es jetzt nur noch ein Katzensprung, den wir unbedingt mitnehmen wollten. Das aufregendste an Samnaun allerdings war die Fahrtstrecke dorthin. Landschaftlich wiederum besonders reizvoll, vor allem weil man zu dieser Jahreszeit offen fahren konnte. Der Straßenverlauf war leicht ansteigend, denn unser Ziel lag auf ca. 1.600 m Höhe. Unterwegs durchfuhren wir einige Tunnels, einspurig ohne elektrisches Licht. Die einzige Lichtquelle in diesen dunklen Passagen waren in den Fels gehauene Lichtlöcher. Öfters klatschende dicke Wassertropfen

gegen die Scheibe, sodaß wir erschrecken, aber solange es nur Wasser war, war uns das egal.

Viellängeralsfür eine Tasse Kaffee hielten wir uns in Samnaun nicht auf. Mit Sicherheit kann man sich hier im Winter wohler fühlen. Aber unabhängig davon mußten wir uns wieder auf den Heimweg machen, denn es war bereits spät am Nachmittag. Leicht erschöpft aber wohlerhalten an Auto und Körper, sieht man einmal von dem eingangs erwähnten Sonnenbrand an Armen und Beinen ab, erreichten wir nach ca. 270 Tageskilometern unsere "Basisstation" in Partschins.

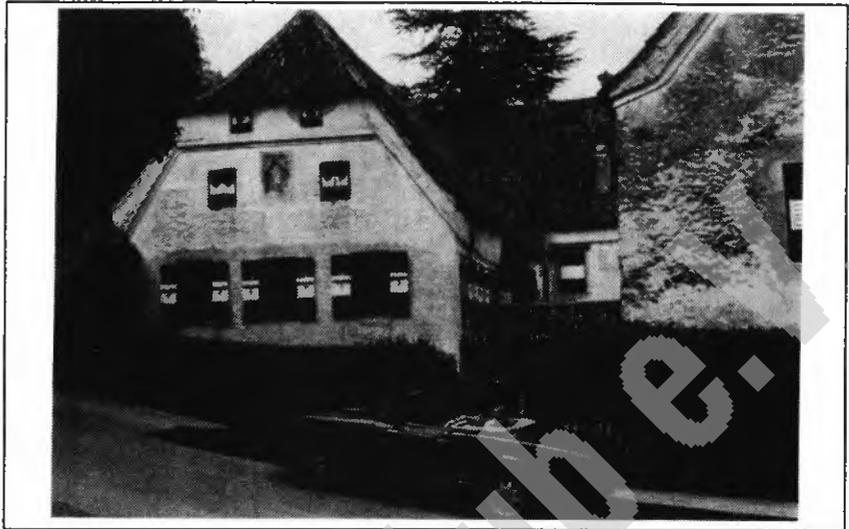
Nach diesem ereignisreichen Tag ließen wir die nächsten Tage etwas ruhiger angehen. An einem Tag, nachdem wir mehrmals von unseren jungen Wirtsleuten angesprochen wurden, warum wir nicht auch einmal die Gegend zu Fuß erkunden wollten, machten wir uns auf den Weg. Die ersten Höhenmeter legten wir in einem Lastenaufzug!! zurück, einfach unvergeßliche Minuten. Überhaupt war der ganze Tag auch ohne Auto einmalig schön, zumal es das Wetter nach wie vor gut mit uns meinte.

Eine andere Spider-Tour führte uns auf Nebenstraßen über Meran zu den südlich gelegenen kleinen Weinorten Lana und Nals. Nebenbei sei



hierangemerkt, daß ich meine Meinung über Südtiroler Weine à la "Kalterer See" gründlich revidieren mußte.

Nahe der Passhöhe in ca. 1.400 m Höhe fand sich eine Hinweistafel auf den Monte Penegal. Hier lag ein Aussichtsturm, den man unbedingt besteigen sollte. Der Rundumblick von hier oben war einfach genial und reichte bei klarer Sicht bis in die Dolomiten und zum Kalterer See hinunter. Der weitere Weg, kurvenreich aber ohne negative Überraschungen, sieht man einmal von kleineren Straßenschäden ab, führte uns über Rondo und den Gampenpass (1.500 m) zurück nach Nals. Am Ortsrand dieser kleinen Gemeinde residiert die Schloßkellerei Schwanenburg, die so verträumt und romantisch da lag, daß wir zuerst dachten, wir wären in einem Film. Natürlich war die Weinprobe ein Muß, und genauso überrascht von der Güte des Weins waren wir



Uli vor der Weinprobe

von dem Volumen unseres Kofferraums!

Diese und natürlich noch andere Fahrten in verschiedene Seitentäler haben wir in dieser Woche unternommen. Ich empfand die ganze Region ideal zum Offenfahren. Das Landschaftsbild, obwohl hügelig und bergig, war sehr abwechslungsreich und weitläufig. Wir haben diese Woche, gleichwohl nur zeitlich geplant, sehr genossen und werden sie bestimmt noch

lange Zeit in Erinnerung behalten.

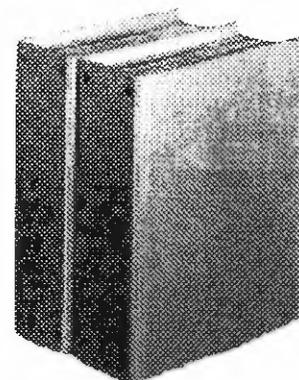
Sollte von Euch einer Lust verspüren, vielleicht schon im nächsten Jahr nach Südtirol zu fahren, stehe ich natürlich mit weiteren Informationen zur Verfügung.

Uli Kronenberg

Unser Zeitschriftensammler für das Spider-Magazin

f. 5 Jahrgänge
m. Spiderclub-Aufkleber
DM 12,-
+
Porto & Verpackung

Vervollständigt Euer Archiv!



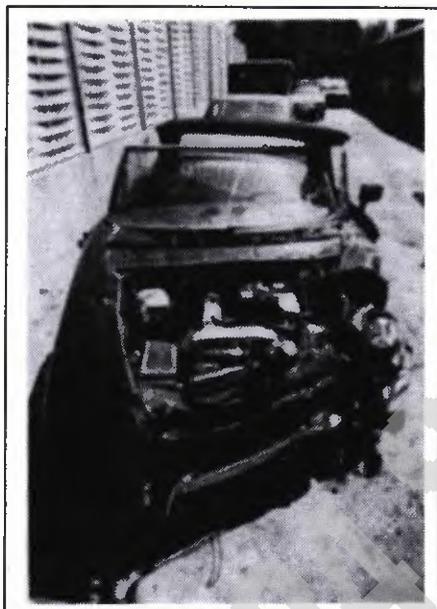


Spider im Crashtest

Bei der derzeitigen Sicherheitshysterie haben wir keine Kosten und Mühen gescheut und haben einen Crashtest mit dem FIAT 124 Spider durchgeführt. Angeregt durch die zahlreichen verschärften Crashtests haben wir einen Spider mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h schräg auf einen LKW aufprallen lassen.



Die Kinnstütze



Crashtest von schräg vorn

Das Ergebnis ist ernüchternd: Die Fronthats sich auf der linken Seite um mehr als 50 cm zurückgezogen, die Fahrtür ließ sich nicht mehr öffnen, was allerdings auf ein außerplanmäßiges Schleudern und Aufprallen mit der linken Fahrzeugseite gegen das Hindernis zurückzuführen ist.

Insgesamt macht sich die schlechte Verwindungssteifigkeit mit einem starken Verziehen der Gesamtkaros-

serie bemerkbar. Obwohl unser Dummy angeschnallt war, konnte sich der Kopf in der Windschutzscheibe verewigen, die sich mitsamt Windschutzscheibenrahmen ins Fahrzeuginnere verschoben hat. Auch das Lenkrad hat sich durch das Stauchen des Lenkgetriebes weit in das Fahrzeuginnere bewegt und dient eher als Kinnstütze.

Insgesamt kann man resümieren, daß der schräge Aufprall eines FIAT 124 Spiders

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

Name, Vorname des Mitglieds

Neue Adresse

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Telefon

FIAT 124 Spider Club e.V.

Christian Schlamp

Postweg 77d

21629 Neu Wulmstorf



mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h auf ein Hindernis schwerwiegende Folgen hat für Fahrzeug und Fahrer. Der Wiederverkaufswert sinkt dramatisch und die Wiederverwertungsquote einzelner Teile ist ebenfalls recht gering.

Aufgrund dieses Ergebnisses kann man FIAT nur darin bestätigen, daß es nicht zu einem Airbagesinsatz oder sonstigen Sicherheitsmaßnahmen im FIAT 124 Spider gekommen ist, denn der Verdeckhimmel muß nicht extra geschützt werden.

rdv



Ernüchterndes Resultat: Durchgefallen!

P.S.: Gesehen wurde das Fahrzeug. Der Fahrer kam mit schweren Bein- und Schnitt-Sigi. Es war kein Kunden- und Verletzungen ins Krankenhaus. erst recht kein Mitglieds-

**Guten Rutsch ins neue Jahr wünscht
Euch
Euer Vorstand**



Neue Bankverbindung

Änderung der Fahrzeugdaten

Institut

Typ, Baujahr

BLZ

Fahrgestell-Nr.

Konto-Nr.

Kfz-Kennzeichen

Ort, Datum

Unterschrift des Mitglieds



Vorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon
1. Vorsitzender	Christian Schlamp	Postweg 77 d 21629 Neu Wulmstorf	040/7005407
2. Vorsitzender	Michael Möller	Rissener Dorfstr. 13 a 22559 Hamburg	040/810590
Kassenwart	Stefan Benda	Mendelssohnstr. 51 22761 Hamburg	040/8992762
1. Beisitzer	Ralf de Vrée	Krochmannstr. 4 22299 Hamburg	040/515915
2. Beisitzer	Jochen Buck	Rombergstr. 18 20255 Hamburg	040/492768

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Adresse	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Thorsten Scheele	Gowenser Str. 3 24327 Högsdorf	04381/5814
2 /Hamburg	Christian Schlamp	Postweg 77d 21629 Hamburg	040/7005407
3 /Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
4 /Friesland	Petrus Meyer	Tran 5a 49762 Lathen-Ems	05933/8294
5 /Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33611 Bielefeld	0521/86577
6 /Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37574 Einbeck	05561/81530
7 /Köln	Guido Brüning	Alte Bonnstr. 105 50321 Brühl	02232/34188
8 /Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/881886
9 /Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441/87301
10/München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82256 Fürstenfeldbruck	08141/24714

DER ANDERE OCC-TARIF FÜR LIEBHABERFAHRZEUGE! DURCHGEHENDER JAHRESBEITRAG UND TROTZDEM NOCH SPAREN?

IHR LIEBHABERFAHRZEUG IST MINDESTENS 20 JAHRE ALT? DER HEUTIGE MARKTWERT LIEGT ÜBER DEM DAMALIGEN NEUPREIS? IHNEN STEHT NOCH EIN WEITERES FAHRZEUG ZUR VERFÜGUNG? DANN KÖNNEN WIR IHNEN EINEN BESONDERS GÜNSTIGEN HAFTPFLICHT- UND KASKOTARIF ANBIETEN. UNSERE OCC-JAHRESBEITRÄGE INCL. 15% VERSICHERUNGSSTEUER:

HAFTPFLICHTVERSICHERUNG:

BIS 45/33 PS/KW:	266,80 DM
BIS 75/55 PS/KW:	427,80 DM
BIS 150/110 PS/KW:	547,40 DM
ÜBER 150/110 PS/KW:	736,00 DM

KASKOVERSICHERUNG IN % VOM MARKTWERT:

TEILKASKO MIT 300,- DM SB:	0,54 %
VOLLKASKO INKL. TEILKASKO ZUM BEISPIEL:	
MIT 650,- DM SB:	3,08 %
MIT 1.000,- DM SB:	2,16 %
MIT 2.000,- DM SB:	1,54 %

SELBSTVERSTÄNDLICH GILT AUCH WEITERHIN UNSER KLASSISCHER OCC-TARIF. SIE HABEN DIE WAHL. BITTE FÖRDERN SIE UNSEREN PROSPEKT AN.



WIELANDSTRASSE 14B · 23553 LÜBECK
TELEFON: 0451/87 18 4-0
FAX: 0451/3 13 20 38