SPIDER

+++ Schaltplan AS +++ Nürburgring +++ Modellspider +++

M A G A Z I N

Ausgabe 2/96 12. Jahrgang 7,- DM

Fiat 124 Spider Club e.V.

PUNTO CABRIO, BARCHETTA, COUPÉ FIAT

Abb.: Fiat Punto Cabrio 90 ELX, Fiat barchetta, Coupé Fiat 2.0 T 16V

SINFONIA 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

Fiat 124 Sport Club e.V.

Inhaltsverzeichnis

Editorial 4

Technik

Technikblatt 5

Schaltplan AS

Bastelecke

Differentialölwechsel 7

Bremsflüssigkeit - ein ganz besonderer Saft 8

Entleerung der Batterie - woran liegt´s 9

Luft raus - Entlüftung der Bremsanlage 10

Der Vorstand

Stimmungslage 11

Neue Informationspolitik 12

Rubriken

Termine 13

Ersatzteilnews 14

Teilemarkt 15

Regionales 16

Kurz & bündig 17

Mitgliederbewegungen 20

Treffen 21

Umfeld

Scherben bringen Glück,... 26

Das große FIAT-Spider-Buch 27

Markt-Titelstory 8/96 28

Mille Miglia 1996 29

Modellspider im Überblick 34

Endlich da, Modellspider von Vitesse 36

Surfen im Internet 37

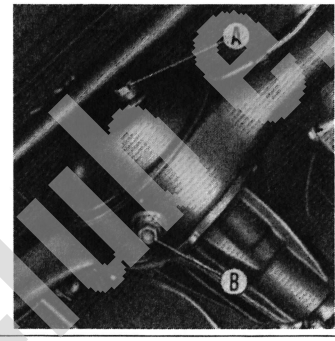
Unser Club im Internet 38

FIAT im Internet 39

Kat-Nachrüstung 39

Schottland - ein unvergeßliches Spidererlebnis 40

Adressen 43



Redaktionsschluß:

1. September 1996

Titelfoto

AS,BS,CS,DS beim Saisonauftakttreffen in der Eifel
by Oliver Matthes

Themenvorschläge

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

Fiat 124 Spider Club e.V.

Summertime, Urlaubszeit

Für einige unter Euch dürfte die schönste Zeit des Jahres, die Urlaubszeit, schon angebrochen sein. Für diejenigen, wie auch wir, wo der Urlaub vielleicht erst später beginnt, hat wenigstens der Sommer nun auch in Deutschland Einzug erhalten.

Im vorliegenden SM 02/96, das Euch leider etwas später erreicht wie gewohnt, gibt es einige Neuigkeiten zu berichten. In der Bastelecke gibt es selbstverständlich wieder Tips rund um unser geliebtes Automobil. Der Vorstand gibt einiges zum Besten und der Oldtimer Grand Prix am Nürburgring steht vor der Tür. Ein Rückblick des ersten Halbjahres mit Saisonauftakttreffen, Jahreshaupttreffen und Fahrt zur Mille Miglia geben denjenigen, die nicht so häufig an den Treffen teilnehmen, einen Eindruck der "aktiven" Clubaktivitäten. Wie vielleicht einige unter Euch schon wissen, hat die Fa. Vitesse den 124 Spider nach vielen Ankündigungen auf den Markt gebracht. Die Rabatte die wir für Euch aushandeln konnten, könnt Ihr ebenfalls im vorliegenden SM nachlesen. Im August erscheint das große FIAT-SPIDER-BUCH im Heel Verlag. Autor ist Eberhard Kittler, der stellvertretende Chefredakteur der Oldtimer-Markt (OM). Er wird auch in der August-Ausgabe der OM die Titelstory über den Spider schreiben, weiteres zu den beiden Themen auch im SM.
Die größte Neuerung des Clubs dürfte jedoch die Präsenz im Internet sein die uns Ralf ermöglicht hat. Wo das Herbsttreffen in diesem Jahr stattfindet - laßt Euch überraschen! Abschließend gibt es noch einen Reisebericht, der als Anregung für die noch unentschlossenen Mitglieder sicherlich gut geeignet ist.
Die Fortsetzung der Artikel *30 Jahre FIAT Spider* und *Werbeslogan* haben wir aufgrund des umfangreichen SM´s auf die nächste Ausgabe verschoben, wo wir dann auch die Marktanalyse über den Spider präsentieren werden.

So, nun habt Ihr einen groben Überblick über die aktuelle Ausgabe des SM´s, die es zum ersten Mal in der 12-jährigen Vereinsgeschichte auf über 40 Seiten bringt. Daß das in Zukunft so bleibt, und ich nicht zu 50% als Alleinunterhalter aggieren möchte, darf ich Euch doch bitten bzw. eher auffordern, mir ein paar Artikel zuzusenden. Ich denke da besonders an die Rubrik *Bastelecke* sowie auch *Reiseberichte* über die es ja nun genügend Material geben dürfte. Auch *Die Wahre Spidergeschichte* und *kurz & bündig* schreien nach Füllung.
Ich weiß, daß ich mich wiederhole, aber die Zeitung fällt und steht nunmal mit Eurem Engagement.
Ciao

Andrea & Jogi

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

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

Fiat 124 Spider Club e.V.

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.

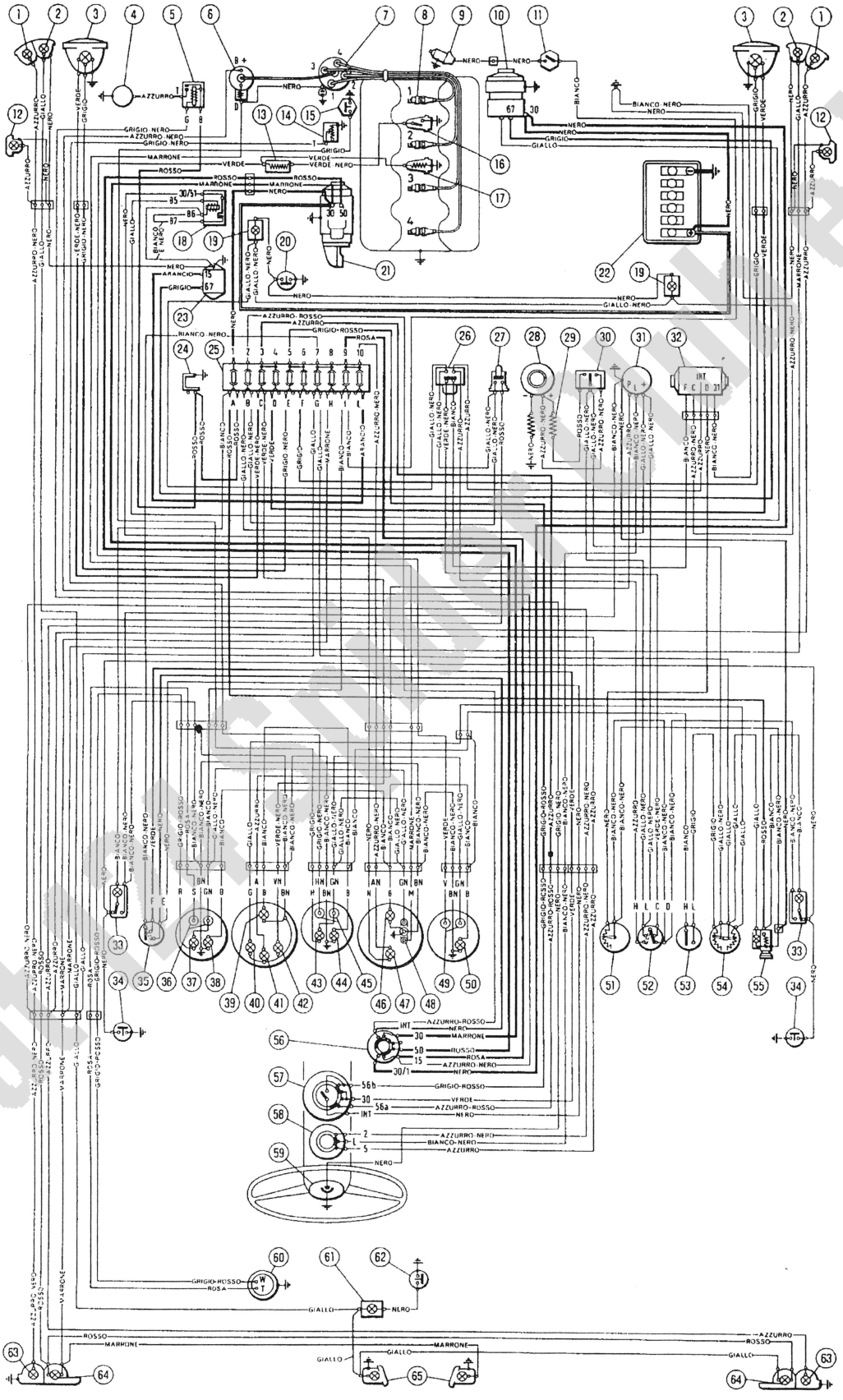
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit nachdrücklicher Genehmigung der Redaktion.
Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.
Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/94
Satz & Layout: Joachim Häring
Groß Gerauer Str. 82
55 130 Mainz
Tel./Fax: 06131 / 882181
Druck: Druckerei Kindermann
Holzhofstr. 10
55 116 Mainz

Anzeigenleitung: Joachim Häring

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

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

Schaltplan - AS Spider, 1. Serie



Fiat Enthusiasts United e.V.

Schema der elektrischen Anlage (mit Drehstromlichtmaschine)

1. Vordere Blinker.
2. Vordere Standlichter.
3. Abblend- und Fernlicht.
4. Kompressor für elektropneumatische Hörner.
5. Relais für elektropneumatische Hörner.
6. Zündspule.
7. Zündverteiler.
8. Zündkerzen.
9. Kohlebürste des elektromagnetischen Ventilators.
10. Drehstrom-Lichtmaschine.
11. Wärmeschalter zum Einschalten des elektromagnetischen Ventilators.
12. Seitliche Blinklichter.
13. Vorwiderstand für Wasserthermometer.
14. Geber für Ölmanometer.
15. Signalgeber für ungenügenden Öldruck.
16. Wärmeschalter für Wasserthermometer: lässt den Thermometerzeiger unabhängig vom Geber 17 bis Skalenende ausschlagen (übermässige Wassertemperatur).
17. Geber für Wasserthermometer.
18. Ladekontrollrelais für Anzeige 47.
19. Lampen zur Beleuchtung des Motorraums.
20. Druckknopfschalter zur Einschaltung der Beleuchtung des Motorraums.
21. Anlassermotor.
22. Batterie.
23. Spannungsregler.
24. Stromabnahme für Handlampe.
25. Sicherungen.
26. Pedalknopf zur Betätigung der Scheibenwaschanlage und des Scheibenwischers.
27. Stoplichtschalter.
28. Elektroventilator für Klimaanlage, mit zwei Drehzahlstufen.
29. Zusätzlicher Widerstand für den Elektroventilator.
30. Dreifachschalter für den Elektroventilator.
31. Blinkgeber.
32. Scheibenwischermotor.
33. Lampen mit Schalter für Innenbeleuchtung, unter dem Armaturenbrett.
34. Druckschalter an den Türen für Innenleuchten.
35. Schalter für Aussenbeleuchtung.
36. Benzinstandsanzeiger.
37. Reserveanzeige (rotes Licht).
38. Beleuchtungslampe für die Benzinuhr.
39. Tachometerbeleuchtung.
40. Standlichtanzeige (grünes Licht).
41. Blinkeranzeige (grünes Licht).
42. Fernlichtanzeige (blaues Licht).
43. Öldruckwarnlicht (rotes Licht).
44. Ölmanometerbeleuchtung.
45. Ölmanometer.
46. Drehzahlmesser-Beleuchtung.
47. Ladeanzeigeleuchte (rotes Licht.)
48. Drehzahlmesser.
49. Wasserthermometer.
50. Thermometerbeleuchtung.
51. Scheibenwischergeschwindigkeitsregler.
52. Scheibenwischerschalter.
53. Instrumentenbeleuchtungsschalter.
54. Lichtstärkenregler für Armaturenbeleuchtung und Standlichtanzeige.
55. Elektrischer Zigarettenanzünder, mit Beleuchtung.
56. Zündschloss mit Anlasserschalter.
57. Abblendschalter auch für Lichthupe.
58. Blinkerschalter.
59. Knopf für elektropneumatische Hörner.
60. Geber für Benzinstandsanzeiger.
61. Lampen für Kofferraumbeleuchtung.
62. Druckknopfschalter für Kofferraumbeleuchtung.
63. Hintere Blinker.
64. Schlusslichter und Stoplichter.
65. Nummernschildbeleuchtung.

ACHTUNG - Das Zeichen ▮ bedeutet, dass das Kabel numeriert ist.

Azzurro = Blau
Giallo = Gelb
Nero = Schwarz
Verde = Grün
Bianco = Weiss
Grigio = Grau
Rosso = Rot
Marrone = Braun

Fiat 124 Spider Club e.V.

Differentialölwechsel

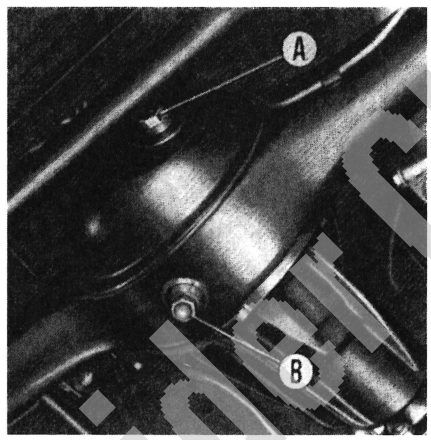
Jeder Spiderfahrer und jede Spiderfahrerin werden zu Beginn der Saison ihren Motor zum Frühjahrsstart mit einem Motorölwechsel beglücken. Da gibt es keine Fragen und auch keinen Grund einen Artikel zu verfassen. Aber wie schaut es denn weiter hinten in unserem Wagen aus. Auch die Hinterachse bedarf einer ordentlichen Schmierung, die mit der Zeit erneuert werden sollte.

Der Schmierplan aus dem Jahre 1968 sieht zum Beispiel einen Rhythmus von 30.000 km für die Hinterachse vor.

Wer aber schon einmal über Ölverlust in weiter Entfernung der vielen munteren Pferdchen geklagt hat, sollte sich die Mühe machen, den Stand des Differentialöls zu kontrollieren.

Dem reinen Genießer unter uns Spiderfahrern und Nichtkenner von Werkzeugkasten, Schweißgerät und anderen Instrumenten sei gesagt, daß ein Ölmeßstab für die Hinterachse damals wie heute nicht zu finden sein wird.

Für den sportlichen und schlanken Spiderfahrer bzw. Spiderfahrerin gilt es, sich jetzt unter den Spider zu legen. All die anderen sollten Besitzer einer Grube sein, die Möglichkeit haben, auf eine Bühne in der Werkstatt zu fahren oder den Spider so anheben, daß er parallel zur Erde steht.



Differential von unten

Am Hinterachsgehäuse entdeckt man dann etwa in Höhe der Achse die Einfüllschraube **A**, die herausgedreht wird. Der Ölstand ist dann in Ordnung, wenn er bis zum unteren Rand der Einfüllschraube reicht. (Mit dem kleinen Finger nachfühlen). Eventuell spritzt man mit einer Spritze aus der Apotheke (ohne Kanüle) neues Öl nach, oder man nutzt die Gelegenheit zu einem Wechsel des Differentialöls.

Das Ablassen der gesamten Ölmenge erfolgt über die Ablaßschraube **B**.

Etwa 1,3 Liter Öl befinden sich in der Hinterachse, die durch das Lösen der Ablaßschraube, die sich am unteren Ende des Gehäuse befindet, abgelassen werden können.

Anmerkung der Redaktion: Die Angaben über die Füllmenge schwanken je nach Fahrzeugtyp laut Datenblattangaben zwischen 1,2 und 1,6 Liter Öl, wenn Ihr jedoch nach der von Uwe beschriebenen Ölstandsmessmethode vorgeht, habt Ihr in jedem Fall die korrekte Menge Öl eingefüllt.

Dann kann neues Öl wieder per Spritze (der Fachmann/ -frau verfügt natürlich über richtiges Werkzeug) durch die Einfüllschraube eingespritzt werden.

uw

FIAT
Auto-Center-Südstadt
FIAT Bad Segeberg

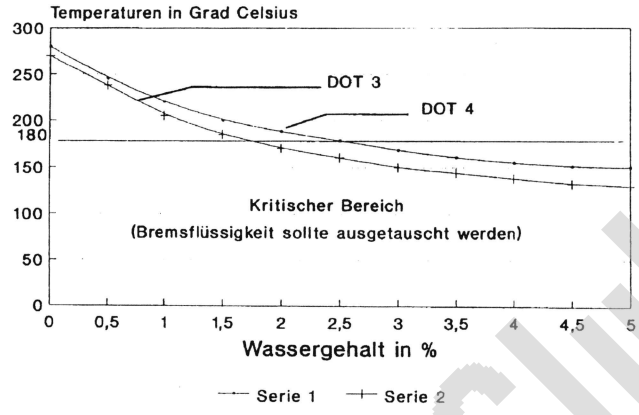
Reparaturen aller Art
Mechanik & Elektrik
Karosserieinstandsetzung mit Richtbank
Restauration
Lakierarbeiten aller Art
Achsvermessung
Autoverglasung
Werkstatt TÜV mit Eintragungen im Hause

Jürgen und Manfred Loch, Neuland 5
23795 Bad Segeberg
Tel.: 04551/2800

Fiat 124 Spider e.V.

Bremsflüssigkeit - ein ganz besonderer Saft

Siedepunktverlauf von Bremsflüssigkeit
(Abhängig vom Wassergehalt)



Ein für die Sicherheit Eures Fahrzeuges sehr wichtiges Betriebsmittel ist die Bremsflüssigkeit, die allerdings häufig vernachläßigt wird, was vielleicht auch an ihrer ätzenden Wirkung liegen mag.

Viele Fahrzeuge fahren hierzlande mit überalterter Bremsflüssigkeit herum. Untersuchungen des TÜV Rheinland ergaben, daß bei 2/3 aller Fahrzeuge die Bremsflüssigkeit ausgetauscht werden müßte, ein ernüchterndes Ergebnis. Dies kann zu einer erheblichen Gefährdung führen, da im Extremfall bei starker Beanspruchung die Bremsen versagen und das Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann.

Derzeit gibt es etwa drei unterschiedliche Bremsflüssigkeitsqualitäten auf Glycolbasis. DOT 3, DOT 4 und DOT 5.1. DOT bedeutet *D*epartement *o*f *T*ransportation; dies eine amerikanische Norm. Sie sind äußerst hygroskopisch, was so viel bedeutet, sie nehmen Feuchtigkeit aus der Luft auf, was zum einen ihren Siedepunkt herabsetzt und zum anderen Korrosion in der Bremsanlage beschleunigt. Was sich jedoch weitaus gravierender auswirkt, daß sich bei hohen thermischen Belastungen - z.B. bei Paßfahrten - Dampfblasen im System bilden, die sich zusammendrücken (komprimieren) lassen, ohne dabei den Druck auf die Radbremse weiterzuleiten. Deshalb kann es z.B. bei Gebirgsfahrten mit entsprechend langen Dauerbrems-Phasen zum plötzlichen Tritt ins Leere kommen. Schuld ist dann der Wassergehalt. Schon gut 2% genügen, um die Bremsflüssigkeit bereits bei 150 Grad C zum Kochen zu bringen.

Die Skizze oben verdeutlicht den Zusammenhang von Siedepunkt und Wassergehalt in der Bremsflüssigkeit.

Damit Ihr in dieser Situation nicht ins Schwitzen zu kommen braucht, solltet Ihr die Bremsflüssigkeit auf ihren Zustand hin untersuchen lassen. Das geht schnell und ist nicht teuer. Ihr könnt Euch danach immer noch entscheiden, ob Ihr den Austausch selbst durchführt oder von einer Fachwerkstatt machen laßt. Übrigens, alle drei Qualitäten sind in unseren Fahrzeugen einsetzbar, und wie bei Motorölen auch, untereinander mischbar. Darüber hinaus wird die Qualität DOT 5.0 angeboten, die auf Silikonbasis hergestellt wird. Sie ist nicht hygroskopisch - ein großer Vorteil, dennoch ist sie umstritten. Fachleute raten von ihrer Verwendung ab, wenn die Gummielemente der Bremse nicht nachweislich mit der Silikonflüssigkeit harmonisieren. Die Bremse kann vorzeitig undicht und damit funktionsuntüchtig werden.

Die Durchführung des Bremsflüssigkeitswechsels könnt Ihr dem Artikel Puste raus - Das Entlüften von Bremsanlagen entnehmen.

jh

Fiat Spider Club e.V.

Entleerung der Batterie - woran liegt´s ???

Die Batterie Eures Spiders entleert sich ständig , obwohl sie neu bzw. alt und in Ordnung ist, Lichtmaschine und Regler sind in Ordnung.

Man benötigt ein Multimeter / Amperemeter, den es mittlerweile ab ca. DM 60,- in jedem Elektronikladen oder Baumarkt gibt.
Ein 20 Ampere Meßbereich sollte vorhanden sein.

Die Minus-Klemme an der Batterie abklemmen.

Am Tester stellt man nun den Meßbereich auf Ampere ein, Bedienungsanleitung des Testers beachten.

Der Tester wird in Reihe geschaltet ,das heißt eine Strippe des Testers am Batterie Minus-Pol befestigen, die andere Strippe an die Minus-Klemme.

Bei ausgeschalteter Zündung darf jetzt nur ein sehr geringer Strom für die auf Dauerstrom geschalteten Verbraucher fließen (dies zum Beispiel für die Zeituhr, die ja immer mit Strom versorgt sein muß).

Als Anhaltspunkt möchte ich meine Meßergebnisse nennen:

Normalwert 0,01 A (Stromentnahme für Zeituhr)
Innenbeleuchtung eingeschaltet 0,32 A
Radio eingeschaltet 0,42 A
Kofferaumbeleuchtung an 0,40 A

Wird nun ein größerer Stromverbrauch festgestellt, so entfernt man unter ständiger Beobachtung des Testers nacheinander alle Sicherungen.

Verringert sich beim Entfernen einer der Sicherungen der Stromverbrauch merklich, so sind alle an dieser Sicherung angeschlossenen Verbraucher zu überprüfen.

Sollte trotz leerem Sicherungskasten immer noch ein erhöhter Stromverbrauch festgestellt werden, wird´s spannend.

Die Ursache liegt dann an einem nicht abgesicherten Verbraucher.
Dies sind zum Beispiel Anlasser, Zündschloß etc. siehe Schaltplan.

Viel Spaß bei der Suche

Christopher Magel

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

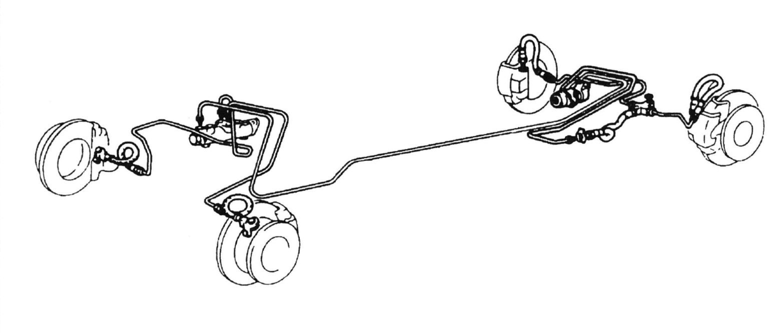
Unsere AD-Serie bietet das passende Gerät für Ihre individuellen Bedürfnisse.
Also: Fordern Sie unseren kostenlosen „Ratgeber zur Werterhaltung" an und gönnen Sie Ihrem Liebling einen Klimawechsel. Bevor ihm das Wasser bis zum Halse steht.

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

Fiat 124 Spider Europa

Luft raus - Entlüften der Bremsanlage



Zweikreis-Bremsanlage ab BS

Sollte Ihr in den Genuß kommen, wegen Überalterung der Bremsflüssigkeit diese komplett wechseln zu dürfen, könnt Ihr entsprechend der nachfolgenden Beschreibung vorgehen.

Zum Entleeren des gesamten Systems öffnet zunächst die Verschraubungen der beiden Bremsflüssigkeitsvorratsbehälter (AS nur ein Vorratsbehälter und ein Bremskreis, ab CS 2 ein Vorratsbehälter und zwei Bremskreise). Sie befinden sich im Motorraum, an der linken Spritzwand. Mit einer Handpumpe solltet Ihr versuchen, soviel wie möglich alter Bremsflüssigkeit aus dem bzw. den Vorratsbehälter/n abzusaugen. Die Vorratsbehälter nun mit neuer Bremsflüssigkeit (DOT 3, DOT 4 oder DOT 5.1) befüllen. Pumpt jetzt mit dem Bremspedal ca. fünf bis sechsmal und schließlich ganz durch. Spätestens jetzt tritt der Helfer auf den Plan. Die zuvor abgeschraubten Hinterräder bieten nun ungehinderten Zugang zu den hinteren Bremszylindern. Die glücklichen unter Euch, die im Besitz einer Bühne bzw. Grube sind, können über das Entfernen der Hinterräder nur leise schmunzeln. Zum Öffnen der Entlüftungsschrauben, die oben auf den Bremssatteln liegen, solltet Ihr in jedem Fall einen speziellen Bremsleitungsschlüssel benutzen, um nicht die Entlüftungsschrauben zu beschädigen. Eine rundgedrehte Entlüftungsschraube macht nämlich keine besondere Laune zu öffnen. Beginnen müßt Ihr an dem Radzylinder, der am weitesten vom Vorratsbehälter entfernt liegt, also hinten rechts. Setzt zunächst den Bremsleitungsschlüssel auf und schiebt nun, natürlich bevor Ihr die Schraube öffnet, einen durchsichtigen Klarsichtschlauch auf und leitet diesen in ein Gefäß. Der Helfer öffnet die Entlüftungsschraube, läßt den zuvor aufgestauten Druck entweichen und schließt die Schraube wieder. Das Spielchen wiederholt Ihr nun so oft, bis neue, klare Bremsflüssigkeit blasenfrei austritt. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß die Minimummarkierung am Vorratsbehälter nicht unterschritten wird, da sonst wieder neue Luft ins System gelangen kann. Dies also von Zeit zu Zeit kontrollieren und ggf. auffüllen. Dann geht es am hinteren linken Rad weiter. Der vordere Bremskreis wird ebenfalls von rechts beginnend entlüftet. Sicherheitshalber könnt Ihr eine zweite Runde um das Auto machen. Abschließend solltet Ihr kontrollieren, daß nirgendwo Bremsflüssigkeit entweicht, daß alle Verschraubungen, Entlüftungsnippel dicht sind.Ist das der Fall, spricht nichts gegen eine Probefahrt mit ausgedehnten aber erstmal vorsichtigen Bremsproben. Sollte Ihr andere Arbeiten an der Bremsanlage durchgeführt haben, bei der nur ein Bremskreis geöffnet wurde, braucht Ihr selbstverständlich nur diesen zu entlüften.

Anmerkung: Im Modell AS befindet sich nur eine Einkreis-Bremsanlage, die folglich auch nur einen Vorratsbehälter besitzt. Wird hier eine Entlüftungsschraube an den Bremszylindern geöffnet, ist es sinnvoll, alle Bremszylinder zu entlüften.

In Werkstätten ist in der Regel zum Wechsel der Bremsflüssigkeit kein Helfer notwendig. Hier kommt eine elektrisch angetriebene Pumpe zum Einsatz. Sie liefert einen Betriebsdruck von 2 bar bis 3 bar und ersetzt somit den "Druckerzeuger" am Bremspedal. Der Druck wirkt über einen Gummibalg auf die Bremsflüssigkeit. Er wird zuvor auf den Vorratsbehälter aufgesetzt.

jh

Fiat 124 Spider Club e.V.

Stimmungslage

„Löhne, Hotel Entenhof, Pfingstsonntag, 26. Mai 1996, 17 Uhr - Beginn der Jahreshauptversammlung des FIAT 124 Spider Club e.V.". So steht es im Programm unseres diesjährigen Pfingsttreffens, doch die Orientierungsfahrt an diesem Tag ist viel zu ereignisreich, um pünktlich am Ziel sein zu können. Kaffee, Mineralwasser, andere erfrischende Getränke und natürlich der Vorstand laden ein zur Jahreshauptversammlung. Den Weg hinauf in den 5. Stock ist vielen ein Leichtes zumal ein Aufzug seine Dienste anbietet. Der bestens ausgesuchte und ebenso ausgestattete Tagungsraum füllt sich allmählich. Nur in der ersten Sitzreihe bleiben ein paar Stühle frei, während sich einige Hintengebliebene die Sache aus sicherer Distanz und im Stehen betrachten. Im ersten Moment bin ich unsicher, ob wir mit unserer 1. Versammlung beginnen können, denn aus unseren eigenen Reihen fehlt noch eine Person. Ein schnelles Telefonat ergibt: Friedel Jürging hat den Vorteil, ein Löhner zu sein, eiskalt bzw. lauwarm ausgenutzt und präsentiert sich mit leichter Verspätung dafür aber „duschfrisch".

Die Versammlung kann beginnen. Das Procedure ist vielen bekannt: Begrüßung, Bericht des Vorstands über die Arbeit des vergangenen Jahres, der Kassenwart kommentiert die finanzielle Situation unseres Clubs und der Versammlungsleiter, diesmal anstelle des „alten Hasen" Thorsten Machner übernimmt Oliver Grahmann diesen Part, ruft TOP für TOP der Reihe nach auf. Letzter Punkt für heute ist wie immer zum Ende unserer Sitzung „Verschiedenes".

Zu diesem Punkt hat Uwe Wagner eine Folie vorbereitet, die für alle Anwesenden Denkanstöße geben soll. Was da zu lesen steht, kann doch nicht wahr sein. Ich schaue in einige Gesichter und sehe auch nur ungläubiges Staunen.

Muß unbedingt jedes Jahr ein Jahreshaupttreffen zu Pfingsten organisiert werden, warum nicht alle zwei Jahre?

Kann man sich nicht evtl. auch zu einem späteren Zeitpunkt treffen? Juni/Juli wäre doch hier denkbar.

Ist es sinnvoll, unser Treffen zusammen mit anderen Clubs zu organisieren?

Viele Finger zeigen spontan nach oben, Wortmeldungen sind gewünscht. Jedoch nicht eine Stimme findet Gefallen an dem Vorgeschlagenen; alles ist nach wie vor nur provozierender Denkanstoß. Das jährliche Clubtreffen zu Pfingsten wird vehement verteidigt. Nicht einer im Raum will es zu einem späteren Zeitpunkt. Selbst die Aussicht auf möglicherweise schöneres Wetter kann keinen überzeugen. Eine Schönwettergarantie gibt es eben doch nicht. Das Pfingsttreffen ist für viele Mitglieder längst eine feste Einrichtung geworden, auf die sich schon viele zu Jahresbeginn freuen. „Es macht einfach Spaß", so erzählt ein neues Mitglied, „das Wochenende mit Euch zu verbringen. Wie ich aufgenommen wurde, gefällt mir gut". Ein tolles Kompliment an alle.

Und noch etwas kommt klar zum Ausdruck an diesem späten Nachmittag. Keiner will ein Treffen mit x-mal so vielen Personen. Der personelle Rahmen muß überschaubar bleiben, denn Atmosphäre und Stimmung müssen passen. Auch ich merke, daß sich längst nicht alles nur um unser Auto dreht. Sicherlich, der Spider ist unser Hobby und vielleicht auch mehr als das. In diesen Autos sitzen aber auch FahrerInnen und BeifahrerInnen und aus diesem Grund ist die Freude immer wieder riesengroß, wenn man sich nicht nur zu Pfingsten, sondern auch im Frühjahr und Herbst sehen und Gedanken austauschen kann.

Mir macht es Spaß, diese Tradition fortzusetzen und ich würde mich freuen, wenn die Arbeit, die mit der Vorbereitung unserer Treffen verbunden ist, von noch mehr Clubmitgliedern mitgetragen wird.

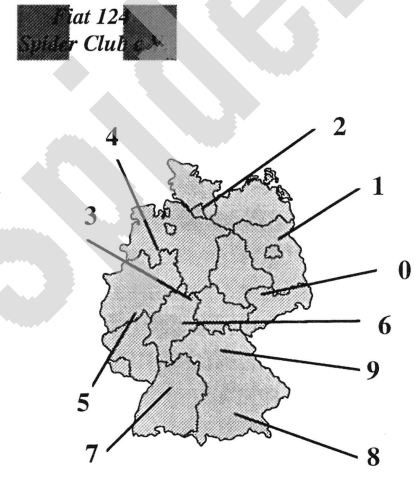
uk

Fiat 124 Spider Club e.V.

Neue Informationspolitik zeigt erste Erfolge

Wir erinnern uns noch an die Jahreshauptversammlung vor über einem Jahr in Rendsburg. Wir diskutierten heftig über die zukünftige Entwicklung unseres Clubs. Dabei war man sich weitgehendst einig, daß ein wichtiges Merkmal unseres Clubs die übersichtliche Mitgliederanzahl sei. Hintergrund dieser Diskussion war die Information, daß eventuell Mitglieder des Deutschland-Club zu uns wechseln würden. Damit würde der Rahmen der vier typischen Treffen unseres Clubs, - das Saisonauftakttreffen, das Pfingsthaupttreffen, der Oldtimer-GP auf dem Nürburgring und das Saisonabschlußtreffen -, mit bisher 15 - 55 Fahrzeugen gesprengt werden.
Wer schon einmal ein Treffen organisiert hat weiß, daß es Teilnehmerzahlen gibt, die bei einer Ausfahrt nicht mehr zu managen ist. Nebenbei sei angemerkt, daß bereits ab 29 Fahrzeugen eine Ausfahrt bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angemeldet werden muß (siehe auch: Oldtimer/ Markt 4/96, Seite 250). Vielleicht liegt hier auch mit ein Grund, wieso der Deutschland-Club seine Treffen auf das Abstellen der Spider auf einem Parkplatz beschränkt, ohne eine gemeinsame Ausfahrt anzubieten.

Das erste Jahr des neuen Vorstandes sollte sich aber mit einem ganz anderen Problem beschäftigen: anstelle des befürchteten RUNs auf unseren Club häuften sich die Austritte: 3 Spiderfahrer sind bereits in 1994/95 ausgetreten, 7 hatten ihr Fahrzeug verkauft und 4 weitere hatten den Club ohne Angabe von Gründen verlassen.
Diese Erkenntnis war für den Vorstand Anlaß, eine Informationsaktion zu starten. Jedes Mitglied bekam mit der ersten Ausgabe des Spider Magazins in diesem Jahr 4 Postkarten zugesendet, mit der Bitte, diese an andere Spiderfahrer, die man unterwegs trifft , zu verteilen.
Parallel dazu wurden sie bei den verschiedenen Spider-Händlern in ganz Deutschland verteilt.
Der Rücklauf der Postkarten war groß: die Interessentenanzahl hat sich innerhalb kürzester Zeit enorm erhöht; mit einem Spider-Magazin, einer Vorstellung der Clubaktivitäten, einer Kurzhistorie des Fiat 124 Spiders und den Anmeldeformularen informieren wir die Interessenten. Der Erfolg kann sich sehen lassen; im ersten Vorstandsjahr sind 7 neue Spiderfahrer und Pilotinnen in unseren Club eingetreten. Alleine seit dem Pfingsttreffen in Löhne sind 6 weitere hinzugekommen. Die Früchte der neuen Informationspolitik und des gelungenen Pfingsttreffens lassen sich nun ernten.
Wir sind jetzt bemüht, die Mitgliederanzahl zwischen 180 und 200 einpendeln zu lassen. Weniger Mitglieder schaden unseren Finanzen und schränken damit unseren Handlungsspielraum ein - mehr gefährden die Atmosphäre unseres Vereins.
Ich denke, daß wir damit auch das Meinungsbild der Jahreshauptversammlung richtig wiedergeben.



PLZ-Bereich		Mitglieder-anzahl
1....	:	10
2....	:	55
3....	:	36
4....	:	8
5....	:	28
6....	:	19
7....	:	12
8....	:	4
9....	:	3
0....	:	1
EU	:	4

Anbei noch eine Graphik, die bereits auf der Jahreshauptversammlung die Mitgliederstruktur aufzeigte.

Uwe Wagner
-Finanzen/Mitgliederbetreuung-

Fiat Spider Club e.V.

20. bis 28. Juli 1996

2000 km durch Deutschland Start und Ziel ist Mönchengladbach. Infos über die Stadt Mönchengladbach, Tel.: 0 21 61 - 25-25 85.

08. bis 11. August 1996

AvD Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring 1996. Unser Club ist natürlich wie jedes Jahr vertreten. Infos beim AvD, Abteilung Sport, Tel.: 0 69 - 6 60 62 52, Fax: 0 69 - 6 60 62 54.

16. bis 18. August 1996*

14. Jahreshaupttreffen des FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V unter dem Motto "30 Jahre FIAT Spider" in Baden Baden. Nähere Infos gibt es bei Roland Seiter, Tel.: 0 72 23 - 95 95 00.
Zimmer können über die "Baden-Baden Marketing" bestellt werden; BBM, Augustaplatz 8, 76 530 Baden-Baden, Telefax: 0 72 21 - 27 5 - 202, Tel.: - 200.
Die Zimmer sollten möglichst im Baden-Badener Rebland bestellt werden, da dort die Abendveranstaltung stattfindet.

18. August 1996

Mittsommernachtsausfahrt des Niederländischen FIAT 124 Spider Club Register.
Nähere Infos gibt es bei Gerhard Mühr vom Deutschland Club, Tel.: 02 09 - 62 04 14.

25. August 1996

Treffen des Stammtisch Ruhrgebiet im Raum Wuppertal des Deutschland Clubs. Nähere Infos gibt es bei Dirk Eickelmann vom Deutschland Club, Tel.: 02 31 - 57 92 30.

24. bis 25. August 1996

Classic Performance in Berlin. In Berlin-Siemensstadt findet in diesem Jahr zum 2. mal das internationale Sportwagentreffen statt. Eine Beschränkung auf Typen bzw. Alter gibt es nicht. Nähere Infos gibt es bei L. Greve, Tel.: 0 30 - 8 51 28 25.

31. August bis 1. Sept. 1996

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

14. September 1996

Oldtimer Tag beim TÜV Hannover-Döhren ab 10 Uhr trifft man sich auf dem zuvor genannten Gelände. Der Besuch soll sich echt lohnen. Im letzten Jahr kamen mehr als 1000 Besucher sowie mehrere tausend Besucher. Ein Ansprechpartner ist leider nicht bekannt; wendet Euch einfach an den TÜV.

21. bis 22. September 1996

10-jähriges Jubiläumstreffen des FIAT Club Belgio in Sint-Niklaas Belgien, ca. 180 km von Köln) wird ganz im Zeichen von FIAT und Abarth stehen. Infos über Danny van Broeck, Tel.: 03 - 7 71 - 40 94.

21. bis 22. September 1996

4. internationales Pininfarina Meeting des FIAT-Spider-Register-Bodensee; als Ersatz für unser Herbsttreffen. Da in diesem Jahr leider kein clubeigenes Abschlußtreffen stattfindet, habe ich mit den Organisatoren Alessandro und Fredi Kontakt aufgenommen. Man zeigte sich sehr offen gegenüber einer Teilnahme unseres Clubs. Hierzu näheres unter der Rubrik *Treffen* **"Herbsttreffen".** Infos direkt über die Redaktion.

03. bis 06. Oktober 1996

"Rallye Italia '96" Der Alfa Classic Car Club veranstaltet nun zum vierten Male eine Ausfahrt für italienische Klassiker bis zum Baujahr 1982. Die Fahrt führt dieses Jahr nach Piemont. Der Veranstalter rechnet mit ca. 30 bis 100 Teilnehmern. Vielleicht habt Ihr ja schon den Artikel in der Motor Klassik 03/96 gelesen. Infos bei W. Teschinsky, Tel.: 0 78 22 / 6 15 09 (Anmeldungen liegen im nächsten SM bei).

*** leider hatte ich diesen Termin im SM 01/96 falsch abgedruckt; hier also die Korrektur!**

Fiat Spider Club e.V.

Holtmann und Niedergerke

Seit neuestem ist die amerikanische Dependance, Linea Rossa International, Inc. auch im Internet vertreten. Die Adresse: http://www.mirafiori.com
Übrigens, diejenigen unter Euch, die einen USA-Aufenthalt planen, sollten sich unbedingt die Anschrift von Linea Rossa dick vermerken:

Linea Rossa International, Inc. FIAT Parts Division
15281 Barranca Parkway#A
Irvine, CA 92718
Tel.: 714/727-1201, Fax: 714/727-0603

Ansprechpartner vor Ort ist Olaf Haas der Vice President.
Selbstverständlich führt man auch Vergaserdichtsätze und Überholsätze für alle 124 US-Versionen. Technische Unterlagen sind verfügbar im Brooklands Shop Manual (englisch), dieses umfaßt alle Spider-Typen von 1971 bis 1984. Zu bestellen unter Art.-Nr. 4812, zum Preis von DM 59,-. Hier noch mal die neue Tel.-Nr. von H & N: 0 52 31 - 95 15 15

Spider-Point

In Vorbereitung befinden sich G-Kat´s für die Modelle 1800-2000 Vergaser. Wieder lieferbar sind diverse Kleinteile, Spritzecken hinten l./r., Nabenabdeckung CD-19 und CD-134 in neutral schwarz, Rückleuchte BS l./r., diverse Schwellerbleche sowie Boden- und weitere Reparaturbleche. Ein Windschott befindet sich nun ebenfalls im Programm. Neu aufgenommen wurde ein Holzlenkrad in Nardi-Optik zum Preis von DM 299,-. Verschiedene Positionen wie: Sternfelge Ronal, Emblem Pininfarina, Scheinwerferzierring, Teppichverkleidung Kofferraum, Staukasten hinten incl. Rückenteil wurden im Preis reduziert. Tel.: 0 78 22 - 6 17 04

Speed + Sport

Die Fa. Speed + Sport bietet nachfolgende Verdecke aus Produktionsüberhängen in 1. Wahl an: Kunststoffmaterial - Original-VW-Qualität in cremebeige, mittelgrau und dunkelblau zu je DM 350,- Stoffmaterial - Original-Mercedes-Qualität in schwarz/innen grau zu DM 598,-, mittelbeige/innen schwarz zu DM 620,- und dunkelbraun innen ebenfalls schwarz zu DM 535,-

Stoffmaterial Berline - ähnlich wie Sonnenland (höherer Standard als Original Stoff) in schwarz/innen schwarz für DM 580,-

Komplette Teppichböden eingefaßt in dunkelbraun, dunkelblau, hell- bis dunkelgrau zu je DM 295,- an.
Vergeßt bitte nicht, Joachim bei Bestellungen zu informieren, da man uns ja bei entsprechendem Jahres-Umsatz "Bonus-Leistungen" in Aussicht gestellt hat; Tel.: 07 11 - 47 57 96.

Stoßdämpfer für 124 Spider

Ein Stefan Küster bietet uns Stoßdämpfer der Firmen Boge bzw. Monroe für hinten zum Preis pro Paar von DM 40,- an. Die Anschrift lautet wie folgt: Stefan Küster, Höchster Straße 15, 64 823 Groß-Umstadt; Tel.: 0 60 78 - 59 99.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Suche:

Rückenlehnenbezug für Vordersitz in Kunstleder beige für CS.
Joachim Meier
0 40 - 6 06 68 99

Gepäckträger zum Schrauben.
Parone
0 52 23 - 22 68

Verkaufe:

Kühlergrill AS für DM 280,-
1 Tank, Kupplung.
Matthias Deichsel
0 80 53 - 4 92 25

2 US Spider:
1 x Bj. ´73, kaum Rost, Unfallschaden rechts, 1.600er Motor zerlegt, Verdeck schlecht, Innenausstattung O.K.
VHB DM 2.500,-
1 x Bj. 74, Chromstoßstangen, Kotflügel rechts durch, Bodenblech Fahrerseite durch, Rest rostfrei, 1.800er Motor sowie mit weiterem 1.600er Motor
VHB DM 2.500,-
Beide Fahrzeuge sind teilzerlegt und waren in Deutschland noch nicht zugelassen.
R. Ulses (Ende Juli wieder erreichbar)
04 41 - 59 11 81

CSO Baujahr ´82, teilzerlegt, vorbereitet zum Lackieren (noch Spachtelarbeiten), Innenausstattung komplett Leder, Scheibenrahmen neu, Außenschweller neu, Verdeck neu VHB DM 7.000,-
Karl Wiederspahn
0 61 73 - 64 01 30

3-teiliges Hardtop, VHB
T. Holthausen
02 28 - 25 83 64

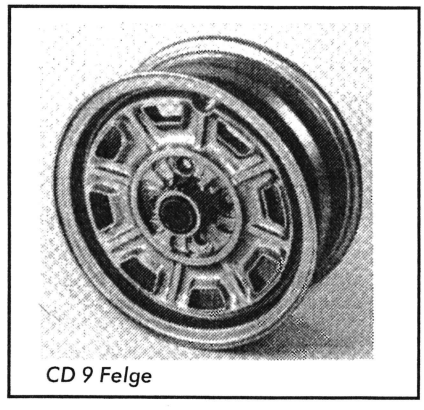
AS Baujahr ´69, Verdeck neu
VHB DM 9.500,-
Y. Bulla
0 22 33 - 6 81 07

Für DS: Recaro mit graphitgrauem Leder, Mittelkonsole, Armaturenbrett, Türverkleidungen, Sonnenblenden, hintere Verdeckverkleidung und Fußraumtaschen, alle Lederteile in sehr gutem Zustand
VHB DM 2.500,-
BBS 3-teilig 7 x 15 mit neuwertiger Bridgestone Bereifung 195/45 16 inkl. Felgenschlösser und Radschrauben für VHB DM 2.500,-
Stefan Müller
0 40 - 76 41 13 11

CS 1800 (Euro) EZ ´73, 2. Hand, orange/schwarz, aufwendige vollrest., Zust.: 1, mit Hardtop und Teilen, DM 23.000,-
Alfa Giulia Super Nuova 1300, blau/schwarz, guter Zust. aus I, VHB
FIAT 500, mehrere in untersch. Zust., VHB
Frank-Oliver Grahmann
0 43 46 - 51 55

Motorhaube US ("big titts") Zustand 3 (kleine Beule im vorderen Bereich.
Joachim Meier
0 40 - 6 06 68 99

CD 9 - Felgen 5j x 13 für 165 R13, VHB


CD 9 Felge

Ernst Müller
0 55 46 - 13 83

CS2 Baujahr ´80, 2,0/Vergaser - wegen Nachwuchs - baumetallic, HU neu, Kühler und Bremsen neu, Vorderachse überholt, ungeschweißt, rostfrei, Innenausstattung blau
VHB DM 11.000,-
S. Kirchner
0 22 34 - 27 19 52

Fiat 124 Spider Club e.V.

Region Hamburg/Schleswig-Holstein

Der Stammtisch der Regionen Hamburg und Schleswig-Holstein wurde nun offiziell zusammengelegt. Man trifft sich nun immer am ersten Dienstag im Monat ab 19.30 Uhr in der "Harmonie" in Hamburg. Früher war es eine Discothek (ex "Tenne"), die vielleicht dem einen oder anderen Hamburger Nachtschwärmer noch ein Begriff sein dürfte. Die "Harmonie" liegt im Stadtteil Alsterdorf, an der Alsterdorfer Straße Ecke Heubargredder, als Erklärung für alle Nicht-Nachtschwärmer.

Saisoneröffnung im Norden

12:00 Uhr, downtown in Bad Segeberg. Endlich kommen sie, die Fiesta FIAT Spider kann beginnen!

Sieben Spider vom Hamburger Stammtisch (wo ist denn Ingo nu' wieder hängengeblieben?) trafen sich bei Jürgen & Ines zu einer Saisoneröffnungsfahrt, die überraschenderweise zu einer Orientierungsfahrt mutierte.

Da das Wetter mitspielte, wurde die Fahrt zu einem echten Erlebnis mit Fähnchenzählen, Durchschnittsgeschwindigkeitsfahrt (oh, Martin - Laß Die mal einen echten Tacho einbauen oder lag's am Taschenrechner ??) und Rasenfläche verunstalten.

Dabei wurde auch für das leibliche Wohl („Apfelkuchen ist aus!") und späterer Übernachtungsmöglichkeit bei den Organisatoren gesorgt.

Am Sonntag wurde nach ausgiebigem Frühstück, dem Ruf der Lemminge folgend, eine Fahrt an die Ostsee beschlossen, bei der Olli Grahmann sein Garagensyndrom wieder voll ausleben konnte und ein Volumex mit Chromstoßstangen hoffentlich aquiriert wurde.

Dank für die Superorganisation an Ines, Jürgen und Josh

rdv

Das "Garagensyndrom"

Allgemeines zu den Regionen

Von Olli Grahmann kam die Anregung, jedem Regionalverantwortlichen einen "Handbestand" diverser Utensilien zukommen zu lassen, was wir vom Vorstand positiv aufgenommen haben. Der "Handbestand", der etwa vier Anstecknadeln, 10 Clubaufkleber, sowie einige Infokarten zur Mitgliederwerbung beinhalten sollte, werden wir mit dieser Ausgabe des SM´s den Regionalverantwortlichen zukommen lassen. Wir vom Vorstand würden uns wünschen, wenn von anderen Mitgliedern bzw. Regionalverantwortlichen weitere Anregungen kommen würden.

jh

Fiat Fun Spider Club e.V.

Metallpoliererei

Wer unter Euch hat nicht schon einmal in Erwägung gezogen, gewisse Teile wie Ventildeckel, Felgen, etc. seines "Lieblings" auf Hochglanz bringen zu lassen? Wir haben nun ein Anschreiben erhalten, in welchem die Fa. Häusler Polierungen sämtlicher Metallteile anbietet. Die Anschrift lautet wie folgt: Hochglanzpoliererei Häusler, Heinkelstr. 23, Gewerbegebiet Bohnau, 73 230 Kirchheim/ Teck, Tel. 0 70 21 - 86 40 68.

Ärger mit den Dreiecksfenstern

Nicht nur FIAT-124-Spider-Eigner kennen das Problem: Die Riegel der drehbaren Dreiecksfenster fehlen häufig. Sie verabschieden sich gerne nach 10 bis 15 Jahren, da sie lediglich aufgeklebt waren. Reparaturversuche mit Zweikomponentenkleber sind auch nicht dauerhaft von Erfolg gekrönt, so daß sich die Fenster bereits nach kurzer Zeit wieder ohne Probleme von außen öffnen lassen. Abhilfe kommt aus den USA. "Vent Window Lock" heißen die nützlichen kleinen Helfer, die Rolf Schneider (Auf der Enkelwiese 68, 55469 Simmern) dort entdeckt hat. Dabei handelt es sich um Verschlüsse, die universell mit Dreiecksfenstern eingesetzt werden können und das genannte Problem beheben. Kostenpunkt des Sets, etwa 35 Mark.

Auszug aus Motor Klassik 96

Synthetiköl für Oldtimer: ja, aber..

Viele Oldtimerbesitzer liebäugeln mit synthetischen Ölen, da diese eine optimale Schmierfähigkeit in allen Temperaturbereichen gewährleisten - also auch schon beim Kaltstart. Und es gibt sie inzwischen für jeden Einsatzzweck. So bietet *Castrol*, einer der führenden Hersteller, beispielsweise synthetische Getriebeöle für normale Schaltgetriebe, Transaxlegetriebe, Automatikgetriebe und Hinterachsgetriebe in jeweils mehreren Ausführungen an. Und die haben nun einmal unbestreitbare Vorteile im Hinblick auf mechanische Abnutzung. Eine Nachfrage bei *Castrol* ergab, daß sich Youngtimerbesitzer die positiven Eigenschaften des synthetischen Öls bedenkenlos zunutze machen können. Vielleicht ist ja bereits der ein oder andere unter Euch, der Erfahrungen mit dem synthetischen Öl gemacht hat. Über eine Information eurerseits wäre die Redaktion sehr dankbar.

Auszug aus Motor Klassik 96

Ventile einschleifen, nicht nur für Profis

Wer bereits einmal Ventile eingeschliffen hat, weiß welch mühsame Arbeit das ist. Für diejenigen, die über einen Druckluftanschluß verfügen, kann die Arbeit nun deutlich erleichtert werden. Das neue Gerät der Fa. Kupp, bei dem über zwei Pneumatikzylinder ein Doppelkolben die Spindel des Geräts in eine Rechts-Links-Bewegung umsetzt, kostet rund 305 Mark. Ein Saugadapter in verschiedenen Größen, Reduzierhülsen und eine Antriebskupplung ermöglichen das Einschleifen aller gängigen Ventiltypen. Zum Lieferumfang gehören Schleifpaste und ein Aufbewahrungskoffer. Der Anbieter: Walter Kupp Dieseltechnik GmbH, Göddertzgarten 38, 53 340 Mekkenheim, Tel.: 0 22 25 - 9 20 10.

gesehen in Motor Klassik 03/96

Fiat 124 Spider Club e.V.

Bleifrei: preiswerter und umweltfreundlicher

Für diejenigen unter uns, die auf eine hohe Oktanzahl (98 Oktan) angewiesen sind - AS, BS und CS-Euro - können Super plus bleifrei tanken und Blei-Ersatz-Additive hinzugeben. Mit dem Preisunterschied zwischen Super verbleit und Super plus lassen sich die Additive ohne Mehrpreis finanzieren. Das spart zwar unterm Strich kein Geld, ist aber umweltfreundlicher.
Wer einen Motor besitzt der mit einer geringeren Oktanzahl auskommt (mindestens 91 Oktan) - CS-US, DS, kann Geld sparen: Bei Verwendung von bleifreiem Normalbenzin und Additiven, einer Fahrleistung von 10.000 km und einem Verbrauch von zehn Litern ergibt sich eine Ersparnis von rund 150 Mark im Jahr.
Aus der nachfolgenden Übersicht könnt Ihr die auf dem Markt befindlichen Additive ersehen.

Übersicht: Blei-Ersatz-Additive

Hersteller	Menge	Preis	Benzin-menge	Aufpreis pro Liter/Benzin
Aral Blei-Ersatz	250 ml	DM 9,95	250 Liter	DM 0,04
Agip Ventilschutz	150 ml	DM 4,20	50 Liter	DM 0,08
Agip Ventilschutz-Konzentrat	1000 ml	DM 19,90	500 Liter	DM 0,04
BP Blei-Ersatz	250 ml	DM 9,95	250 Liter	DM 0,04
Castrol TBE-Benzinzusatz	500 ml	DM 24,75	500 Liter	DM 0,05
ERC Motor Guard	200 ml	DM 10,95	50 Liter	DM 0,22
Esso Ventilschutz Protect Plus	250 ml	DM 12,50	250 Liter	DM 0,05
Esso Ventilschutz Plus	250 ml	DM 2,50	40 Liter	DM 0,06
Liqui Moly Blei-Ersatz	150 ml	DM 5,95	45 Liter	DM 0,13
Shell OK plus Ventilschutz	500 ml	DM 19,95	500 Liter	DM 0,04

Wer selbst schraubt kann probieren, ob der Motor ohne Bleibenzin oder Ersatzstoffe läuft: Ventilspiel genau einstellen, bleifrei tanken und nach rd. 1.000 km erneut das Spiel prüfen. Hat es sich nicht verringert, kann man weiter bleifrei tanken und sollte sicherheitshalber die Einstellintervalle für das Ventilspiel halbieren.

Nach einem Telefonat am 03.07.96 mit Herrn Lenz von der Fa. Auto Lenz in Heidelberg, bekannt für Kat-Nachrüstungen, kann folgendes zur Benutzung von Additiven gesagt werden: Auf den Einsatz von Additiven kann getrost verzichtet werden, da diese nachweislich nur "reinigende" Wirkung haben. Gegen Motorklingeln und Klopfen sollen die Additive übrigens überhaupt nichts bringen. Also eine Art "Mogelpackung"?!?!

Wer den Aufwand mit den Additiven oder der häufigen Ventilspielkontrolle scheut, kann seinen Motor auf gehärtete bleifreitaugliche Ventilsitze umbauen lassen. Dies lohnt jedoch nur im Rahmen einer Motorrevision und ist eine kostspielige Angelegenheit. Ich habe für meine Zylinderkopfüberholung vor vier Jahren ca. DM 1.500,-- bezahlt. Bislang habe ich keinerlei Probleme mit dem Konsum von bleifreien Super Sprit.
Für die zukünftigen Steuerpläne unserer Regierung, Erhöhung der Steuer ab 1.1.97 auf DM 38,80/ 100ccm für unsere "Stinker", ist die Nachrüstung eines Kat´s durchaus in Erwägung zu ziehen.
Bezüglich der Kat-Nachrüstung für alle Spidertypen mit Vergaseranlagen könnt Ihr den Artikel *Kat-Nachrüstung* auf Seite 39 lesen.

teilweise Auszüge aus Motor Klassik 6/1996

jh

Fiat 124 Sport Club e.V.

Teures Öl

Werkstätten treiben Service-Kosten in die Höhe. Der ADAC empfiehlt bei Ölwechsel grundsätzlich vor Beginn der Arbeiten nach dem Preis zu fragen. Immer mehr Werkstätten füllen bei einem Ölwechsel - oft ohne den Kunden zu informieren - ein teures und meist unnötiges synthetisches Öl ein. Durch diese Bevormundung werden die Kosten für den Service ungerechtfertigt in die Höhe getrieben. Wie der ADAC bei einer Überprüfung von Werkstatt-Rechnungen herausgefunden hat, wurden für einen Ölwechsel in der Polo- und Golf-Klasse beim gleichen Modell zwischen 20 und 105 Mark gefordert!!!
Am preiwertesten schnitten die Vertragshändler von Ford (Durchschnittspreis pro Liter 12,90 DM), Renault (13,50 DM) und Opel (14,60 DM) ab. Dabei können Ford-Werkstätten auf besonders günstige hauseigene Ölsorten zurückgreifen und berechnen teilweise nur rund neun Mark für ein handelsübliches Mehrbereichs-Öl der Viskositäts-Klasse SAE 15W-40 und dreizehn Mark für ein SAE 10W-40-Öl. Teuer wird es in jedem Fall bei den Werkstätten, die langfristige Verträge mit großen Ölfirmen abgeschlossen haben und daher an deren Produkte gebunden sind.

Der ADAC empfiehlt Autofahrern, vor dem Ölwechsel in der Werkstatt grundsätzlich nach dem Preis zu fragen und auch zu erkunden, ob ein billigeres, vom Fahrzeughersteller freigegebenes oder zugelassenes Öl ebenso zuverlässig ist wie eine teurere Qualität. Wichtige Hinweise finden sich in der Betriebsanleitung. Zahlreiche Werkstätten haben auch nichts dagegen, wenn der Kunde ein günstig erworbenes Öl mitbringt und für die Entsorgung des Altöls (normalerweise eine Mark pro Liter) bezahlt. Viele Tankstellen bieten einen Ölwechsel-Service an, der vielfach billiger ist als in der Werkstatt. Und bei spezialisierten Ölwechsel-Zentren werden zunehmend auch gute, aber preiswerte Marken angeboten.

Auch hierzu wieder eine Anmerkung der Redaktion, die sich aus dem Telefonat mit Herrn Lenz ergab: Zwischen den billigen "Kaufhaus-Ölen" und den Markenöle gibt es sehr wohl einen Unterschied, wie auch ich jetzt lernen mußte. Nicht umsonst ergibt sich hier eine Preisdifferenz von bis zu DM 4,- pro Liter und mehr. Die Öle der Billiganbieter werden nämlich aus Altöl hergestellt, was zunächst einmal nicht schlimm ist. Viel gravierender ist hier das Fehlen der entscheidenden Additive, die als Korrosions- und Verschleißschutz eingesetzt werden.

Auszug aus der ADAC Pressestelle ND/124/95

träge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbei

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

ASCII-Text·Rich Text Format·MS Word 5.x·Windows Write
Word f. Windows 1.x+2.0+6.0·Word Perfect 5.0+5.1
Pagemaker 4.0 + 5.0

Eure Disketten erhaltet Ihr natürlich auf Wunsch zurück.
Natürlich könnt Ihr Beiträge auch **schriftlich** einreichen (ohne Datenträger)!

träge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbei

Fiat 124 Spider Club e.V.

Neue Mitglieder:

Petra Gutknecht-Stöhr	Fritz-Reuter-Str. 4 33 604 Bielefeld	05 21 - 29 61 12 Region 5
Jürgen Franz	Nachtigallenweg 6 32 479 Hille	0 57 34 - 22 70 Region 5
Markus Grohnert	Oberscheidtstr. 28 45 149 Essen	02 01 - 7 10 93 03 Region 7
Ulrich Brenken	Unterer Beerer 20 97 236 Randersacker	Region 9
Friedhelm Reuner	Erlenkamp 97 30 826 Garbsen	0 51 31 - 24 70 Region 5
Christian Horbrücker	Homburger Landstr. 836 60 437 Frankfurt/Main	0 69 - 5 09 11 41 Region 8

Austritte:

Gerhard Frierich	Berlin
Thomas Goes	Winsen
Felix Namuth	Kiel
Olaf Tessarzyk	Hamburg
Rainer Tschierschwitz	München
Roland Schraag	Stuttgart
Harald Siedler	Buchholz
Axel Kuhbier	Kierspe

Änderungen:

Adam Sosna	Im Pferdebrook 5 ?? ??? Bielefeld	??? - ???
Martin Neddermann	Georg-Droste-Str. 59 28 201 Bremen	04 21 - 8 72 99 83
Chris Bauer	Pestalozzistr. 9 04 916 Schönewalde	??? - ???
Gerd & Stefanie Murtfeld	Grabenstr. 31 53 359 Rheinbach	0 22 26 - 76 04
Guido Brüning	Schwerfener Hauptstr. 54 53 909 Zülpich	0 22 52 - 8 18 12

Fiat 124 Spider Club e.V.

Änderungen:

Mario Berluti	Wendelinusstr. 30 76 646 Bruchsal-Untergrombach	0 72 57 - 52 42
Martin Neddermann	Georg-Droste-Str. 59 28 201 Bremen	04 21 - 8 72 99 83
Christiane & Peter Henzler	Hans-Kudlich-Str. 1 71 120 Grafenau	0 70 33 - 4 31 11
Sönke Suhr & Ina Zimmermann	Holtenklinkerstr. 116 A 21 029 Hamburg	??? - ???
Klaus Vollmar & Claudia Bodky	Am Lehnstein 26 97 337 Dettelbach	0 93 24 - 52 36
Armin Albus	Jahnstr. 1 74 360 Auenstein	0 70 62 - 6 50 59
Michael Möller	==> nur Telefon-Nr.	0 40 - 81 04 21
Christian Laux	==> nur Telefon-Nr.	05 21 - 16 30 00
Nenad Ristic	==> nur Telefon-Nr.	0 52 22 - 1 03 05

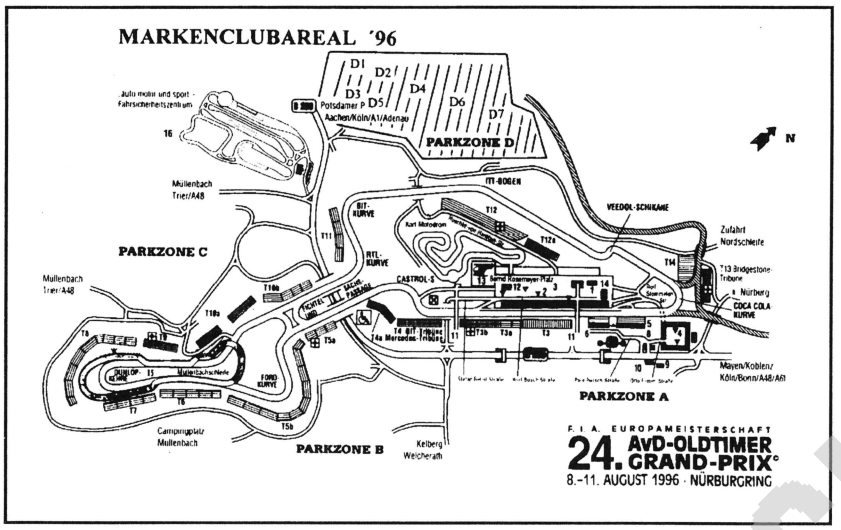
Überprüft bitte die Adressen auf deren Richtigkeit. Zur Korrektur von etwaigen Fehlern bzw. Ergänzungen (gekennzeichnet durch Fragezeichen) wendet Euch bitte an Uwe.

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

Vielen Dank

Fiat 124 Spider Club e.V.

Der Club am Ring



Das größte Spektakel der Oldtimerszene ruft zum 24. mal zum Ring. Vom 08. bis 11. August 1996 seid Ihr Spideristi wieder aufgerufen, Eure Lieblinge, wie in jedem Spätsommer, in die Eifel zu chauffieren. Der Markenclubtreff wurde in diesem Jahr aus der Müllenbachschleife in den Hatzenbachbogen verlegt. Berücksichtigt das bitte bei Eurer Anreise, nicht daß Ihr plötzlich vor einer verlassenen Müllenbachschleife steht und Euch wundert. Die Anfahrt könnt Ihr der Rückseite des Berechtigungsscheines entnehmen.

Das Clubareal ist in diesem Jahr thematisch nach Herkunftsländern gegliedert. Alex hat bereits eine Fläche für den Club auf dem Campingplatz Müllenbach reserviert. Wie sich in den letzten Jahren herausstellte, war trotz Reservierung keine Garantie dafür gegeben, daß wir alle unmittelbar zusammen campieren konnten. Diejenigen unter Euch, die standesgemäß früh anreisen, vielleicht sogar schon donnerstags, würde ich bitten, mir eine kurze Info zukommen zu lassen, um abzusprechen, welche Möglichkeit besteht, vor Ort eine größere Fläche für uns zu reservieren. Wir planen einen größeren Stand aufzubauen, mit Partygarnitur, etc., um nicht zuletzt den kläglichen Stand von 95 vergessen zu lassen.

Ich hatte versucht bei der Nürburgring-Organisation einen Stromanschluß zu organisieren. Wie man mir jedoch mitteilte, waren wir der einzigste Club, der Interesse gezeigt hat. Vielleicht ist jemand unter Euch, der ein Notstromaggregat besorgen kann.

Würstchen und Getränke (falls Kühlmöglichkeit vorhanden) werden wir ebenfalls organisieren, um einen gemütlichen gemeinsamen Clubabend zu verbringen. Sollte jemand unter Euch im Besitz eines Gasgrills sein, würde ich den/diejenige unter Euch bitten, mich dies wissen zu lassen.

Für den Zufahrtsberechtigungsschein muß dieses Jahr nicht in Vorkasse getreten werden. Pro Fahrzeug ist ein Einfahrtsberechtigungsschein erforderlich, den Ihr, bei Eurem Regionalleiter anfordern könnt. Vor Ort werden dann bei Einfahrt auf das Clubareal DM 10,00 fällig, für die Ihr, in Verbindung mit dem Berechtigungsschein den Parkschein für das gesamte Wochenende erhaltet. Zusätzlich bekommt Ihr den Berechtigungscoupon zum Erwerb der Super-Bonus-Clubkarte incl. Fahrerlagerkarte.

Die Mitglieder der Regionen mit geringer Mitgliederzahl, wie z. B. München bzw. Schwarzwald können die Einfahrtsberechtigungen direkt über mich beziehen; kurzer Anruf bei der SM-Hotline genügt.
Durch die Vergabe der Berechtigungsscheine über die Regionalverantwortlichen im Rahmen der Stammtische, möchten wir natürlich die Kostenbelastung der Clubkasse so gering wie möglich halten. Vielleicht wecken wir den ein oder anderen von Euch aus dem Dornröschenschlaf.

Eine gute Anfahrt zum Ring wünscht Euch Jogi.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Herbsttreffen in der Schweiz

Wie bereits unter "Termine" angekündigt, hat sich für diesen Herbst leider niemand aus den eigenen Reihen angeboten das diesjährige Abschlußtreffen zu organisieren. Als Alternative haben wir die Möglichkeit, am 4. internationalen Pininfarina-Spider Meeting in Schwägalp/Schweiz teilzunehmen. Wie mit Fredi, einem der beiden Organisatoren besprochen. Nähere Infos und Anmeldungen könnt Ihr direkt über die Redaktion beziehen.

Pininfarina Spider

REGISTER BODENSEE

Programmablauf

Samstag, 21. September 1996

10.00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer auf dem Restaurant-Parkplatz beim Ski-Lift Ennetbühl.

11.00 Uhr Fahrt nach Stein zur Schaukäserei

12.00 Uhr Mittagessen in der "Appenzeller-Stube"

13.00 Uhr Führung durch die Schaukäserei und Tonbildschau über die Herstellung des Appenzeller Käses

14.30 Uhr Besuch eines typischen Käsegeschäftes der Region mit Einkaufsmöglichkeiten

15.00 Uhr Kaffeepause mit Imbißmöglichkeiten

16.00 Uhr Besichtigung des naheliegenden Volkskundemuseums

17.00 Uhr Heimfahrt Richtung Ennetbühl und Zuweisung der Hotelzimmer

18.00 Uhr Abendessen und gemütliches Beisammensein im Restaurant "Baracke"

Der Eintrittspreis incl. Führung beträgt FR. 10,-- p. P. und muß vor der Hinfahrt bezahlt werden.

Sonntag, 22. September 1996

10.00 Uhr Fahrt auf die Schwägalp evtl. mit Seilbahnfahrt auf den Säntis (2.502m ü.M.)

12.00 Uhr Mittagessen auf dem Säntisgipfel im Restaurant Panorama oder bei der Talstation im Restaurant Berghotel Schwägalp

14.00 Uhr Prämierung der schönsten und originellsten Fahrzeuge

Anmeldeschluß ist der 31. August 1996

Spätere Anmeldungen können nicht mehr berücksichtigt werden!

Fiat 124 Spider Club e.V.

Saisonauftakttreffen in der Eifel

Eifelrallye der Fiat-Spider-Fans

Ideales Wetter für Cabriolets hatten die rund 25 Mitglieder des „Fiat Spider 124 Deutschland Club", die am Samstag ihren Saisonauftakt mit einer Rallye quer durch die Eifel begingen. Treffpunkt war der Parkplatz des Bad Münstereifeler Eifelbades. Die Besitzer der kleinen spritzigen Wagen, die bis 1985 gebaut wurden, waren aus ganz Deutschland angereist. Die Nummernschilder verrieten, daß Clubmitglieder von Hamburg bis Mainz vertreten waren. Die von Gerd Murtfeld und Oliver Matthes organisierte Rallye ging von Münstereifel aus nach Blankenheim und von dort nach Wershofen. Unterwegs mußten die Spider-Fans fachliche Testfragen beantworten und ihre sportlichen Fähigkeiten beim Radkappen- und Bremsscheiben-Weitwurf unter Beweis stellen. (hn/Bild: Nickel)

Der Artikel wurde dem Kölner Stadtanzeiger entnommen.
Jaques und Michaela, die von dem Treffen aus der Markt erfuhren, schrieben: "Es war ein traumhaftes Wochenende mit viel Sonnenschein, viel Spaß und vielen Tips rund um den Spider".

So sahen unsere BeifahrerInnen ihren Fahrer bei der Orientierungsfahrt, v.l.n.r. Alfred, Jaques und Werner.

Pfingsttreffen 96 in Löhne

Neue Westfälische, Nr. 122
Dienstag, 28. Mai 1996

Deutschlandtreffen des „Fiat 124 Spider Clubs" am Wochenende in Löhne

Dankbar für jede regenfreie Minute

Von Ulf Hanke

Löhne. Dankbar für jede regenfreie Minute: Die Mitglieder des Fiat Spider 124 Clubs nutzten am Sonntag vormittag den strahlenden Sonnenschein zur verdecklosen Orientierungsfahrt durchs Weserbergland. Über Pfingsten fand in Löhne das Deutschlandtreffen des in Bad Soden ansässigen Vereins statt.

Die mit Abstand längste Anreise hatte der Passauer Diplomat Wolfgang Loher. Von Kiew aus reiste er zu seinem Fiat Spider nach Passau, um schließlich in über sechs Stunden Autofahrt am Samstagmorgen in Löhne zu sein. Das älteste Auto am Platz war das „Rotkäppchen", ein Fiat Spider der frühen Bauserie von 1967.

Glück im Unglück für die Cabriofahrer, daß die Orientierungsfahrt über Vlotho, Rinteln, Bückeburg, Porta Westfalica und Löhne tröpfchenfrei blieb. Zwischen den Pfingstschauern ein wahrer Lichtblick. Denn ein festes Dach über dem Kopf gibt's für den Spider nicht. Zwar existiert ein nahezu baugleiches Coupe, „doch dann heißt der Spider nicht mehr Spider und sieht auch völlig anders aus", weiß Marco Kollmeier, Mitorganisator des Pfingsttreffen seines Vereins aus Paderborn.

Am Sonntagabend stand Präsident Ul Kronenberg aus Bad Soden, zehn Ki lometer vor Frankfurt, zur Wieder wahl. Die Spiderfans treffen sich jähr lich zu Pfingsten zur Jahreshauptver sammlung an einem anderen Ort „Wir wollen Landschaft und Leute kennenlernen", begründete Friede Jürging, einziges Löhner Mitglied dieses Anliegen. Foto: Hanke.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Pfingsttreffen 96 in Löhne

Fiat 124 Spider-Freunde reisten aus ganz Deutschland zum großen Treffen in Löhne an

Alte »Schätzchen« auf vier Rädern

Löhne (LZ). Was sie verbindet, ist die Liebe zu einem ungewöhnlichen Auto: 80 Mitglieder des Fiat 124 Spider-Clubs waren am Wochenende zum großen Treffen gekommen - und hatten dabei noch Glück mit dem Wetter. Denn am Sonntag, dem Haupttag der Veranstaltung, waren die Regenwolken verschwunden und die Sonne lachte vom Himmel - Grundvoraussetzung für Cabriopiloten, um offen fahren zu können. Eine Orientierungsfahrt erwartete am Sonntag zunächst Fiat Spider-Freunde, die hier in Löhne ihr Jahrestreffen abhielten. Die weiteste Anreise hatte Wolfgang Loher, der mit seinem Spider aus Passau gekommen war. Bei der Orientierungsfahrt, die am Vormittag begann, mußten die 35 Spider-Piloten verschiedene Aufgaben lösen und Fragen beantworten. Zum Beispiel mußten sie in Erfahrung bringen, was Kaiser Wilhelm in seiner rechten Hand hält.

Anschließend war großes Treffen auf dem Parkplatz vor dem Modehaus Bruno Kleine. Hier konnten sich auch Besucher ein Bild von der auserlesenen Schönheit der Fahrzeuge machen. Der älteste Spider an diesem Nachmittag stammte übrigens aus dem Jahr 1967. Manch einer staunte da nicht schlecht: Vor allem der gute Zustand der Fahrzeuge gab immer wieder Anlaß zu Nachfragen. Nicht wenige mögen dabei auf den Geschmack gekommen sein, um sich selbst einen Fiat Spider zuzulegen. Im Entenhof hielt der Club abends seine Jahreshauptversammlung ab. Organisiert hatten das Treffen Marco Kollmeier (Paderborn), Christian Laux (Bielefeld), Burkhart Stange (Bielefeld) und der Löhner Friedel Jürging.

An dieser Stelle sollte eigentich ein Artikel von Christane Büll erscheinen. Nach telefonischer Rücksprache mit ihr, ist dieser wohl in der internen Hauspost (schon vermehrt vorgekommen) abhanden gekommen zu sein. Wir werden diesen jedoch im nächsten SM nachreichen.

Wie Ihr vielleicht auf dem Bild Seite 24 erkennen könnt, alle in dicken Regenjacken eingehüllt, meinte es Petrus nicht besonders gut mit uns. Zur Orientierungsfahrt am Sonntag behielt jedoch die Sonne die Oberhand, zumindestens bis 14.00 Uhr. Das Treffen kann als rundherum gelungen bezeichnet werden. Die Organisatoren haben sich sehr viel Mühe gegeben, angefangen beim wirklich tollen Hotel, übrigens einer alten Mühle mit tollem Ambiente, über die Weserschiffahrt, der wunderschönen Orientierungsfahrt durch das Weserbergland, die kulinarischen Abendgerichte bishin zu den super Preisen. All diese Punkte haben dazu beigetragen, das schlechte Wetter fast in den Hintergrund treten lassen.

Am Montag durften wir dann Einblick in die "heiligen" Hallen der Fa. Köster bei Würstchen und Getränken nehmen.

Ein großes Lob hat an dieser Stelle die niedrige Belastung der Clubkasse verdient. Nahezu alle Gelder konnten durch Sponsoren abgedeckt werden.
Die Gesamtkosten für das Pfingsttreffen 1996 beliefen sich somit auf sage und schreibe (inkl. der Getränke für die Jahreshauptversammlung)

DM 220,49,- !!!

Danken wollen wir vor allem den Firmen Akai und FIAT, die das Treffen großzügig unterstützt haben.

Ein Organisationsteam für das Jahreshaupttreffen ´97 hat sich bereits gefunden. Die Reise geht 1997 nach Bad Segeberg.

jh

Memo von Marco Kollmeier: Durch Anmeldungsnachzügler, die sich nicht schriftlich verbindlich angemeldet haben, entstanden Organisationsprobleme, die sich dann auch finanziell auswirkten. So mußten Abnahmeverpflichtungen von gebuchten Menüs erfüllt werden, und die Kosten dieser tatsächlich nicht erschienenen Teilnehmer übernommen werden. Gleiches galt für die Verköstigung der Rallyeteilnehmer, da hier mit Prognosewerten gearbeitet werden mußte. Dies ist sicherlich ein interessanter Punkt für kommende Treffenorganisatoren, solche Fehler auszuschließen bzw. kalkulierbarer zu machen.

Fiat 124 Spider-Club e.V.

Scherben bringen Glück, Backsteine...

Die nachfolgende Geschichte ist leider Realität. Am Sonntag, den 30. Juni gingen bei mir zwei Zeitungsartikel von Hardy (Burkhard Stange) aus Bielefeld ein, was leider zwei unserer Clubmitglieder schwer traf. Aus Platzgründen möchte ich Euch einen davon nicht vorenthalten. Glück im Unglück war jedoch, daß sich zum Zeitpunkt des Unglücks keine Person in der Nähe der Wand aufhielt.

Der "Rest" von Hardys Spider!

Nach anschließendem Telefonat mit Hardy, hat er schon wieder einen neuen Spider an der Hand, obwohl dieser ihn wohl nur schwer über den Verlust des "alten" hinwegtrösten kann.

Wir können den beiden, Adam und Hardy nur wünschen, daß es keine Probleme mit den Versicherungen gibt.

Ein Bild der Verwüstung: Die tonnenschwere Kalksteinwand stürzte Freitag früh auf den Abstellplatz eines Auto-Restaurators. Firmenseniior Leonhard Sosna bilanziert neun total zerstörte, zwei reparable Sportwagen. Foto: Büscher

Bildschöne Sportwagen: Eben restauriert, in Sekunden total beschädigt

Hallenwand zermalmt elf Oldtimer

Bielefeld (-md-). Die Hiobsbotschaft ereilte Adam Sosna im Auto auf dem Weg in seinen Betrieb. Eine Nachbarin informierte den Fachmann für Oldtimer-Restaurierungen darüber, was sich dort bereits kurz vor neun Uhr zugetragen hatte. Die mächtige Backsteinwand einer angrenzenden Halle begrub elf klassische Automobile unter einem Berg von Schutt. Sosna: »Mir zitterten die Knie. Glücklicherweise war noch niemand auf dem Gelände. Wir fangen morgens erst um neun Uhr an«. Der Sachschaden allerdings ist beträchtlich. Insgesamt 350 000 Mark, schätzt Sosna: »Neun der elf Autos sind schrottreif«. Für viele Liebhaber klassischer Cabriolets zerplatzt damit der Traum dieses Sommers: Ihre Lieblingsstücke waren bereits fertig restauriert und bereit zur Abholung.

Seit gut einem Jahr betreibt Sosna gemeinsam mit seinem Vater den Kraftfahrzeugbetrieb an der Eckendorfer Straße. Unmittelbar an den Abstellplatz angrenzend ist die große Sortierhalle des Entsorgungsunternehmens Wiebe. Sosna, Experte für italienische Sportwagen, insbesondere für Fiat Spider von Pininfarina, stellt seine Fahrzeuge auf dem Hof im Schutz der mächtigen Wand ab. Das Unglück passierte Freitag kurz vor der Frühstückspause. Ein Großteil der tonnenschweren Wand begrub elf Autos, zerfiel in tausend Einzelteile. Sosna: »Als ich kam, klaffte ein zehn mal acht Meter großes Loch in der Halle«. Zur Ursache gab die Firma Wiebe keine Auskunft.

Auf den begehrten Sportwagen, darunter allein acht Fiat Spider der Amerika-Version (gebaut um 1980) schlug die Wand in Einzelteilen ein, zerstörte die Autos bis tief in den Innenraum. Einige der schönen Zweisitzer waren randvoll mit Bauschutt. Ganz besonders schmerzt Adam Sosna der Verlust eines Siata Spring, eines Sportwagens, von dem es in Deutschland vor dem Unglück noch ganze acht Stück gab, nach dem Fall der Mauer nur noch sieben. Sosna: »Das Auto ist völlig zerstört«. Reparieren kann der 30jährige Kraftfahrzeugmechaniker gerade zwei der Wagen, die von der Kalksandsteinlawine nur am Rande erfaßt worden waren. Ganz blieb sein Lancia Fulvia, ein italienischer Klassiker, mit dem Sosna schon auf vielen Ausstellungen beeindruckt hat. Der Jungunternehmer hatte das gute Stück am Vorabend andernorts abgestellt.

Schmerzlich war für Sosna nicht nur die Aufgabe, seine betroffenen Kunden zu informieren. Für den Restaurator wird sich das Unglück auch in den Auftragsbüchern widerspiegeln. Die Restaurierung einiger Autos hat sich in Sekundenschnelle erledigt. Zu gebrauchen sind allenfalls noch einzelne Teile.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Das große FIAT-Spider-Buch

Wen die Botschaft noch nicht erreicht haben sollte, hier also nun die letzten Infos zum großen FIAT-Spider-Buch. Der Autor Eberhard Kittler, der vielleicht einigen unter Euch ein Begriff sein dürfte (stellvertretender Chefredakteur bei der Oldtimer-Markt), schrieb nun das ultimative Buch zum Spider. Das Buch ist ein "Muß" für jeden Spiderfahrer. Wir hatten bereits die einmalige Gelegenheit, das Buch schon in Manusskriptform auf sachliche und technische Richtigkeit hin zu begutachten. Das Skript wurde uns bei mir zu Hause beim Plausch und der Beantwortung verschiedener Fragen, da ich das Archiv "verwalte", übergeben. Wir konnten Herrn Kittler dafür gewinnen, einen Artikel für das SM zu Papier zu bringen, hier nun seine Zeilen. Vielen Dank.

jh

Liebe Freunde im Fiat 124 Club e.V.,

wenn man ein Buch über ein Kult-Mobil verfaßt, lassen immer neue Überraschungen und Fragen den Arbeitsfortgang stocken. Noch dazu, wenn es sich um das GROSSE BUCH VOM FIAT 124 SPIDER handelt, ein ultimatives Werk also, das sich mit allen bereits erschienenen Veröffentlichungen messen lassen muß.

Die Legenden und Gerüchte reichen bis in die jüngste Zeit hinein, bis zum 1985er Spidereuropa respektive des entsprechenden Volumex. Was daran liegt, daß Fiat und Pininfarina selbst nie ganz klar die Typen- und Technikhistorie durchhielten, Misch-Modelle aufs Band legen, die den Experten Rätsel aufgeben.

Hat es nun Automatik-Modelle in Europa gegeben oder nicht? Ja - aber nur ganz wenige. Sie stammte übrigens vom 1700er Opel Rekord! Gab es 1800er Spider mit den Big Tits auf der Motorhaube? Ja - aber nur im allerletzten Baujahr. Seit wann verbaute Fiat für die US-Modelle die seitlichen Positionslampen? Erst seit 1974, mit dem Ende der Europa-Produktion. Und so weiter und so fort; hunderte Fragen, die sich bei jedem neuen Kapitel auftaten. Die meisten davon sind beantwortet worden, oft erst nach mehrmaligem Hin und Her, hektischen Anrufen in Italienisch, Englisch, Hessisch und Bayerisch.

Ich habe zwei Dutzend Spezialisten besucht, fast jeden Spider-Typ gefahren: Kaum einer ist wie der andere! Die Material-Sammelei dauerte ein dreiviertel Jahr, und ganz nebenbei mußte mein Hauptjob bei der Zeitschrift OLDTIMER-MARKT getan werden, wo ich stellvertretender Chefredakteur war. Bis zum Juni 1996, dann ging's beruflich weiter als Ressortleiter bei der Stuttgarter Autozeitschrift "mot". Ich habe einige von Ihnen während der Mille Miglia und während Ihrer Clubrallye in der Eifel vorbeifliegen sehen: Lassen Sie sich überraschen, was davon ins Buch gekommen ist.

Es erscheint im August 1996 im Heel Verlag. Bleibt mir nur, Ihnen und Ihrem Club für alle Hilfe zu danken und Ihnen weiterhin viel Freude am Steuer Ihrer Spaßmobile zu wünschen!

Ciao, bis bald,

Ihr

Eberhard Kittler

Fiat 124 Sport Club e.V.

Rabatt auf das große FIAT-Spider- Buch

Die Volumex IG konnte für das Buch besonders günstige Konditionen aushandeln. Ab 50 Bestellungen werden 25% Rabatt gewährt, und ab 60 Bestellungen gar 35%! Nachdem sich Uli nun mit Uwe Binder von der VX IG und ich mich mit Gerhard Mühr vom 124 Deutschland Club abgesprochen haben, wird jeder Club 20 Exemplare abnehmen. Das bedeutet, daß wir das Buch an Mitglieder für DM 52,- zuzüglich Porto und Versand anbieten können. Für Nichtmitglieder werden wir das Buch für DM 60,- verkaufen.
Auf ca. 160 Seiten mit ca. 250 teils farbige Abbildungen wird der Spider auf den "Kopf" gestellt. Das Format ist 255 x 340 mm. Für diejenigen, die direkt zum Buchhandel gehen wollen, hier die Bestellnummer: ISBN 3-89365-501-8.

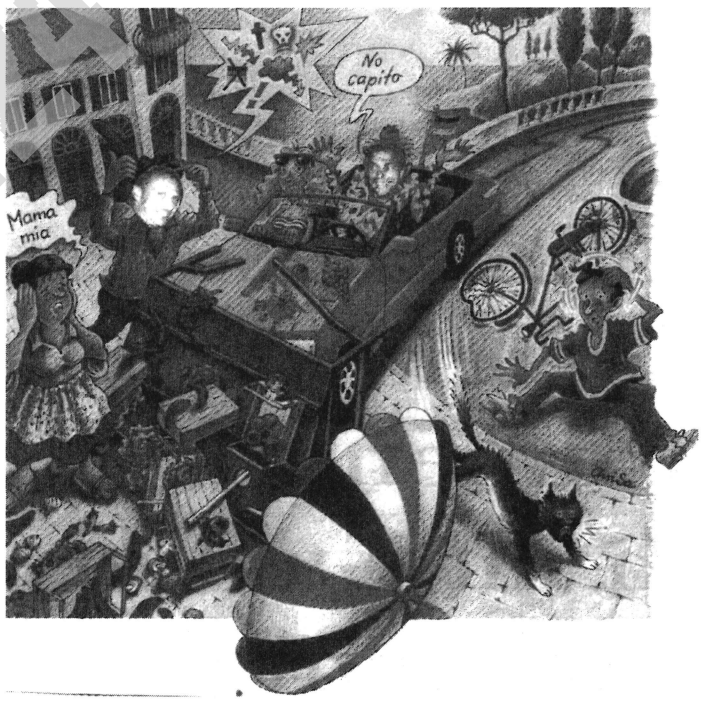
Das Angebot gilt natürlich nur, solange der Vorrat reicht. Für Bestellungen wendet Euch bitte an Uli.

jh

Markt-Titelstory 8/96, Jungbrunnen - 30 Jahre 124 Spider -

Wie bereits beim großen FIAT-Spider-Buch durften wir unsere Nase auch schon in die Titelstory der kommenden Marktausgabe hineinstecken. Auf acht Seiten wird ein Überblick über alle Spidertypen gegeben, wobei die älteren Typen BS und AS sowie insbesondere der Abarth ausführlicher behandelt werden. Ich kann jedem nur empfehlen, sich Die Oldtimer-Markt 8/96 rechtzeitig zu sichern.

jh

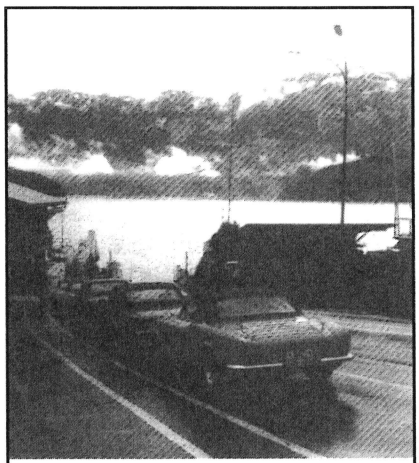


Welche Mitglieder verbergen sich wohl hier im Chaos???

Fiat 124 Spider Club e.V.

Mille Miglia 1996

Samstag, 4. Mai 1996, 9.30 Uhr, wie vereinbart, starten wir zum gemeinsamen Treffpunkt auf der „A5" Raststätte Pfungstadt



verregneter Vierwaldstätter See

bei Darmstadt.
Ines, Jürgen und Alfred hatten die Order, vom Frankfurter Kreuz kommend auf der A5 (immer gerade aus) Richtung Süden, bis kurz hinter Darmstadt zu bleiben, um dann auf der Rastätte einzulaufen. Als wir dann von Mainz auf der A67 kommend am Darmstädter Kreuz rechts (weiterhin) auf die A67 in Richtung MA abbogen, ahnte ich Böses.

Nach etwa 5 km erreichten wir die Raststätte Pfungstadt, doch kein Spider weit und breit. Was war passiert? Aufgrund meiner guten Ortskenntnisse ist mir entgangen, daß nach dem DA-Kreuz die A5 plötzlich A67 heißt und die eigentliche A5 sich abgabelt. Unter Arbeitskollegen würde man von Betriebsblindheit sprechen!

Nun war guter Rat teuer. Christopher hatte zwar ein Handy dabei, doch wußten die anderen drei die Rufnummer nicht, noch nicht.

Andrea und der Rest blieben an der Raststätte und ich fuhr zur parallel führenden A5 rüber, zur ersten Raststätte und nach dem DA-Kreuz. Fehlanzeige, kein Spider vorhanden, also auf zur nächsten Raststätte in Richtung Süden. Zwischenzeitlich haben mich die verlorengegangenen von der Gegenseite eingeholt. Es wurde die nächste Rastätte angesteuert und den Rest per Handy verständigt. So konnten wir unsere Reise doch noch mit etwas Verspätung antreten.

In Kappel/Grafenhausen wurden die heiligen Katakomben der Fa. Spider Point unter die Lupe genommen - bisher noch alles regenfrei! Unsere Verdecke wurden nun einer Dichtheitsprobe unterzogen, als ob dies FIAT vor 30 Jahren noch nicht einmal getan hätte.

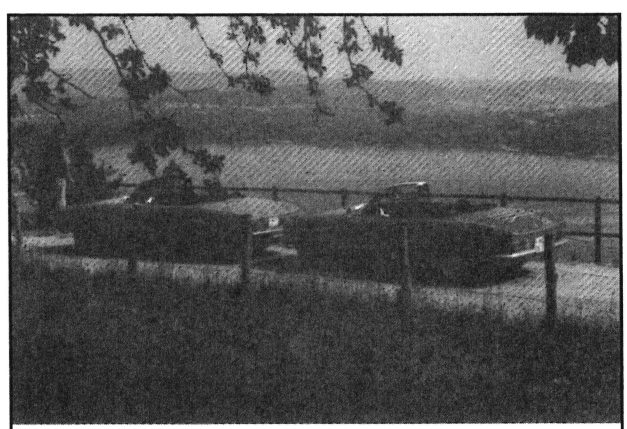
Kurz nach Luzern wurde die Autobahn bei Beckenried verlassen, um am Vierwaldstätter eine Kaffeepause direkt am See einzulegen; Christopher kannte hier nämlich ein Cafe´.
Aufgrund der schon sehr fortgeschrittenen Zeit beschlossen wir, unser erstes Nachtquartier schon in der Schweiz zu beziehen. In Beckenried ging es per Autofähre nach Gersau und von dort aus über die Axenstraße, entlang am Vierwaldstätter See in Richtung Gotthard Paß. Etwa 20 km vor Andermatt wurde die erste Unterkunft in Gurtnellen angesteuert und nach reichlich Verwirrung der Hotelbesitzerinnen durch acht Spideristi zur Bleibe für die erste Nacht auserkoren. Ein Spitzname für die Eigentümerin war schnell gefunden. Sie wurde auf den Namen „Hexli" getauft; die Teilnehmer wissen, was damit gemeint ist.

Der morgendliche Blick durch das Fenster verließ einen tollen Tag; die Sonne schickte bereits ihre ersten Strahlen auf die Erde, ohne dabei dichte Wolken durchstoßen zu müssen.

Wie bereits zuvor befürchtet, war der Gotthard Paß aufgrund Neuschnees und Kälteeinbruch gesperrt, also in den sauren Apfel beißen und ab durch die Mitte, ach nein, durch den Tunnel.

Wie sich herausstellte, war es gar nicht so einfach, den Durst unserer Bomber (Christophers Wortkreation für unseren Liebling) zu löschen. Tankstellen mit Tankautomaten waren schnell gefunden, jedoch keine einzige, die unsere Kreditkarten schlucken wollte. Endlich konnte Jürgen eine Tankstelle mit Tankwart ausfindig machen, der seine Säulen per Hand bedienen konnte.

Unser weiterer Zeitplan für den Tag wurde durch das um 14.00 Uhr startende Formel 1 Rennen bestimmt, denn wir wollten pünktlich zum Start in Italien sein. Nach Christophers Angaben sei es kein Problem, eine Trattoria o. ä. mit Fernseher, wo darüber hinaus auch noch Formel 1



Duett am Lago Maggiore

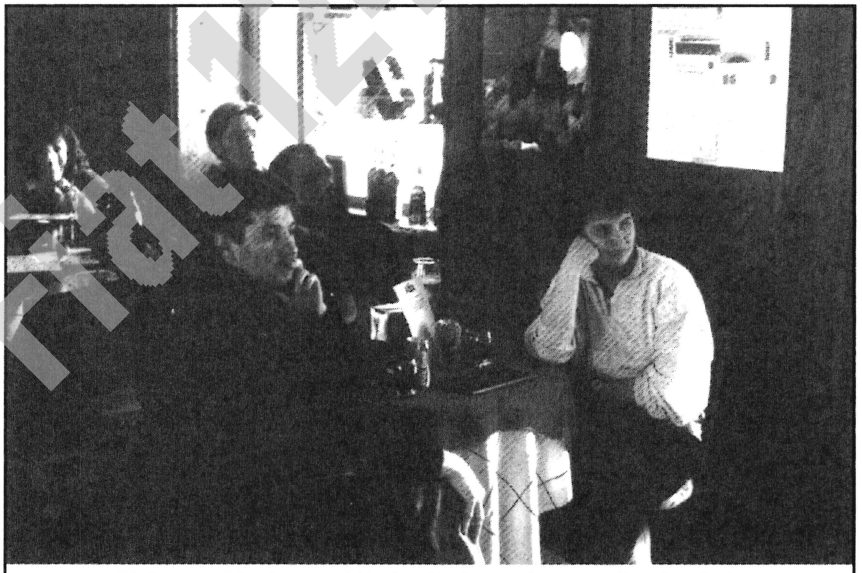
Fiat Spider e.V.

ausgestrahlt wird, zu finden!!! Sein Wort in Gottes Ohr.

Am Lago Maggiore angekommen, machte Alfred den Vorschlag, als Ersatz für den ausgefallenen Gotthardpaß, den Lago in Vira in Richtung Monte Gambarogno zu verlassen, um so unsere Spider auf eine Höhe von ca. 1.700 m hochzuschrauben. Die Strecke fand Begeisterung bei der ganzen Mannschaft, Lob an Alfred, der die Strekke schon einmal per Zweirad erprobt hatte.

Bei Indemini erreichen wir die CH/I - Grenze. Ein Schlagbaum verwehrte uns die Weiterfahrt und ein Zöllner war weit und breit nicht zu sehen. Nach einigen Minuten kam der Carabiniere herausgelaufen und staunte erst einmal nicht schlecht über den zu kontrollierenden Fuhrpark. Während er die Pässe kontrollierte, konnte er sich das Wort „Bella Machina“ nicht verkneifen. Den Ausdruck „Bella Machina“ sollte das am meisten gehörte Wort aus italienischen Munden werden. Wieder am Lago angekommen, es war bereits 14.00 Uhr, wurden zwei Pinten angesteuert. Die zweite, direkt am See in Luino gelegen, konnte einen televisore aufweisen, in dem nach Aussage des Wirtes sogar Formula Uno lief. Also, Spider direkt vor der Gelateria geparkt und rein in die gute Stubb. Doch wo war der Fernsehapparat??? War mein italienisch etwa so unverständlich? Doch da stand er, das Objekt unserer Begierde, zwar etwas im Abseits in der Küche, aber nach zusammenrücken der Stühle a´la Cinema gut einsehbar für alle. Das spannende Rennen und der zweite Platz M. Schumachers stimmte uns froh. Pünktlich zum Rennende kam die Sonne, die sich zwischenzeitlich versteckt hatte, wieder zum Vorschein.

Nach kurzem Stadtbummel fuhren wir weiter in Richtung Stresa. Weiter als etwa 5 km kamen wir allerdings zunächst nicht, da Christophers Bomber kränkelte. Was war los? Die Ladekontrolleuchte wollte einfach nicht mehr erlöschen. Christopher bat uns schon mal weiterzufahren, da viele Köche ja bekanntlich den Brei verderben.
Dank seines Handys konnten wir uns gegenseitig verständigen. Wir, also um 20.00 Uhr, versuchten ihn zu erreichen. Die einzige Stimme, die wir jedoch zu hören bekamen war eine nette Frauenstimme, die uns versuchte verständlich zu machen, daß diese Nummer nicht existieren würde. Zwischenzeitlich hatten wir schon unsere Quartiere bezogen. Ein Ristorante fürs leibliche Wohl war schnell gefunden. Was auffiel, daß sehr viele ältere Menschen wahrscheinlich ihren Kurzurlaub verbrachten. Gegen 23.00 Uhr kam Andrea dann die Idee, die Vorwahl von Deutschland zu wählen und anschließend die Vorwahl ohne 0 und dann erst die Handy-Nummer. Der Versuch war mit Erfolg gekrönt. Wie Christopher mitteilte, kam er noch etwa 30 km weit, dann gingen im wahrsten Sinne des Wortes die Lichter aus. Wir verabredeten uns für den nächsten Morgen am kranken Spider; eine Wegbeschreibung war schnell gemacht. Morgens angekommen, tauschten wir die baugleichen LIMA-Regler aus und überbrückten die erlahmte Batterie, was sich aber nicht als des Rätsels Lösung herausstellte. Ein kurzer Blick auf die LIMA-Kohle verriet uns sofort die Quelle des Fehlers. Also nichts wie hin, zum nächsten FIAT-Händler - der nicht gerade um die Ecke lag, und dort die Kohle besorgt. Sofort zeigte das Spannungsmeßgerät einen Ladestrom von 13 bis 14 Volt an. Der Rest der Spideristi nahm in der Zwischenzeit die bormeischen Inseln vor Stresa unter die Lupe.



gespannte Blicke zum Monitor, wo Miachael Schumacher seine Runden dreht

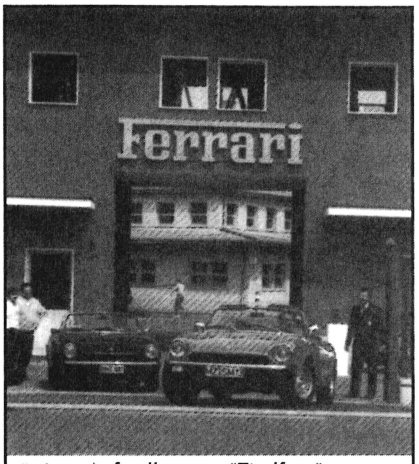
Was uns am Lago besonders gefiel, waren die alten sehenswerten Herrenhäuser, die oft direkt an den tollen Straßen des Sees gelegen waren.

Wir können den See auf jeden Fall als Reiseziel weiterempfehlen. Am nächsten Morgen lockten uns dann die roten Flitzer aus Maranello. Um unser „Tagespensum“ einhalten zu können, entschieden wir uns für die Autostrada bis Modena. Da die italienische Beschilderung für Ortschaften nicht immer der deutschen Gründlichkeit (nicht unbedingt positiv) entspricht, haben wir uns erst einmal verfahren. Ca. 500 m später

Fiat 124 Spider Club e.V.

1000 MIGLIA®

fiel das Mißgeschick auf. Also 180 Gradwende und direkt rein ins Herz von Maranello. Die magischen sieben Buchstaben des Ferrari-Werkes tauchten alsbald auf. Aufgrund von Renovierungsarbeiten am Hauptportal konnten wir hier einen regen Verkehr verzeichnen. Der Pförtner war schnell



zügiges Aufstellen zum "Titelfoto"

überredet, ein Bild mit allen fünf Spidern zu schießen. Das Zeitlimit von immerhin einer Minute war schnell erreicht. Nachdem wohl ein höherer Angestellter das Tor passierte, bekam der Pförtner kalte Füße. Er forderte uns auf, in nicht gerade höflichem italienischem Umgangston, die Spider auf dem schnellsten Wege aus der Toreinfahrt zu entfernen. Innerhalb der uns genehmigten Zeit konnten wir gerade einmal drei Fahrzeuge in Pose bringen. Schade eigentlich; wir hätten Euch gerne ein tolles Titelbild präsentiert. Vielleicht hätten die Chancen nach 18.00 Uhr besser gestanden. Wie wir feststellen durften, scheint Maranello eine „polizeifreie" Zone zu sein, wie sonst kann es angehen, daß plötzlich ein Ferrari das Werk verläßt, vollgepackt mit Meßinstrumenten und das Fahrzeug im zweiten Gang bis auf 100 km/h hochzieht. Weiter ging es ins Werksmuseum, wo diverse Formel 1 Fahrzeuge, verschiedene ältere Modelle sowie einige F40 Evolutione ausgestellt sind. Im ersten Stock befinden sich sämtliche Ferrari-Fahrzeuge, als Modell in unterschiedlichen Maßstäben nachgebildet, verschiedene Konstruktionszeichnungen von Motoren sowie deren Schnittmodellen. Das Arbeitszimmer von Enzo Ferrari ist hier originalgetreu nachgebildet. Des weiteren sind etwa 60 Pokale früherer Rennerfolge bis zum Jahre 1985 ausgestellt. Nach einstündiger Besichtigung wurde die Weiterfahrt nach Bologna angetreten.

Wie ich bereits vorher in Erfahrung bringen konnte, fand zu dieser Zeit eine der vielen Modemessen statt. Schon 25 km vor Bologna kündigte sich an, daß kein Zimmer mehr zu bekommen sei. Andrea, Christopher und ich beschlossen also, uns die Nacht im Auto um die Ohren zu schlagen, der Rest auf dem Campingplatz. So fuhren wir also mitten in der Rush-hour ins Herz von Bologna. Mopeds links und rechts, keine Markierungen auf der Straße, fünf Autos nebeneinander, wo hierzulande maximal vier Autos Platz gefunden hätten, eben typisch italienisch und nichts für schwache Nerven; einfach bellisimo. Bologna ist eine absolut sehenswerte Stadt. Schmale Gassen, tolle Gebäude und piazzas, und wer auf Touristen wartet - Fehlanzeige. Da sich Bologna für die meisten Italienbesucher, die sich zum Sonnenaalen nach Süden begeben, wohl nur als Autobahnhinweisschild darstellt, dürfte hier auch die Touristenarmut liegen. Begeistert hat uns an diesem Abend „Mezzemaniche alle ghiotta (Dicke Makkaroni mit Speck und Trüffelcreme). Geheimtip für diejenigen, die in Bologna einen Zwischenstop einlegen wollen, sollten sich das Ristorante Taverna dei Lords in der Innenstadt gut einprägen.

Die Nacht konnten wir doch relativ kurz gestalten, da wir gegenüber von unseren Autos eine Pinte ausfindig machten, die unter gedämpftem Licht noch biras und vinos verkauften. Hätte das Gewerbeaufsichtsamt nach der Konzession gefragt, hätten wir wahrscheinlich keinen Schlummertrunk mehr bekommen.

Der nächste Morgen sollte uns dann zum Südzipfel des Gardasees nach Sirmione führen. Das Spektakel MM kündigte sich am Abend schon dadurch an, daß an jeder Ecke Oldtimer standen. Am Abend machte uns erneut Christophers Wagen

technische Abnahme vor dem Sart in Brescia

Fahrgestellnummer.

1000 MIGLIA

Sorgen. Als wir nach dem allabendlichen Essen zum Hotel fuhren, wurden wir plötzlich in schwarze Nebelschwaden eingehüllt und wir glaubten, daß die Mafia auf uns schoß. Die Schüsse aus den Mündungen der Mafiosis stellten sich jedoch als Fehlzündungen von Christophers Motor heraus. Als Ursache des Übels wurde der Kondensator des Unterbrecherkontaktes ausfindig gemacht. Ausgetauscht und Bingo, läuft. Der Donnerstag morgen war gekommen. Wir machten uns auf nach Brescia, immer den Pfeilen Mille Miglia 1000 folgend. Die Spider wurden in Zentrumsnähe geparkt und die letzten Meter per pedes zurückgelegt. Angekommen am Piazza Vitoria war die technische Abnahme schon voll im Gange. Selten zuvor haben wir soviel Oldtimer auf einem Platz versammelt gesehen. Gemeldet waren für das Rennen sage und schreibe 340 Fahrzeuge!!!

gemütliches Sitzen im Bistro inmitten lauter Kostbarkeiten

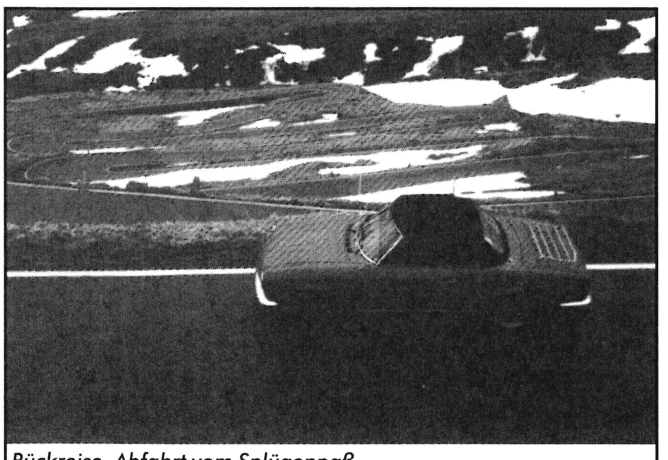
Für diejenigen unter Euch, die es nicht wissen sollten, die MM wurde als Rennen in den Jahren 1927 bis 1957 ausgetragen. Auf dem heute wieder ausgetragenen Rennen dürfen nur Fahrzeuge teilnehmen, deren Typen auch damals vertreten waren. Für unsere Spider besteht also keine Chance am Rennen teilzunehmen.

Nach der kleinen Exkursion in die Geschichte wieder zum Oldtimerrennen zurück. Die Atmosphäre ist einfach ergreifend. Von Alfa Romeo, Austin Healey und Triumph war alles vertreten was Rang und Namen hatte. Am Mittag ließen wir uns auf dem Piazza Loggia in einem Cafe´nieder und genossen einfach das Ambiente der um uns herum aufgestellten Rennfahrzeuge. Ein Alfa Romeo C6 kommt durch die enge Gasse mit ohrenbetäubendem Lärm, da diese Fahrzeuge keinen Schalldämpfer sondern lediglich ein Auspuffrohr besaßen. Für abends beschlossen wir, ein auf der Strecke gelegenes Ristorante aufzusuchen, um die Fahrzeuge „vorbeistechen" zu sehen.

Wir entschieden uns für ein Ristorante in Sirmione, etwa 200 m vor einer Ampelanlage entfernt gelegen. Die Fahrzeuge mußten hier also bei rot herunterschalten, so daß wir sie aus nächster Nähe im „Renneinsatz" bewundern konnten.

Nachdem wir ausgiebig gespeist hatten, wurde der Besitzer des Ristorantes nach der Möglichkeit des draußensitzens gefragt, gepaart mit der Versüßung eines köstlichen Weines.

Kurze Zeit später saßen wir direkt am Straßenrand, in der einen Hand unseren Wein, in der anderen die italienische Fahne. Die Nacht war in der Zwischenzeit hereingebrochen und die ersten Fahrzeuge röhrten bereits vorbei. Da kam mir die Idee, die Fahrzeuge mit der Front zur Straße hin zu parken und die herannahenden Fahrzeuge mit der installierten Fanfare bzw. den Hupen zu begrüßen, eine morz Gaudi. Abgerundet haben wir die tolle Stimme durch den Klang von Eros Ramazzotti aus unseren Autolautsprechern. Die Musik war so super, daß gegen 00.00 Uhr Alfreds Batterie beim Startversuch ihre Arbeit verweigerte. Ein unvergeßlicher Tag ging zu Ende und die



Rückreise, Abfahrt vom Splügenpaß

Fiat Spider Club e.V.

einhellige Meinung verlangte eine Wiederholung des Besuches der MM. Am Freitag morgen war der Tag der Trennung gekommen. Ein Teil wollte noch am Gardasee bleiben, Christopher mußte nach Hause und Alfred wollte weiter in Richtung Toscana. Andrea und ich machten noch einen Zwischenstop in Mailand, nicht ohne uns abends eine Vorstellung in der weltberühmten Scala angesehen zu haben. Es wurde ein Ballett von Stravinsky und eine Oper von Gianni Schicchi aufgeführt.

Weiter fuhren wir am Samstag morgen, entlang des Südwest-Ufers des Lago di Leco zum Lago di Como bis Como. Eine wunderschöne, sehr enge Straße die sich am Ufer entlang durch verträumte Ortschaften schlängelt. Ganz anders die Uferstraße auf der gegenüberliegenden Seite nach Como. Die Straße viel besser ausgebaut und überhaupt diese Seite stärker touristisch erschlossen. In Menaggio haben wir dann zum letzten Mal in Italien übernachtet. Der Sonntag führte uns zunächst hinauf zum Splügenpaß (2.113 m), der übrigens mit seiner kurvenreichen, engen Straße genau das richtige für leidenschaftliche Paßfahrer ist. Oben angekommen bot sich inmitten des meterhohen Schnee's ein gigantischer Anblick. Der Rest ist schnell erzählt. Ab Chur ging es auf die Autobahn und mit einem Tankstop und zwei kleineren Staus nach Hause.

Festzuhalten bleibt, daß dies ein erlebnisreicher Urlaub war, mit dem Höhepunkt und wie wir meinen, einem absoluten "Muß" für Oldtimerfans der Mille Miglia. Für uns steht fest, daß wir nächstes Jahr wieder dabei sind.

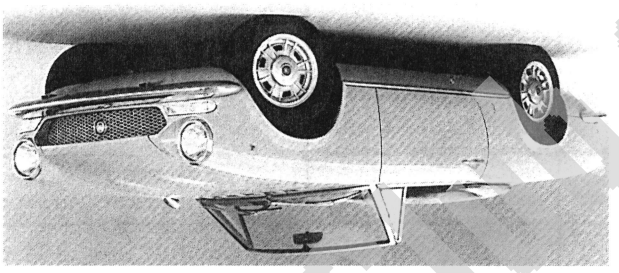
Ciao bis bald

Jogi & Andrea

Sie und Ihr Fiat Spider 124
brauchen nicht Kopf zu stehen.

HOLTMANN & NIEDERGERKE GmbH

Ersatzteile für Liebhaber-Fiat



Holtmann & Niedergerke halten ständig von A wie Ansteckнadel oder Auspuffanlage
bis Z wie Zylinderkopfdichtungen
über 13.000 Teile für FIAT Klassiker für Sie am Lager.

SERVICE
wird bei uns großgeschrieben.

Fordern Sie unsere kostenlose Preisliste an und überzeugen sich selbst.

Holtmann & Niedergerke GmbH • Meiersfelder Straße 43 • D-32760 Detmold
Telefon 0 52 31 / 5 02 48 und 5 90 04 • Telefax 0 52 31 / 5 09 85 • Vertretungen:
NL 0 59 95 / 23 36 • CH 01 / 2 42 78 18 • A 02 22 / 3 10 78 65 • F 07 159 / 68 44
SF (Fax) 08 14 / 3 39 75 • DK 0 38 36 / 65 67 • GB 08 69 / 34 02 89

Fiat Spider Cross

Modellspider im Überblick

Nach 1988 und 1992 wollen wir, Hubi und ich, Euch noch einmal eine Übersicht der uns bekannten Modelle nennen, wobei fast alle Modelle nicht mehr produziert werden und damit wertvolle Sammlerstücke geworden sind:

Hersteller	Maßstab/ Material	Art.bez.	Info
MERI KIT (Italien)	1:43 (Zinkdruckguß-Bausa	MK 5	Straßenversion 1972
		MK 6	Rallye Monte Carlo 1973 (Grp.4 Verbreiterungen 1.Serie)
		MK 7	Rallye San Remo / TAB Ufficiale 1975 (Lichaufsätze + -einlässe, Grp.4 Verbr. 2.Serie)
		MK 13	Rallye Monte Carlo 1975 (Lichtaufsätze, Grp.4 Verbr. 2.Serie)
		MK 14	Rallye Monte Carlo 1976 (Lichtaufsätze + -einlässe, Grp.4 Verbr. 2.Ser.)
Formula 43 (Italien)	1:43 (Zinkdruckguß-Bausa	FK 05	FIAT 124 AB Ufficiale 1973 (...)
		FK 06	FIAT 124 Abarth Ufficiale Porto 1974 (Straßenversion)
Racing 43 (Italien)	1:43 (Zinkdruckguß-Bausa	RK 37	FIAT 124 Abath 16V Ufficiale Porto S.Remo 1974 (Lichtaufsätze + -einlässe, Grp.4 Verbr. 2.Ser.) Limitierte Auflage: 500 Stück
		MMR 005	FIAT 124 Abarth Road Coupé (Straßenversion) Limitierte Auflage: 500 Stück
FDS Automodelli (Italien)	1:43 (Zinkdruckguß-Bausa	No. 19	FIAT Abarth 124 Rally 1973 (Grp.4 Verbreiterungen 1.Serie)
Modelos 3J (Portugal)	1:43 (Plastikguß-Bausatz	SR 11	FIAT 124 Abarth TAP 1974
		SR 12	FIAT 124 Abarth Rallye Portugal 1975 (Lichtaufsätze + -einlässe, Grp.4 Verbr. 2.Ser.)
Auto-Replic (England)	1:43 (Metall-Bausatz)	ARE 19	FIAT 124 Abarth Spider 1975
Autodrome (Holland)	1:43 (Zinkdruckguß-Bausa		FIAT 124 Sport AS
			FIAT 124 Sport BS
			FIAT US-Spider (angekündigt!)
Polytoys (England)	1:43 (Metall-Modell)	N 555 N8555	AS-Spider (blau,weiß,gelb-orange)
Bburago (Italien)	1:24 (Metall/Plastik-Mod	?	FIAT 124 Abarth Rally (blau/gelb, weiß/schwarz, rot/schwarz., hellblau-met./schwarz, gelb/schwarz)
BS-design (Deutschlan	1:87 (Plastik-Bausatz)	205	BS-Spider (unbemalt)

HWL & RDV

Fiat 124 Spider Club e.V.

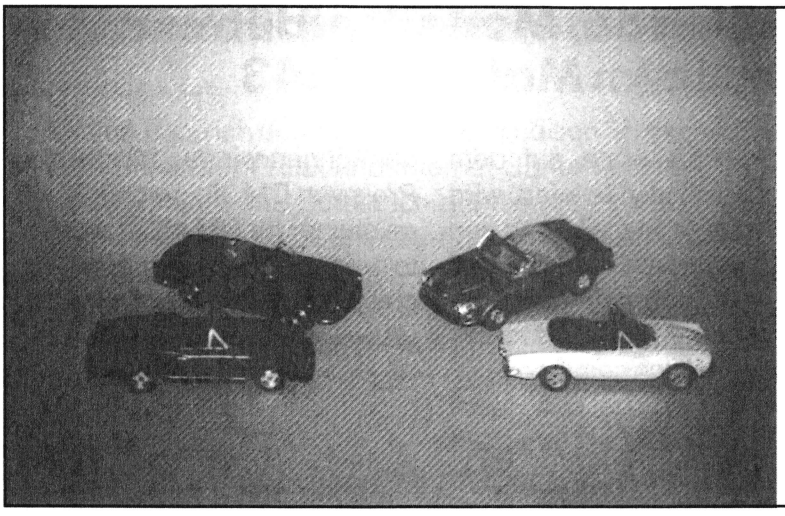
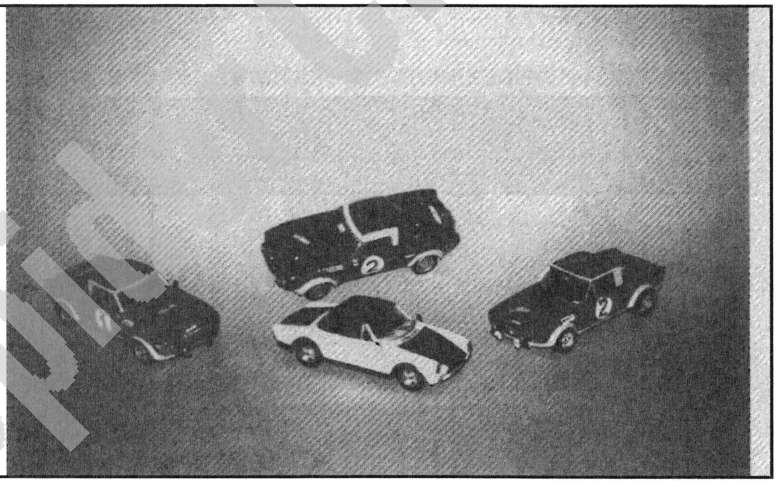


Bild 1:

links hinten:	Polytoys N 555
links vorne:	Meri Kits MK 5 (Umbau zu Euro)
rechts hinten:	Autodrome BS
rechts vorne:	Racing 43 MMR 005 (Umbau zu BS)

Bild 2:

hinten:	Meri Kits MK 13
links:	Meri Kits MK 7
vorne:	Meri Kits MK 5
rechts:	Formula 43 FK 05



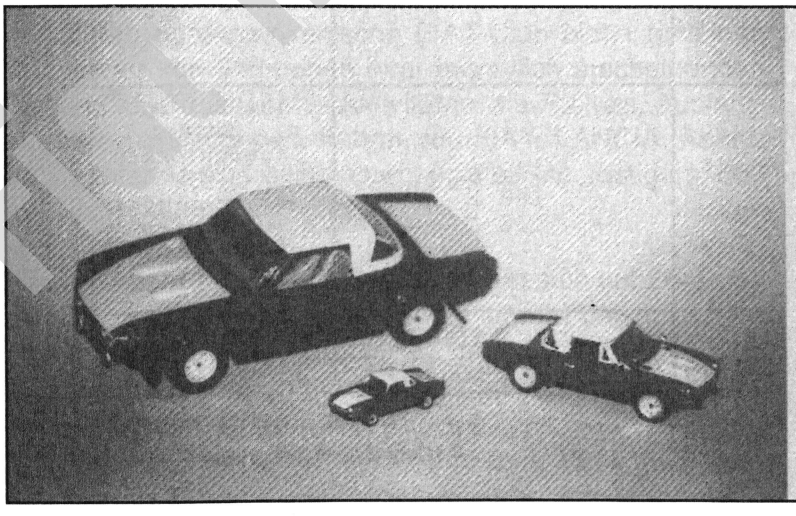


Bild 3:

hinten:	Burago 1:24
rechts:	Auto Replicas ARE 19
mitte:	bs-Design FIAT Abarth
rechts:	Formula 43 FK 05

Fiat 124 Spider Club e.V.

Endlich da, Modellspider von Vitesse im Maßstab 1:43

Endlich ist er da. Unser heißgeliebter Spider als Modell im Maßstab 1:43. Vor einigen Wochen rief mich Ralph an und fragte mich, ob ich schon über **die** Neuigkeit informiert bin. Ich antwortete nein und fragte, was es denn Neues zu berichten gäbe. Darauf er: Die Fa. Vitesse hat endlich den seit langem angekündigten Modellspider auf den Markt gebracht. Wer es noch nicht wußte, Ralph und auch Hubertus sind die Sammler schlechthin, so daß sie über Neuheiten als erste auf dem Laufenden sind. Geliefert wird er in verschiedenen Farben und Typen (siehe Kasten unten). Auf dem Markt sollen in der Zwischenzeit auch Modelle des US-Spiders erhältlich sein. Die Preise bewegen sich bei den Händlern zwischen DM 40,- und DM 50,-. Kurze Zeit nach Erscheinen im Handel erhielten wir ein Schreiben von einem Nürnberger Spielwarenhändler. Er bietet uns die Modelle zu günstigeren Konditionen an. Für Mitglieder können wir das Modell zum Preis von DM 35,- und für Nichtmitglieder für DM 45,- zzgl. Porto und Versand anbieten. Bestellen könnt Ihr den Spider bei Uli.

jh

Hersteller	Maßstab/ Material	Produkt-Nr.:	Beschreibung
Vitesse (Portugal)	1:43 (Fertig-Modell)	046 A 046 C	124 AS Sport Spider rosso azzurro
		046 B 046 D	124 BS1 Sport Spider giallo nero
		049 A 049 B 049 C	124 Sport Spider Abbarth Stradale weiß rosso giallo
		148 A 148 B 148 C	124 BS1 Sport Spider (geschlossen) arancio-rosso azzurro giallo-positano
Progetto K (Italien)	1:43 (Fertig-Modell)	EX 22 und 28	Diverse Varianten

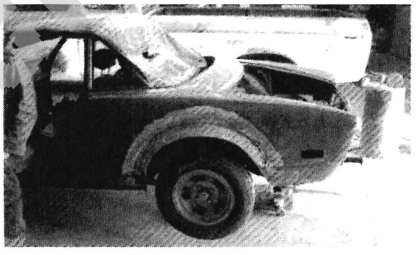
Fiat 124 Spider Club e.V.

Unendliche Weiten - Surfen im Internet

Interessiert habe ich den Artikel „Limited edition" in der letzten Ausgabe gelesen und habe mich dann doch als Computer-Freak und Internet-Surfer geärgert, daß der gute Roland Seiter keine Quellenadressen genannt hat. So bin ich auf die Idee gekommen, einmal generell das Internet nach dem FIAT Spider abzusuchen und daraus einen Artikel zu machen.
Das Internet ist, um es noch einmal für die letzten Hinterwäldler zu beschreiben, eine Ansammlung von PC's (Servern), die weltweit miteinander vernetzt sind. Quasi jedermann kann Informationen (Homepages) veröffentlichen, es gibt (noch) völlige Meinungsfreiheit. Als Internetbenutzer (Surfer) wählt man sich per PC und Modem über verschiedene Diensteanbieter (Provider oder Onlinedienste) ins Netz und los geht's.
Mit Hilfe von Suchdiensten (z.B. Lycos) bin ich an die Sache herangegangen und habe nach den Stichworten FIAT und Spider gesucht. Erstaunlicherweise war die Ergebnisliste recht groß. Am interessantesten erschienen mir folgende beide Adressen:

1. http://www.autocar.com/faqs/fiat/fiat_faq.html
2. http://www-personal.umich.edu/~hgranito/fluid/index.html

1. FIAT FAQ (frequently asked questions)
Diese Homepage enthält eigentlich alle wichtigen Informationen, die ein amerikanischer Spiderfahrer wissen müßte, bzw. Antworten auf die häufigst gestellten Fragen. Es gibt folgende Menüpunkte:
- Manufacturer Info
- Multiple Model Parts
- Specific Model Info (u.a. mit 124)
- Parts Suppliers
- Service Companies
- Books
- Magazines
- Clubs
- Acronyms


unbekannte Restauration

Neben einigen interessanten Tips werden Teilelieferer in den USA und UK (Tel.Nr. 1-800-866-FIAT nennt den nächstliegenden Distributor) sowie diverse englischsprachige Bücher aufgelistet. In der Clubliste fehlen wir noch, aber eine E-Mail ist schon geschickt, und die Liste der Akronyme beginnt mit dem bekannten „Fix It Again Tony" und endet bei „Fucking Italians Ain't Trustworthy".

2. FIAT-LANCIA Unlimited (FLU) Homepage
Der größte nordamerikanische FIAT-Club bietet für einen Clubbeitrag von $18 neben ihrer monatlich erscheinenden Zeitschrift FIAT RICAMBI Aktivitäten wie Rallyes, Ausfahrten oder Ausstellungen. Fahrer von FIAT, LANCIA, Abarth und Pininfarina sind willkommen, egal ob mit „rostigem" 850 oder dem neuen Barchetta.

FLUID ist der FLU-Ableger in Detroit, der sich auf FIAT und LANCIA spezialisiert hat. Das Motto lautet FUN!

Clubgründer ist Harry Granito, der im Internet unter folgender Adresse erreichbar ist:
hgranito@umich.edu

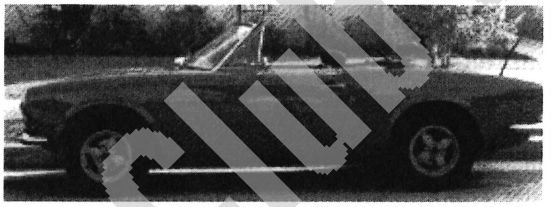
Fiat 124 Spider Club e.V.

Ein wichtiger Aspekt im Internet sind die Querverweise, die einem das Surfen erst ermöglichen. So hangelt man sich sich von Information zu Information, ohne letztlich die Herkunft zu erfahren. Beide Homepages verweisen auf andere interessante FIAT-Infoquellen:

- FIAT Brasil Homepage	http://www.fiat.br
- FIAT BRAVA/BRAVO	http://www.its.it/Fiat-Bravo-Brava
- The FIAT Page	http://www.mirafiori.com/~isaac/mira.html
- Ricambi Automobili	http://emporium.turnpike.net/~maduko/maduko.htm

Leider sind diese Querverweise nicht immer auf dem aktuellsten Stand, so daß die Adresse sich als Sackgasse erweist.

Daneben gibt es aber diverse Adressen, in denen Spiderfahrer ihre Autos präsentieren (von vorne, von der Seite, nach dem Crash etc..), in denen der Barchetta auf dem Genfer Salon das erste Mal gezeigt wurde und und und..



Unbekannter Internet-Spider

Ihr seht schon, es macht Spaß, im Internet zu surfen, ich werde versuchen, uns da draußen ein bißchen bekannt zu machen. Vielleicht kann man auf diesem Wege ja auch Kontakte zu anderen Clubs aufnehmen (Forts. folgt..)

RDV

Unser Club im Internet

Auf Vorschlag (und Arbeit) von Ralf sind wir nun im Internet vertreten. Ralf hat Mitte Juni eine Adresse im Internet eingerichtet.

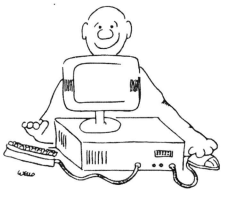
Sie lautet wie folgt:

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

Vorraussichtlich wird die Adresse auch im neuen FIAT-Spider-Buch und einer der nächsten Oldtimer-Markt-Ausgaben abgedruckt sein.

Folgende Rubriken hat Ralf unter unserer Adresse abgelegt:

Infos
Leistungen
Clubtreffen
Regionen
Aktuelle Termine



Die einzelnen Rubriken, insbesondere "Aktuelle Termine" werden ständig aktualisiert. Wie mir Ralf mitteilte, haben bislang etwa 6 "Surfer" auf die Clubadresse zugegriffen. Solltet Ihr noch weitere Ideen haben, könnt Ihr gerne Ralf bzw. mir Bescheid geben. Also dann, nichts wie auf die Datenautobahn. Weitere Informationen kann Ralf sicherlich im nächsten SM präsentieren.

jh

Fiat 124 Spider Club e.V.

FIAT im Internet

Die FIAT Automobil AG ist nun auch im Internet präsent. Nachdem die Turiner Zentrale bereits die multimedialen Fähigkeiten des weltweiten Informationsnetzes zum internationalen Staat der neuen Mittelklassemodelle Fiat Bravo und Fiat Brava nutzte, stellt sich jetzt auch die Heilbronner Vertriebsgesellschaft mit deutschen Seiten im Internet vor. Unter der Adresse http://www.fiat.de kann der Internetnutzer die einzelne Homepage anwählen. Neben der reinen Produktinformation können die User unter anderem Prospekte bestellen, den nächstgelegenen Händler erfragen, sich über Events der Marke informieren und zur Teilnahme anmelden oder die aktuellen Rennergebnisse von Alfa Romeo in der ITC abfragen. In naher Zukunft geplant, sind auch Informationen zu Finanzierungs- und Leasingsangeboten. Abgerundet wird das Internet-Angebot durch einen E-Mail-Dienst, der die direkte Kommunikation mit der Fiat-Automobil AG ermöglicht. Internetnutzer aus aller Welt können so Informationen, Meinungen und Anregungen an die Heilbronner Zentrale richten. Allein in Europa erwartet man bis zum Ende dieses Jahres 60 Millionen Internet-Nutzer.

Verbunden ist die Nutzung der Welt des Cyberspace mit Windows 95. Die hochentwikkelte Grafik des neuen Betriebssystems garantiert eine unverfälschte Wiedergabe der Produktfilme, Werbespots oder z. B. der Kaleidos-Farbpalette des neuen Lancia Y und schöpft die multimedialen Fähigkeiten des Kommunikationssystems voll aus.

Fiat Presse-Information
IF 18/1996

Kat-Nachrüstung

Mit Interesse werdet sicherlich auch Ihr die Diskussionen um die Kfz-Steuererhöhung mitverfolgt haben. Wie jetzt auch zu unserem Leidwesen als Oldie- bzw. fast Oldiebesitzern verabschiedet, dreht der Staat ab 01. Januar 1997 die Kfz-"Daumen-Steuerschraube" ganz schön zu. Eine über 100%-ige Erhöhung der Steuern für Fahrzeuge ohne G-Kat, Oldtimerbesitzer nicht ausgeschlossen, ist schlichtweg reine Abzocke!
Unsere Nachbaren z.B. müssen für Oldtimer teilweise (NL, GB) oder nur geringe Steuern (F, I) entrichten. Hier hofft Herr Kraut, Sprecher des Deuvet, daß noch '96 eine Regelung für ein Wechselkennzeichen geschaffen und die Möglichkeit des roten Kennzeichens über die Fahrten zu Treffen und Probefahrten deutlich erweitert werden. Der Verkehrsminister Matthias Wissmann, der ja als Oldiefan bekannt ist, wiegelt ab: "Die Regierung unterstützt ausdrücklich die Automobiltradition", ich frage mich nur wo? Nur wie will man sich als "kleiner" Spiderfahrer zur Wehr setzen???
In jedem Fall war dies der Anlaß für mich, mich ans Telefon zu schwingen und Herrn Alois Lenz, als autorisierte Werkstatt von Paul Wurm (Ihr erinnert Euch die mit den Kat´s), anzurufen. Die momentane Situation sieht so aus, daß für eine G-Kat-Nachrüstung für unseren Spider ca. DM 3.500,- inkl. Montage und Eintragung anzulegen sind. Dies betrifft allerdings nur die Spider, man höre und staune, mit Vergaserbestückung. Das soll nicht heißen, daß für Einspritzmodelle eine Nachrüstung nicht möglich ist, sondern viel mehr, daß eine spezielle Regelelektronik entwickelt werden müßte. Vorraussetzung hierfür wäre eine entsprechend hohe Anzahl von Fahrzeugen.
Ich habe einmal ausgerechnet, nach wievielen Jahren sich die Nachrüstung amortisieren würde. Bei meinem 1.600er BS 1 käme ich auf stattliche 8,75 Jahre!!! Ihr seht also, daß sich die Nachrüstung in erster Linie an das Umweltbewußtsein jedes einzelnen richtet.

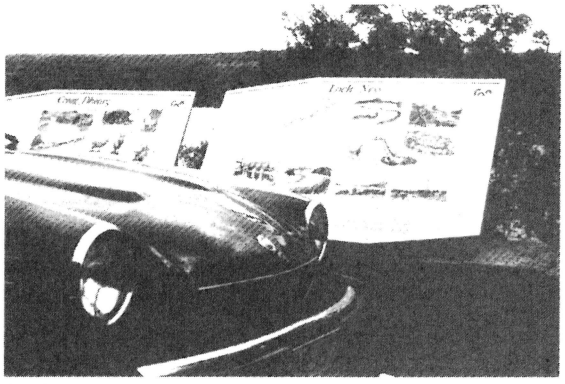
Hier also vorab meine Frage an Euch: Wer hätte Interesse an der Nachrüstung eines G-Kats durch die Fa. Lenz? Interessente möchte ich bitten, sich an mich zu wenden.

Übrigens, die Funktionsweise der nachgerüsteten Kat-Anlage werde ich im nächsten SM beschreiben. Hierzu wird es auch noch ein paar interessante Hinweise zu gehärteten Ventilsitzen im Zusammenhang mit bleifreiem Sprit geben.

jh

Fiat Spider Club e.V.

Schottland - ein unvergeßliches Spidererlebnis



Spider mit "Nessi"

Obwohl nun schon fast 2 Jahre her, die Tour begann genau am 17.06.1994, wird mir der Urlaub immer in guter Erinnerung bleiben. Ich weiß noch, wie oft ich mich fragte, ob Schottland denn wirklich das richtige Urlaubsziel mit einem von der Sonne verwöhnten alten US-CS 1 sei. Ca. 5.000 Kilometer standen bevor, und das in einem Zeitraum von ca. drei Wochen. Nun ja, nachdem ich vorher eine große Inspektion gemacht, den Vergaser gereinigt, eine elektronische Zündung eingebaut sowie den Auspuff erneuert hatte, konnte ich nur darauf hoffen, daß mein Spider durchhielt. Zur Sicherheit nahm ich etwas mehr Werkzeug als üblich, das Reparaturhandbuch sowie einen Ersatzteilkatalog meines Teilehändlers mit (man kann ja nie wissen, wozu das gut ist). Übrig blieb jedoch noch so viel Kofferraumvolumen, so daß Gepäck für 2 Personen problemlos untergebracht werden konnte. Auch die Rückbank wurde mit allerlei warmen Klamotten, wie Daunenjacken, Mützen und Schals voll ausgenutzt. Denn in Schottland sollte es ja auch im Sommer hin und wieder mal etwas kühler sein als im Süden Europas. So, das zu den Vorbereitungen.

Die Reise begann in Wesseling und führte zunächst nach Rotterdam/Europort. Gerade beladen und zum Losfahren bereit, viel mir die Sonnenblende nach unten - schnell noch die Schrauben anziehen und los - dachte ich mir. Beim Anziehen einer Schraube machte es jedoch klack und schon war sie abgebrochen. Und das ausgerechnet jetzt, wo die Fähre doch wartet. Doch, ich konnte kaum glauben, fand ich nach kurzem suchen in meiner Garage eine passende Ersatzschraube. Meine damalige Freundin Claudia meinte nur: "Das fängt ja gut an und wenn das so weiter geht, steht uns ja noch einiges bevor". Ich hatte zwar ähnliche Gedanken, schob sie aber zur Seite und so fuhren wir nun endlich los.

Am Hafen von Europort, ohne weitere Probleme angekommen (Sogar etwas zu früh!), konnten wir bald auf die Fähre, die uns nach Hull bringen sollte. Allein schon beim Hineinfahren in die Fähre begann irgendwie das etwas andere Urlaubsfeeling. An Bord bezogen wir unsere Kabine und genossen auf dem Deck die Sonne und das Meer. Nach einem leckeren Dinner, einer relativ gut und ohne Seekrankheit verbrachten Nacht, konnten wir nach dem Frühstück so gegen 08.00 Uhr die Fähre verlassen. Nun auf Englands Boden angekommen, war das Wetter nicht mehr so schön wie in Rotterdam - etwas diesig und auch etwas kühler - aber kein Regen. So verließen wir die Fähre natürlich offen, eingepackt in unseren warmen Klamotten und unter den etwas

Endlich auf der Fähre

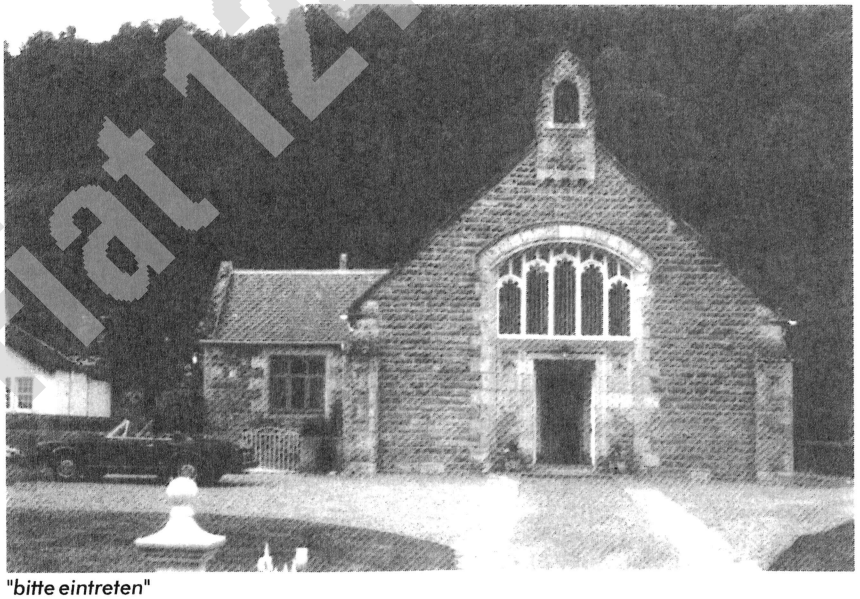
Fiat 124 Spider Club e.V.

verdutzten Blicken der anderen Mitreisenden. Ich hatte ein wenig Angst vor dem nun auf uns zukommenden Linksverkehr, doch im weiteren Streckenverlauf stellte sich die Angst als unbegründet heraus.

Von Hull führte uns die Strecke über York, wo wir hielten, um uns auf dem Wochenmarkt u.a. mit etwas Eßbarem einzudekken. Dort kaufte ich mir übrigens die Schottenkappe, die ich heute noch beim Spiderfahren trage. Weiter gings am Rande der Nordsee vorbei über Middlesbrough, Newcastle, Belford und Dunbarbis nach Edinburgh. Am Abend in Schottlands Hauptstadt angekommen, fing es an "cats and dogs" zu regnen. Nach erfolglosen Versuchen in Edinburgh fanden wir endlich eine Unterkunft, etwas außerhalb, in einem einfachen Gasthaus. Am anderen Morgen erwartete uns herrlicher Sonnenschein und so fuhren wir offen nach Edinburgh. Zwei herrliche Tage verbrachten wir dort und sahen uns u. a. die 1400 Jahre alte Burg und die Altstadt an. Eine oben-ohne Bustour durch die Stadt rundete die Stadtbesichtigung ab und in Erinnerung bleibt Edinburgh für mich als schönste Stadt in Schottland.

Die wunderschöne Landschaft Schottlands

Weiter ging es nach Dundee, Aberdeen nach Invernees über schöne Straßen vorbei an herrlichen Landschaften. Gehalten wurde dort, wo es uns gefiel und uns gefiel es je höher wir in den Norden fuhren immer besser. Die Straßen wurden immer leerer, die Leute immer netter und der Tee immer besser und dazu billiger. Eine Beschreibung der einzelnen Ortschaften und der von uns besichtigten Castles möchte ich hier nicht beginnen, dazu könnt Ihr ja bei Interesse in diversen Reiseführern nachschlagen. Von Inverness sind wir vorbei am bekannten "Loch Ness", doch leider ohne Nessi gesehenzu haben. Dafür haben wir jedoch einige Erinnerungsfotos mit dem Spider als Nessi-Ersatz am Ufer des Lochs gemacht. Über Fort Augustus und Invergarry führte uns der Weg in Richtung Insel Skye. Nach einer Übernachtung am Ort des Fährübergangs (Kyle of Lochalsh) im Hause einer reizenden alten Lady mit original englichem breakfast am Morgen, gelangten wir nach einer kurzen Fährfahrt auf die Insel. Skye ist einfach eine Reise wert, weil sowohl die Orte als auch die Landschaft einmalig auf uns wirkten. Wir sind vorbei an Portree nach Staffin gefahren und haben in einem alten Country House namens "Flodigarry" fast direkt am Meer übernachtet. Totale altschottische Atmosphäre, höfliche Bedienung, super Ausblick und am Mittag ein live-Dudelsack-Konzert (schön zu hören, aber man freut sich auch, wenn es wieder vorbei ist).



"bitte eintreten"

Von Skye ging es in Richtung Kinlochewe nach Ullapool, vorbei an wundervollen Stränden, traumhaften Meeresbuchten und auf sog. One-Way-Straßen,

Fiat 124 Spider Club e.V.

die wir meistens ganz für uns alleine hatten. Das Wetter wechselte immer wieder zwischen leicht diesig und Sonnenschein. Leider war es diesig, als wir an den schönen Stränden vorbeifuhren. Doch diese Gegend ist für uns als die landschaftlich schönste in Erinnerung geblieben. Weiter ging es so nah wie möglich an der Küste über Lochinver vorbei, Durness nach Scrabster. Von dort aus über Wick, Lybster, Helmsdale, Bonar Bridge wieder nach Invernees. Wieder vorbei am Loch Ness (schon wieder kein Nessi gesehen) zum Fort William, von dort nach Oban und weiter an der Küste vorbei bis nach Glasgow. Dort nur durchgefahren um wieder nahe der Küste über Kilmarnock über Ayr zu gelangen. Dort hat uns der Küstenabschnitt auch total gut gefallen. Nach einigen Tagen Aufenthalt in Dunure nahe Ayr sind wir dann weiter die Küste hinunter über Dumfries nach Carlisle auf die Autobahn, die uns zum Abschluß der Reise noch nach London bringen sollte, wo wir auch noch ein paar Tage verbrachten. Doch nach nunmehr fast 3 Wochen Ruhe und Beschaulichkeit in Schottland,wirkte London auf mich wie ein Hexenkessel, wo Menschen und Verkehr nur so brodeln. Als Gegensatz ganz schön zwar, doch war ich froh, als wir nach drei Tagen London wieder Richtung Dover unterwegs waren. Dort wartete die Fähre, die uns wieder aufs Festland bringen sollte. Dannin Calais bei strahlender Sonne angekommen, fuhren wir wieder in Richtung Heimat und hatten das Gefühl, einen wundervollen Urlaub verbracht zu haben, der es wert wäre, wiederholt zu werden.

"rückwärts" durch Schottland

Als Nachsatz möchte ich noch sagen, daß die Menschen in Schottland sehr liebenswürdig sind. Wir haben mit vielen netten Leuten Kontakt gehabt und sind immer zuvorkommend aufgenommen worden. Übernachtungen sowohl bei Privatleuten als auch in Hotels waren problemlos zu finden und auch erschwinglich.

So, nun kurz zum Spider, der uns die ganze Strecke ohne auch nur zu murren problemlos zur Seite gestanden hat. Somit waren Werkzeug und Reparaturunterlagen nur unnützer Balast. Doch es hätte ja auch anders ablaufen können, oder nicht?!

Es waren einfach tolle und erlebnisreiche Tage, die gerade durch den Spider und das Offenfahren intensiviert wurden. Auch das häufige Öffnen und Schließen des Verdeckes, was die nächste Kurve an neuen Aussichten bringt, machte mir den Urlaub unvergeßlich. Und damit möchte ich den Bericht schließen und kann Euch nur dazu ermuntern, doch auch mal mit dem Spider nach Schottland zu fahren ... ich hätte große Lust mitzukommen.

Euer

Alfred Dehenn

KÖSTER-AUTOMOBILE + MOTORSPORT GMBH
Motoren • Zubehör • Tuning • E-Teile
Ihr Spezialist für
• FIAT • LANCIA • ABARTH • AUTOBIANCHI
Ersatzteilliste anfordern!
32049 Herford • Waltgeristraße 40 • Tel.: 05221/24858, Fax: 26478

Fiat 124 Spider Club e.V.

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 Beratung für AS/BS, Händlerkontakte (tel. Kontaktperson).	06131 / 882181
Kassenwart	**Uwe Wagner** Robert-Stolz-Str. 13 65 812 Bad Soden	Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV.	06196 / 61385
Beisitzer	**Friedel Jürging** Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	technische Beratung CS/DS, Sponsorenkontakte, Händlerkontakte.	05732 / 81333
Beisitzer	**Alexander Zaras** Fischbacherweg 9 65 812 Bad Soden	Händlerkontakte, Sammelbestellungen, 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

Fiat 124 Spider Club e.V.

AKAI

Fiat 124 Spider Club e.V.

Vor-Bildlich!

Super-IHQ

Die Innovation von AKAI, das geniale System für noch schärfere, noch detailreichere Videobilder. Bei Aufnahme und Wiedergabe. Mit weniger sollten Sie sich nicht zufrieden geben!

AKAI Videorecorder VS-G 818 und VS-G 2200 mit Super-IHQ Bandeinmessung, ShowView- und TOP VPT-Programmierung, Decoder-Anschluß und vielem mehr, was Video perfekt macht.
Ihr AKAI Fachhändler zeigt es Ihnen!

VIEL VERGNÜGEN.

AKAI

HIFI & VIDEO & TV