



# SPIDER



+++ Rücksitzbank im VX & DS +++ Brainstorming OGB +++

# M A G A Z I N

Ausgabe 4/96

12. Jahrgang

7,- DM

Abb.: Coupé Fiat 2.0 T 16 V

## DAS COUPÉ FIAT.



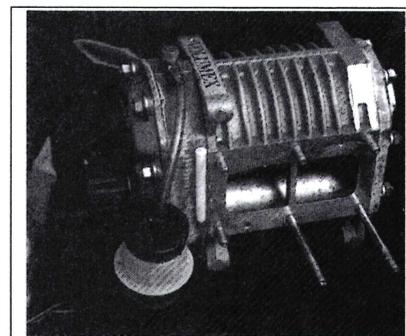
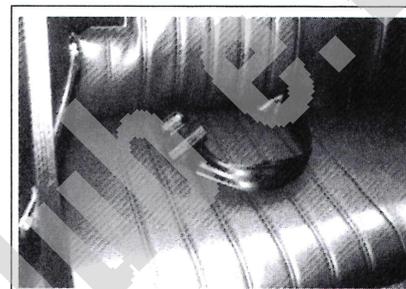
MIT ALLEN  
**SINNEN**  
ER-FAHRBAR

Einsteigen und fahren oder nur ansehen? Alles natürlich. Zuerst erfreuen Sie sich am Außendesign, elegant, sportlich und raffiniert. Dann steigen Sie ein in das Coupé Fiat 2.0 T 16 V und sind endgültig in einer anderen Welt. Das von Pininfarina gestaltete Cockpit, die Sportsitze - und jetzt lassen Sie den Turbo-Motor an. Sie spüren seine ungeheure Kraft, 140 kW (190 PS), die nur darauf warten, von Ihnen entfesselt zu werden... Warum lassen Sie Ihren Traum nicht endlich wahr werden?

**LEIDENSCHAFT IST UNSER ANTRIEB**



	Editorial	4
	Nachruf	5
<b>Technik</b>		
	Technikblatt Schaltplan CS1 (US)	6
<b>Bastecke</b>		
	Nachrüstung Rücksitzbank im DS und VX	8
	Zahnriemen, ohne ihn läuft nichts	10
<b>Der Vorstand</b>		
	Brainstorming zum Marken- clubtreffen OGP beim AvD	12
	Wir brauchen Geld	14
	Mitgliederentwicklung	15
	In eigener Sache	16
	Liebe Clubmitglieder...	16
<b>Rubriken</b>		
	Kurz&bündig / Ersatzteilnews	17
	Termine	18
	Teilemarkt / Mitgliederbew.	19
<b>Umfeld</b>		
	Buchkritik VX	20
	Die Bilanzen des Registro 124 Spider	22
	Zum Fressen gern	23
	4,4% weltweit gefunden	24
<b>Redaktionsschluß:</b>		
	1. März 1997	
<b>Titelfoto</b>		
	Skyline of Chicago at night by Gernot Schmierer	
	Werkstätten, Ersatzteil- lieferanten	26



## Themenvorschläge

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



## Frohe Weihnachten



Redaktionsalltag, Eintüten der Magazine

Alle Jahre wieder, so auch in diesem Jahr steht Weihnachten vor der Tür. Nikolaus ist gerade vorbei und die Temperaturen weisen eindeutig auf den Winteranfang hin. Ich hoffe, Ihr konntet mit den Überwinterungstips aus der letzten Ausgabe etwas anfangen, so daß Euer "Sahnestück" nun mit der richtigen Kosmetik in sein Dornröschenschlaf gefallen ist.

Im Gegensatz zum vergangenen Jahr wird Euch die letzte Ausgabe des Spider Magazin pünktlich vor Jahresfrist erreichen!

Die aktuelle Ausgabe ist zwar etwas dünner ausgefallen wie die vorherigen, was allerdings den Informationsgehalt nicht

schmälern soll. Wie schon gewohnt, liegen dem SM 04/96 die Einladungen zu unserem Auftakt- und Jahreshaupttreffen bei. Was schon lange im Gespräch



war und in der Oldieszene vehement abgelehnt wurde ist nun beschlossene Sache. Die Rede ist von der Steuererhöhung für "Stinker". Die Einführung der



starke Hilfe, Unterstützung durch Andrea Steuererhöhung soll pünktlich zum Saisonstart dem 1. April, (leider kein Aprilscherz) kommen. Genau DM 38.80,- sind dann pro 100 ccm zu berappen. Kopf hoch kann ich dazu nur sagen. Der Club ist aber schon am Ausarbeiten von "Steuerparmaßnahmen" für '97, jedoch ist es noch verfrüht darüber zu reden.

Übrigens gibt es noch Sammelordner für das Spider-Magazin-Archiv zum Preis von DM 12,- zzgl. Porto und Versand.

Bleibt uns abschließend nur noch ein frohes Fest sowie einen guten Rutsch zu wünschen.

Die Redaktion

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

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

## Impressum

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

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/94

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

Druck: Druckerei Kindermann  
Holzhofstr. 10  
55 116 Mainz

Anzeigenleitung: Joachim Häring

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

Internet-Adresse [http://ourworld.compuserve.com/homepages/FIAT\\_124SPIDER\\_Club/](http://ourworld.compuserve.com/homepages/FIAT_124SPIDER_Club/)

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



## In Memoriam

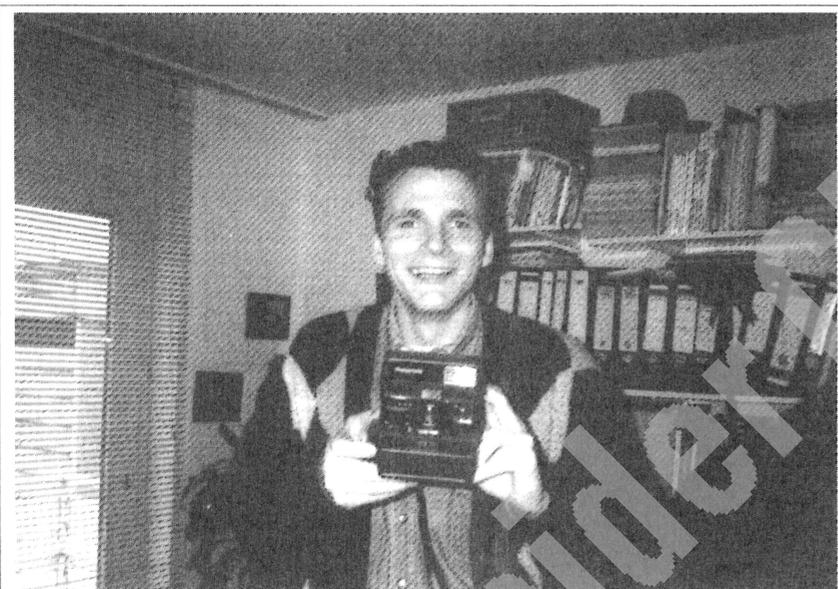
von Marco Kollmeier

Am 6. November 1996 ist unser Freund und langjähriges Clubmitglied Christian Laux im Alter von 32 Jahren verstorben. Seine schwere Herzkrankheit war nur sehr wenigen Freunden bekannt, und unsere Bewunderung, wie er mit dieser Last gelebt hat, bleibt bestehen.

mußte es die Vollendung dieser Technik sein, der Pininfarina Spidereuropa Volumex. Zu diesem Zeitpunkt war das Angebot klein, da die Volumex erst vor kurzer Zeit als Neufahrzeug angeboten wurden. Nach einer Odyssee durch ganz Deutschland fand er 1988

des Clubs ausrichten konnten und dennoch Maßstäbe für weitere Treffen setzten.

Herausragend war auch die Produktion des Spider-Videos, das Christian, mit zum größten Teil selbst erstellten Aufnahmen, in wochenlanger Arbeit zusammengeschnitten, vertont und zum Selbstkostenpreis angeboten hatte. Wohl dem, der dieses Meisterwerk sein eigen nennen kann.



*Christian wie wir ihn kannten, immer fröhlich und gut gelaunt!*

Beruflich verfolgte er die gleiche Philosophie, und zusammen mit seiner fachlichen Kompetenz war sein Erfolg vorprogrammiert.

Als er sich im Herbst 1995 seinen Lebenstraum erfüllte, einen Porsche 911 Speedster, blieb er aus Verbundenheit seinem Spider weiterhin treu und verkaufte ihn nicht. Die Leidenschaft zum Automobil steckte tief in ihm.

Christian gehörte zu den wenigen Menschen, die Aufrichtigkeit, Hilfsbereitschaft und Toleranz auch praktizierten. Er glaubte immer an das Gute im Menschen und wurde fast nie enttäuscht. Seine Ziele und Wertvorstellungen steckte er stets hoch und doch erreichte er sie immer mit einer Konsequenz und Bescheidenheit, die Seinesgleichen sucht.

Für mich war er wie ein großer Bruder, der in meiner fast 20-jährigen Freundschaft mit ihm stets Vorbild war und immer sein wird.

Mit Christian Laux haben wir eines unserer wertvollsten Mitglieder verloren, der uns in unseren Köpfen und ganz besonders in unserem Herzen auf allen weiteren Treffen begleiten wird.

Christian war immer eng mit dem Club und ganz speziell mit seinen Mitgliedern verbunden. Sie standen für ihn im Vordergrund, und jeder, der ihn auf einem der zahlreichen Treffen kennengelernt hatte, konnte sich seinem sympathischen Wesen und seiner positiven Ausstrahlung nicht entziehen. Er stand symbolisch für das, was unseren Club auszeichnet. Es sind die Menschen und nicht nur die Leidenschaft zum Spiderfahren, was uns zusammenhält.

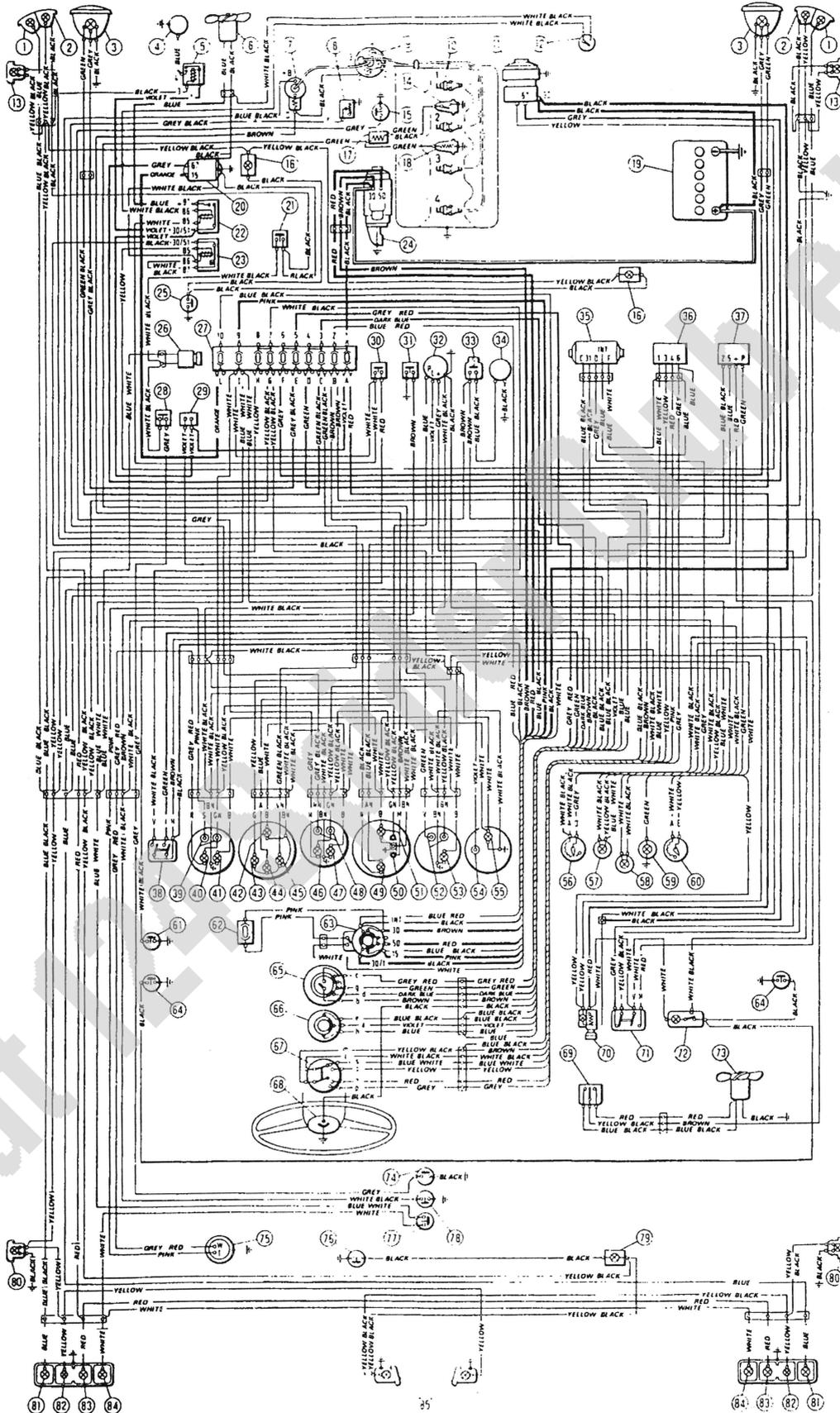
Mitte der achtziger Jahre wurde er vom Cabrio-Virus befallen, und er fragte mich, welche Möglichkeiten es gäbe den Genuß des Offenfahrens aufzusaugen. Schon nach kurzer Zeit wurde klar, daß es ein Fiat Spider werden sollte, aber, und wie es immer Christians Art war,

seinen Traum und realisierte ihn, typisch Christian, schnell und ohne Aufsehen.

Kurz darauf trat er in den Club ein, und da er nie für halbe Sachen zu haben war, wurde er ein aktives Mitglied. Er freute sich auf jedes Treffen, übernahm für eine Zeit die Regionalleitung und richtete mit uns 1992 und 1996 die Jahreshaupttreffen in Bielefeld und Löhne aus. Darüber hinaus ließ er den Kontakt zu den Mitgliedern auch außerhalb der Saison nicht abbrechen. Den Perfektionismus, dem er sich immer verschrieben hatte, konnten wir alle auf den bis ins kleinste Detail organisierten Treffen kennenlernen. Höchstleistungen waren sein Motto, so daß es seinem Engagement und Ehrgeiz zu verdanken ist, daß wir 1996 das günstigste Jahreshaupttreffen seit Bestehen



# Schaltplan CS 1 (US)





Position	Bezeichnung	Position	Bezeichnung
1	Vordere Blinkleuchten	41	Beleuchtungslampe für Kraftstoffanzeige
2	Vordere Standleuchten	42	Beleuchtungslampe für Geschwindigkeitsmesser
3	Halogenlampe für Fern- und Abblendlicht	43	Kontrollampe (grün) für vordere und hintere Leuchten
4	Motorkompressor für Fanfarenhörner	44	Kontrollampe (grün) für Blinkleuchten
5	Relais für Fanfarenhörner	45	Kontrollampe (blau) für Fernlicht
6	Motorlüfter	46	Öldruckkontrollampe (rot)
7	Zündspule	47	Beleuchtungslampe für Ölmanometer
8	Kontaktgeber für Ölmanometer	48	Ölmanometer
9	Zündverteiler	49	Ladekontrolleuchte (rot)
10	Zündkerzen	50	Motordrehzahlmesser
11	Drehstrom-Lichtmaschine	51	Motordrehzahlleuchte
12	Wärmeschalter für Motorlüfter	52	Wasser-Fernthermometer
13	Seitliche Positionsleuchten vorn	53	Wasser-Fernthermometerleuchte
14	Wärmeschalter für Wasserthermometer (gefährliche Temperaturen, unabhängig von Pos. 18)	54	Zeituhr
15	Kontaktgeber für Öldruck-Kontrollampe	55	Zeituhrleuchte
16	Motorraumleuchte	56	Regelknopf für Scheibenwischergeschwindigkeit
17	Vorwiderstand für Wasserthermotor	57	Kontrollampe für angezogene Handbremse
18	Wärmefühler für Wasserthermometer	58	Remove key indicator
19	Batterie	59	Vehicular hazard warning signal indicator
20	Spannungsregler	60	Potentiometer für Instrumentenbeleuchtung
21	Druckschalter für Elektroventilantrieb während der Beschleunigungsphase	61	Jam switch, on left door pillar, für Anzeige 58
22	Relais für Motorlüfter	62	Separate 3 Amp. Sicherung für Anzeige 58
23	Ladeanzeigerelais	63	Zünd-Anlaß-Schalter
24	Anlasser	64	Druckschalter, zwischen Türen und A/B- Säule, für courtesy lights
25	Schalter für Motorraumleuchte	65	Abblendlicht- und Lichthupenschalter
26	Elektroventil, elektro-pneumatische Abgaskontrolleinrichtung	66	Umschalter für Blinkleuchten
27	Sicherungen	67	Schalter für Scheibenwischer/Wascher
28	Kupplungspedalschalter für elektro-pneumatische Abgaskontrolleinrichtung	68	Druckknopf für Fanfarenhörner
29	Steckdose für Inspektionsleuchte	69	Dreistelliger Schalter für Lüftungs- und Heizungslampe
30	Druckschalter für Bremsleuchte	70	Elektrischer Zigarettenanzünder mit Beleuchtung
31	Schalter für Hydraulikkreis, für Anzeige 57	71	Vehicular hazard warning signal switch
32	Blinkgeber für Blinkleuchte	72	Innenraumleuchte mit Schalter
33	Scheibenwaschanlagenschalter	73	Gebläsemotor mit zwei Drehzahlstufen
34	Elektrischer Scheibenwaschmotor	74	Schalter am Getriebe (3. und 4. Gang) für elektro-pneumatische Abgaskontrolleinrichtung
35	Scheibenwischermotor	75	Kraftstoffstandgeber
36	Scheibenwischergeschwindigkeitsregler (Poti)	76	Druckschalter für Gepäckraumleuchte
37	Kontrolleuchte für gezogene Handbremse	77	Druckschalter für Rückfahrleuchte
38	Hauptschalter für Außenbeleuchtung	78	Schalter für Kontrollampe der angezogenen Handbremse für Kontrollampe 57
39	Kraftstoffstandanzeiger	79	Gepäckraumleuchte
40	Anzeigenleuchte für Kraftstoffreserve	80	Seitliche Positionsleuchten hinten



## Rücksitzbank im Volumex und DS? Kein Problem!

Wer wegen eines Kindes seinen Volumex bzw. DS verkauft oder gar nicht erst kauft, ist selber schuld. Man kann dieses Problem des fehlenden Sitzplatzes durch den Einbau einer Rücksitzbank aus dem US-Spider ganz leicht lösen.

Das größte Problem hierbei ist eigentlich nur die Anschaffung einer entsprechenden Sitzbank, da die Zahl der schlachtfreien US-Spider kontinuierlich sinkt. Hat man erst eine (hoffentlich günstige) aufgetrieben, muß man zunächst einen neuen Bezug bestellen, denn sehr viele sind nur in einem wunderbaren "schlüpferblau" zu bekommen. Ich habe in den vergangenen 8 Jahren viermal einen gekauft, alle waren blau. Bezahlt habe ich DM 200,- bis DM 250,-.

Nun zu den Umbauarbeiten am VX und DS:

Zunächst entfernt man die Kofferablage bzw. die Staukästen incl. der Rückwand. Unter der hinteren schwarzen Abdeckleiste sind die originalen 2 Blechlaschen für die Aufnahme der an der Rücksitzlehne angebrachten oberen Blechstreifen. Die an der Rücksitzlehne unten angebrachten Blechstreifen werden dann mit Blechschrauben am Wagenboden befestigt. Dazu muß man 2 kleine Löcher bohren. Vor entgeltlicher Befestigung noch die Gurte in die Gurtführung einziehen und die Abdeckleiste montieren. Nun nur noch die Sitzfläche auflegen und kräftig andrücken und die Arbeiten sind (fast) erledigt.

Fast, denn besser ist das Ganze nur mit einem Sicherheitsgurt (Bild 1)!

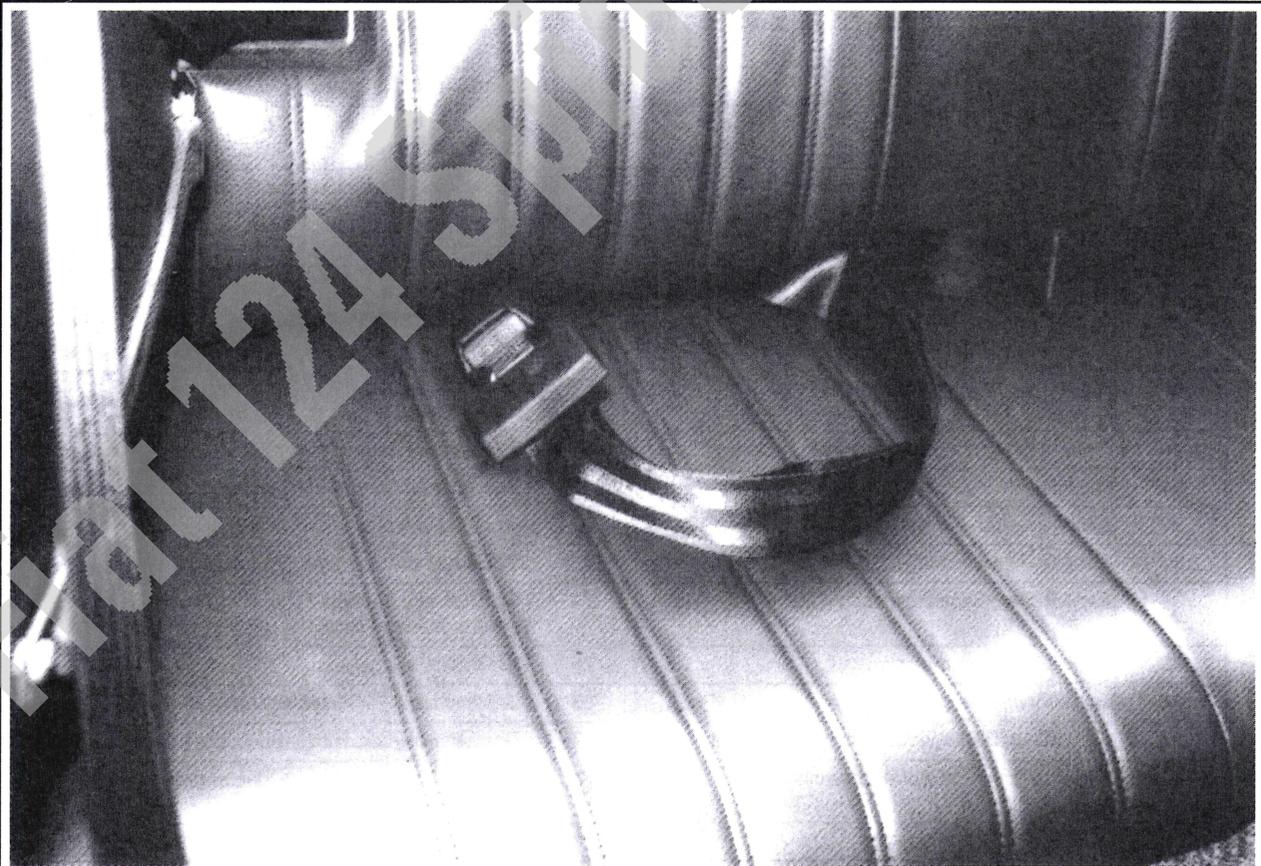


Bild 1, alles klar mit Sicherheitsgurt!



Dazu Sitzfläche entnehmen oder gar nicht erst einbauen und von der linken Kante der Rücksitzlehne ca. 22 cm nach rechts abmessen (Bild 2). An dieser Stelle direkt unterhalb der Rücksitzlehne das erste Loch für die Aufnahme eines Gurtbolzens bohren ( 2 mm), denn wenn man zu weit nach links bohrt, landet man in einem Hohlraum. Dann etwas weiter nach rechts gehen!!! Das zweite Loch bitte in einem Abstand von ca. 13 cm zum ersten nach rechts bohren. Nun kann man den Sicherheitsgurt montieren.

Ein weiteres Problem ist, das den Beckengurten nur Bolzen aber keine dazu passenden Muttern und entsprechende Metallplatten beigefügt sind. Die Fa. Römer liefert diese auf Anruf kostenlos nach, also möglichst einen Gurt der. Fa. Römer kaufen!

Das Ergebnis sieht m.E. sehr gut aus (Bilder 3 bis 5). Für Fragen stehe ich gern zur Verfügung.

Petrus Meyer

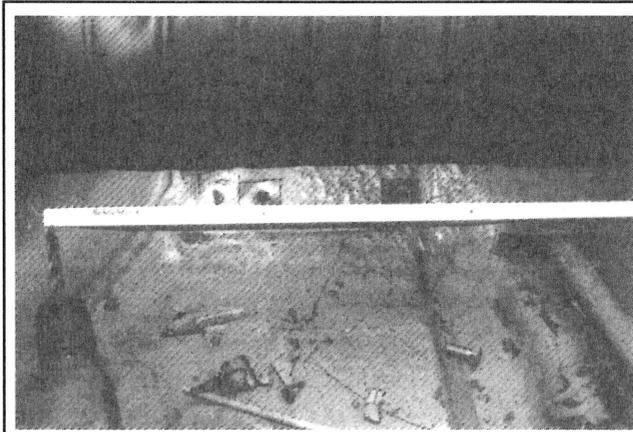


Bild 2, ...und los geht's

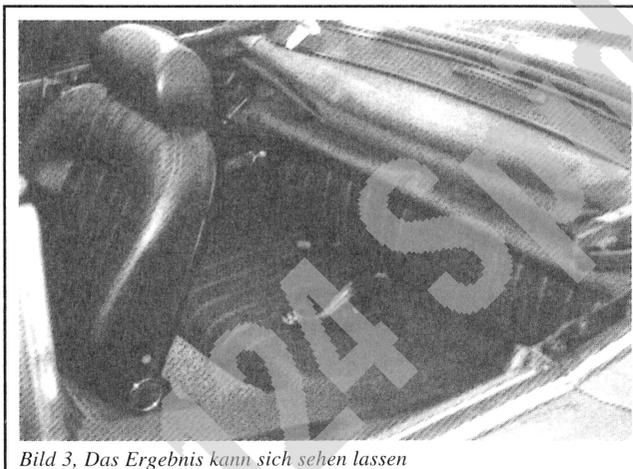


Bild 3, Das Ergebnis kann sich sehen lassen

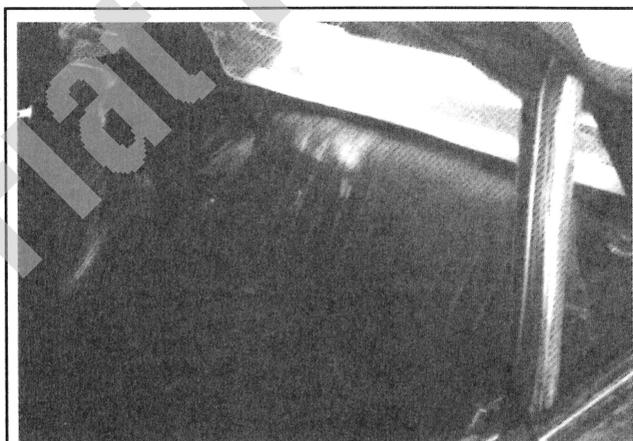


Bild 4, Auch bei geschlossenem Verdeck fast wie Original (AS-CS)

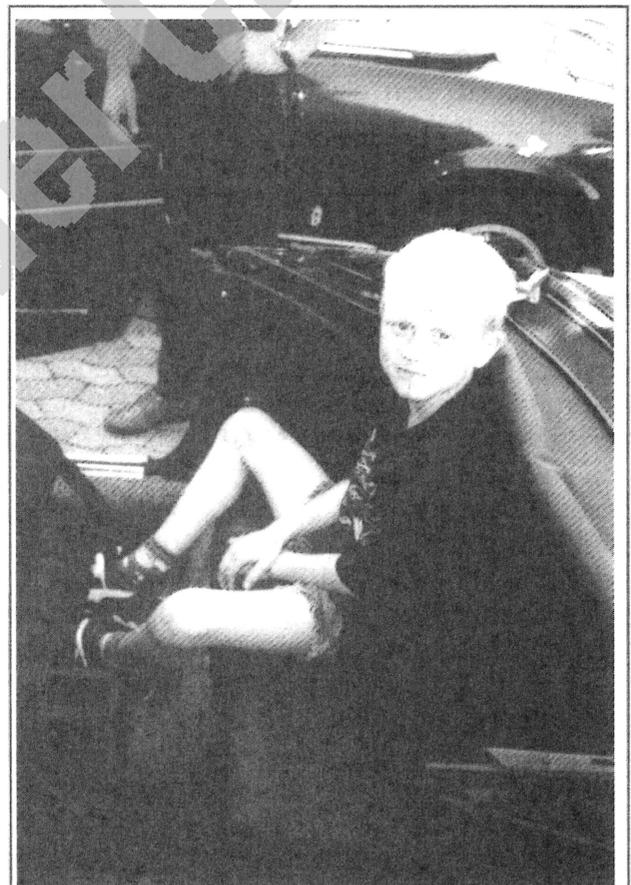


Bild 5, So richtig zum Wohlfühlen, vorausgesetzt die Körpergröße übersteigt die magische Grenze von 1,30 m nicht!



## Zahnriemen, ohne ihn läuft nichts

Als erster so richtig am Riemen gerissen hat sich Hans Glas, der 1961 im Glas 1304 TS erstmals im Serienautomobilbau einen Zahnriemen zum Antrieb der Nockenwelle einsetzte. Danach passierte eine Weile nichts, bis FIAT 1966 mit dem 124 Sport Spider das Debut zahnriemengetriebener Triebwerke gab. Ford folgte 1970 mit dem gleichen Prinzip im Taunus und Audi schließlich 1972 im ersten 80er, die bis heute erfolgreiche Motorenfamilie der wassergekühlte 827er-Vierzylinder gründete. Heute ist der Zahnriemen auf dem Rückzug. Nur Italiener und Japaner setzen noch voll auf den elastischen Antrieb, deutsche Neukonstruktionen dagegen bevorzugen zunehmend die doppelte Kette ("Duplex") als zuverlässige Verbindung zwischen Kurbel- und Nockenwelle. Dabei bietet das Teil beachtliche Vorteile gegenüber der Kette. Ein Zahnriemen ist preiswerter, leichter, verringt daher die bewegten Massen im Motor und läuft deutlich leiser. Außerdem läßt er sich, weil außerhalb des Motorgehäuses montiert, bei Bedarf schnell und meist auch preiswert austauschen. Knackpunkt des Riemens ist einzig die richtige Wartung, dann hält das Teil ewig, na ja fast wenigstens!

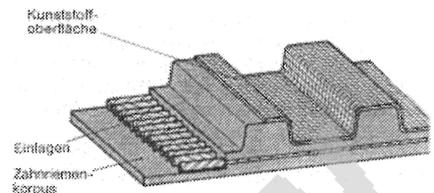
Als Werkstoffe werden Kunststoffe verwendet, die Einlagen aus Stahlcord oder Glasfasern erhalten, siehe Abbildung. Die Einlagen erhöhen die Zugfestigkeit und verringern die Dehnung.

Alle 40.000 Kilometer sollte er auf Verschleißerscheinungen sowie korrekte Spannung ge-

prüft werden, schreibt FIAT vor. Er sollte in **keinem Fall später** als nach **60.000 km** ausgewechselt werden.

Zur Kontrolle ist als Startpunkt eine Kreidemarkierung aufzubringen. Dann wird der Riemen Zentimeter für Zentimeter auf Scheuerstellen, Zahnausfall oder beginnende Ribbildung überprüft. Außerdem die Laufräder und Spannrolle auf korrekten Zustand kontrollieren. Unterbleibt die Wartung, nimmt das Unheil in der Regel folgenden Verlauf: Nach 40.000 bis 50.000 Kilometern ist die richtige Spannung nicht mehr vorhanden, der Riemen beginnt vor allem im Leerlauf zu peitschen. Ergebnis: Die Nockenwellen rotieren nicht mehr gleichmäßig, sondern ruckartig. Dadurch wird wiederum der Leerlauf des Motors ungleichmäßig - der Zahnriemen peitscht noch stärker. Damit verbunden ist eine extreme Biegebelastung der Zähne des Riemens - bis sie abscheren. Geschieht dies an mehreren Zähnen, bleibt die Nockenwelle stehen und ein geöffnetes Ventil wird vom aufwärts-sausenden Kolben "abgeschossen" - Motorschaden. Der Abriß eines Zahnriemens ist übrigens extrem selten und meistens erst eine Folge des Kontakts von Ventil und Kolben.

Warum aber stirbt der Zahnriemen, wenn bei richtiger Wartung die Vorteile überwiegen? Die Antwort: Verlängerte Wartungsintervalle von heute maximal 20.000 km auf bald 50.000 km. Und so lange können die Werkstätten das Gummi nicht unbeaufsichtigt lassen. Nun aber zum Wechsel des



Zahnriemens.

### Wechsel des Zahnriemens

Nachdem Ihr das T-Stück für den Wasserkreislauf am Zylinderkopf entfernt habt, könnt Ihr die Zahnriemenabdeckung entfernen.

Die exakte Einstellung der Steuerung und der Nebentriebswelle kontrollieren. Sie ist erreicht, wenn die Bohrungen in den Riemenscheiben der Nockenwellen mit dem Zeiger zum Einstellen der Steuerung übereinstimmen (Abbildung "Schema des Steuerungsantriebs"). Die FIAT-Werkstatt hat zum Blockieren der Nebentriebswelle und der Nockenwellenräder ein spezielles Werkzeug. Die Kurbelwelle nun blockieren, so daß sie sich nicht drehen kann. Möglich ist dies u.a. durch die Verwendung des im SM 1/91 beschriebenen Blockierstücks. Die Mutter (11) und die Schraube (6) lockern und die Spannrollenlagerplatte so verstellen, daß die Spannung des Zahnriemens ausgeschieden wird. Danach Mutter und Schraube wieder anziehen. Der Zahnriemen kann nun abgenommen werden.

Beim Aufziehen des neuen Riemens solltet Ihr mehrmals die korrekte Stellung von Kurbelwelle, Nebentriebswelle und Nockenwellenrädern überprüfen und ggfs. korrigieren. Hier nochmals die richtigen Ein-



stellwerte:

-Markierungsbohrung der Nockenwellenräder (1) in Übereinstimmung mit dem festen Zeiger (2) bringen

-Nebenantriebswelle (7) in 34Grad-Stellung gemäß Zeichnung bringen. Ich benutze dazu einen Winkelmesser; damit wird vermieden, daß der Antriebs-exzenter der Kraftstoffpumpe mit dem Pleuelschraubenkopf des 2. Zylinders in Berührung

kommt.

-Mutter (11) und Schraube (6) von neuem lockern; in diesen Verhältnissen wird die Feder (5) die Spannrollen-Lagerplatte ziehen und somit den Riemen spannen.

-Mutter (11) und Schraube (6) wieder blockieren.

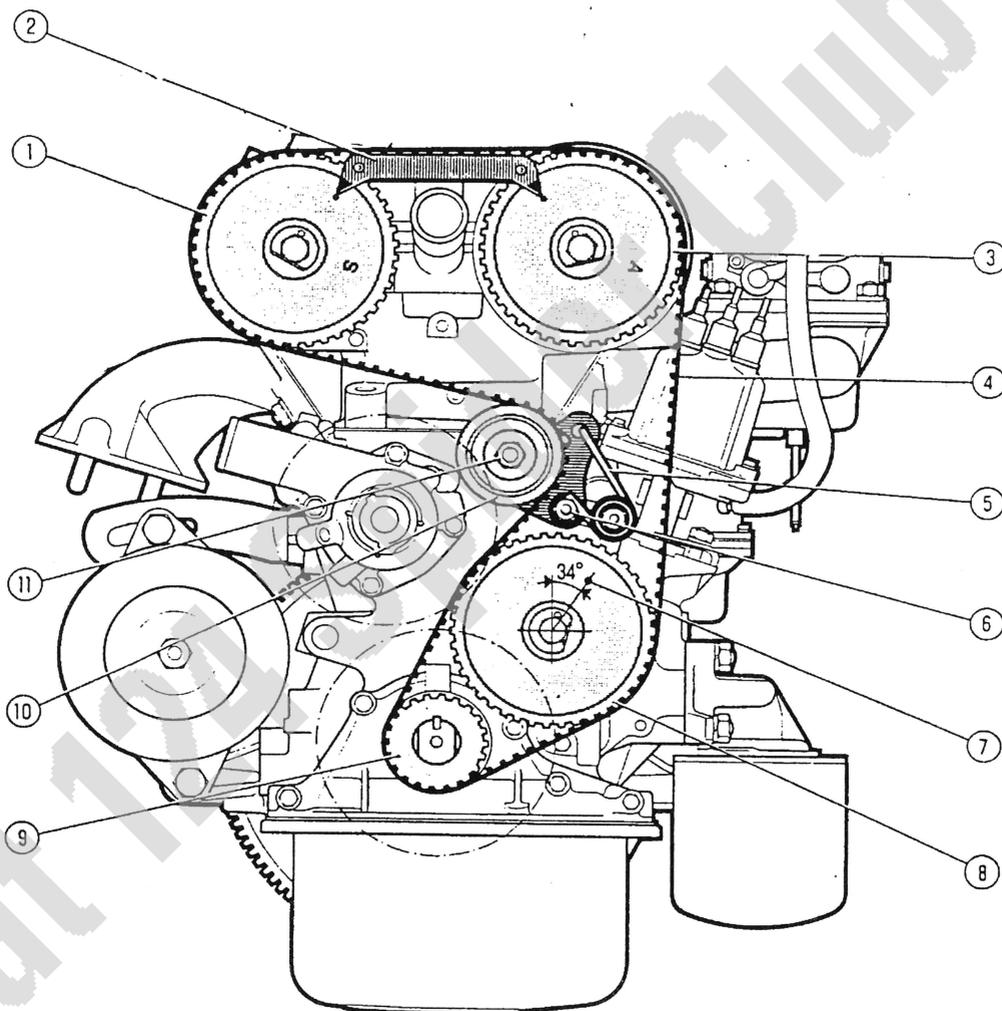
-das Lockern der Spannrollen-Lagerplatte zwei bis dreimal wiederholen und dabei jedesmal den Motor ungefähr 1/2 bis 3/4

Umdrehung in seinem Drehsinn drehen.

-abschließend nochmals die exakte Einstellung der Steuerung und der Nebenantriebswelle überprüfen.

Anmerkung: Beim Aufziehen des Zahnriemens ist besonders darauf zu achten, daß er keine Knicke erleidet, wodurch seine Struktur beeinträchtigt werden würde.

jh



Schema der Einstellung und des Antriebs der Steuerung.

- |  |   |
|--|---|
| 1. Zahnrad der Nockenwelle für die Auslassventile.   | 7. Bezugskerbe zum Einstellen des Antriebsrades (8).                                |
| 2. Feste Zeiger zum Einstellen der Steuerung.        | 8. Antriebsrad der Nebenantriebswelle (Ölpumpe, Zündverteiler und Kraftstoffpumpe). |
| 3. Zahnrad der Nockenwelle für die Einlassventile.   | 9. Antriebsrad auf der Kurbelwelle.   |
| 4. Antriebszahnriemen der Steuerung.                 | 10. Zahnriemen-Spannrolle.  |
| 5. Rückholfeder der Spannrollen-Lagerplatte.         | 11. Befestigungsmutter der Spannrolle.  |
| 6. Befestigungsschraube der Spannrollen-Lagerplatte. |   |



## Brainstorming zum Markenclub-treffen OGP beim AvD

Am Samstag, den 26. 10. 96 war es soweit; ich folgte einer Einladung des AvD zum sogenannten Brainstorming. Anlaß hierzu war die schlechte Stimmung der Markenclubs aufgrund eines nicht zuletzt mißlichen Zustands des Parkareals Hatzenbachbogen. Gefolgt sind der Einladung deren 20 von 70 geladenen Clubs.

Nach der Begrüßung durch Herrn Buhlmann, den Leiter des AvD Breitensports, wurde zunächst eine Auswertung des Fragebogens präsentiert, der zuvor jedem der eingeladenen Clubs zugegangen. 39 von 70 Vereinen antworteten, so daß man durchaus von einem repräsentativen Ergebnis ausgehen kann.

Beginnen wir mit Frage 1, die auch zugleich den meisten Zündstoff in sich barg, gemeint war der Parkplatz. 60% befanden hierüber mit dem Urteil schlecht. Immerhin waren 40% zufrieden und ganze 8% fanden ihn sogar gut. Die Vermutung liegt nahe, daß die 8% den Parkplatz Hatzenbachbogen überhaupt nicht zu sehen bekommen. Wahrscheinlich trug deren Motorhaube im Emblem ein springendes Pferd oder das des Stuttgarter Wappens!!!

So ist es nicht verwunderlich, daß die Frage nach der Beschaffenheit mit einem schlecht ausfiel. Als Hauptgründe wurden angeführt, Aufsetzen bei tiefergelegten Fahrzeugen und Dreck. Den Service von AvD & Nürburgring GmbH fanden 2/3 der Befragten als zufriedenstel-

lend. Der Shuttle Service wurde mit gut bewertet, jedoch als zu anonym angesehen, was den Effekt hatte, das nur wenige den pendelnden Bus als Shuttle Service "enttarnten". Ein weiteres Problem stellte die Anzahl der disponierten Parkplätze dar. 13% der Clubs hatten ganze 80-100 Parkplätze zuviel geordert, 27% immerhin noch 20-30 Parkplätze zuviel. Bei 60 % der Clubs wurden 10 Plätze zuviel geordert. So erklärten sich also auch die großen Lücken zwischen den einzelnen Clubs. Aus eigener Erfahrung aus dem vergangenen Jahr kann ich sagen, daß wir durch die "Mißorganisation" des AvD wohlweislich mehr Parkplatzbedarf angefordert haben, um nicht noch einmal das gleiche Chaos wie im letzten Jahr zu erleben.

Die Preisgestaltung fanden 60% O.K., 11% fanden sie überzogen. Weiter wurde hier beanstandet, daß die Karten nicht schon für den Freitag gültig waren.

Für den nächsten OGP wurde durch Herrn Buhlmann zugesichert, daß die Karten schon ab Freitag ihre Gültigkeit haben.

Die Forderung auf Einschränkung des Fahrzeugalters befürworteten 48% der Befragten. 21% sind gegen eine Einschränkung.

Herr Buhlmann stellte klar heraus, daß die Müllenbachschleife als Parkplatzareal unwiderruflich gestorben ist.

Als Alternativen wurden durch die Teilnehmer die Parkplätze um Start/Ziel bzw. die Parkplätze A6/A8 und D7 genannt.

Herr Buhlmann führte an, daß die Parkplätze um Start/Ziel durch VIP's beansprucht werden und dies in Zukunft sogar noch verstärkt. A6/A8 fallen ganz klar aus, da sich sonst keinerlei Sponsoren mehr für den OGP finden ließen, was das Aus im nächsten Jahr bedeuten würde. D7 steht ebenfalls nicht zur Debatte, da hier der Bau eines Erlebnisparcs geplant ist. Als letzte Alternative wurde noch die Sicherheitstrainingszone, die sich im Besitz von Auto Motor Sport befindet, in Betracht gezogen. Hier kostet jedoch die Anmietung für drei Tage sage und schreibe DM 85.000,-!!!

Nach angeregter Diskussion mit den Teilnehmern machte Herr Buhlmann klar, daß auf das Treffen der Markenclubs gut verzichtet werden kann.

Begründung hierfür: "die durch die Teilnehmer in Anspruch genommene Anzahl an eingelösten ermäßigten Tickets sei vernachlässigbar klein."

Folgende Zahlen wurden genannt: 2.800 Anmeldungen der Markenclubs, wovon tatsächlich nur 1.200 anreisten.

Darum appellierte Herr Buhlmann an die Clubs, eine vernünftige Konigentierung durchzuführen um hierdurch die häßlichen Lücken zwischen den Fahrzeugen zu schließen.

Die dadurch entstehende Freifläche soll im Parkbereich D7 dazu genutzt werden, Clubmit-



gliedern die mit Alltagsfahrzeugen anreisen, wird ebenfalls eine Abstellmöglichkeit angeboten, ohne dabei die Optik der Oldies zu trüben.

Die Beschilderung, die er in 1996 als sehr unzureichend empfand, wird 1997 durch den AvD in Eigenregie und nicht mehr durch die Nürburgring GmbH durchgeführt. Er erhofft sich hierdurch eine deutliche Verbesserung.

Zur Steigerung der Attraktivität des Markenclubareals wurden folgende Verbesserungen vereinbart:

- Optimale Gestaltung der Stellplätze
- Aufbau eines Großzeltes mit Verkauf von Speisen und Getränken sowie sanitären Anlagen
- In Allianz der Clubs, Aufbau eines großen bewirteten Zeltes für die vier Parkplätze
- bessere Infos der Zuschauer über das Markenclubareal, denkbar ist hier eine regelmäßige Ansage über Lautsprecher bzw. den schriftlichen Hinweis auf der Titelseite des Programmheftes.

Abschließend wurde uns zugesichert, daß die Eintrittspreise auch 1997 stabil bleiben.

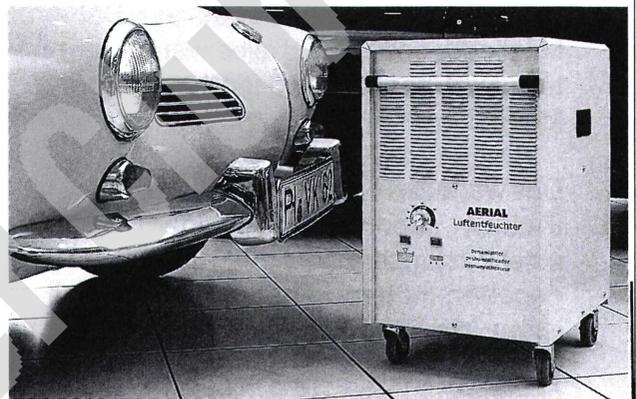
So, nun seid Ihr auf dem letzten Stand in Sachen OGP und somit vielen Clubs ein gutes Stück Information voraus.

Die Einteilung der Parkplätze geht uns mit Angabe der Tel.-Nummern der anderen Clubs, um etwaige Koordinationen vorzunehmen, im Juni 97 zu.

jh

# IHRE GARAGE IST UNDICHT!

**E**in 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.



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



## “WIR BRAUCHEN GELD !”

Das Jahr nähert sich seinem Ende, und der Kassenwart muß sich um das Thema Mitgliedsbeiträge kümmern.

Nach den Startproblemen im letzten Jahr aufgrund unserer neuen Bankverbindung und einer anderen Software für die Daten der Mitglieder könnte alles in wenigen Stunden erledigt sein, - d.h. ich werde unserer Hausbank eine Diskette mit den Kontoverbindungen unserer Mitglieder geben, und alles weitere wird bankübergreifend erledigt.

Das wäre dann soweit alles kein Problem, wenn alle Mitglieder eine Einzugsermächtigung abgegeben hätten. Aber neben jenen, die jährlich ihren Beitrag nur nach Erhalt einer Rechnung überweisen, gibt es auch sol-

che, die ihre Kontoverbindung ändern, ohne uns davon in Kenntnis zu setzen

Damit verschafft man mir nicht nur zusätzliche Arbeit, sondern dem Club unnötige Kosten; der Versuch des Einziehens von einer nicht mehr existenten Bankverbindung wird mit DM 7.50,- berechnet.

Daher die dringende Bitte: Gebt mir eine Nachricht, wenn Eure Kontoverbindung sich geändert hat.

Ihr helft mir und dem Club damit enorm.

Den Rechnungsempfängern gebe ich die Empfehlung auch nach dem Eingang der Rechnung zu bezahlen. Ich habe noch andere Dinge zu tun, als

den ewigen Nachzüglern Mahnungen nachzusenden.

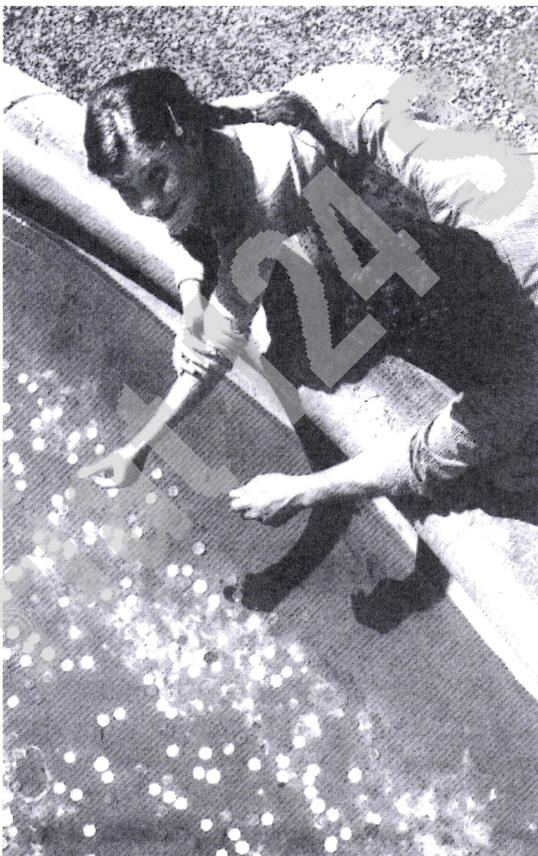
Das Mißbachten dieser kleinen Regel halte ich für unfair gegenüber den anderen Mitglieder in unserem Club: wenn alle nicht rechtzeitig überweisen würden, kann zum Beispiel kein neues Spider Magazin in den Druck gehen, Saisonauftakt- und Pfingsttreffen sind gefährdet - denn ohne Geld geht auch im FIAT 124 Spider Club nichts mehr !

Unsere Bankverbindung lautet:  
VOLKSBANK Bad Soden  
BLZ 500 922 00  
KtoNr.: 855804

Beitrag für 1997 : DM 80,-

Vielen Dank für das Verständnis.

uw  
- Kassenwart -





## Mitgliederentwicklung

- oder wieviele Mitglieder braucht unser Verein ? -

Bereits auf der Jahreshauptversammlung an Pfingsten beschäftigten wir uns mit der Frage, welche Mitgliederanzahl die optimale wäre.

Als Kassenwart ist natürlich die Antwort eindeutig: so viel wie möglich, damit nie Probleme bei der Finanzierung unseres Spider-Magazins, der Saisonauftakt- und Abschlußtreffen, der Hauptveranstaltung an Pfingsten, des Oldtimer Grand Prix und anderer Investitionen auftreten.

Schlüpfte ich aber in die Rolle eines Organisators eines Treffens oder in die lästige und manchmal durchaus nervige Arbeit des Spider-Magazins-„Einkuvertieres“ und des (daran anschließenden) Kunden bei der Deutschen Post, kann man diese Thematik plötzlich ganz anders betrachten; - ab einer bestimmten Anzahl von Mitgliedern und/oder Fahrzeugen wird alles sehr komplex.

Fakt ist, daß wir zur Zeit (Stand: 07. Dezember 1996) 186 aktive und 7 passive (Abonnenten des Spider Magazins) Mitglieder in unseren Reihen aufführen können. 193 Mitglieder also, deren Zahl sich aber erfahrungsgemäß zu Beginn des neuen Jahres wieder ein wenig reduzieren wird. Dabei handelt es sich meist um solche Freunde, die nach Eingang der Rechnung sich plötzlich entscheiden, die Mitgliedschaft zu kündigen, obwohl es eindeutige Kündigungsfristen einzuhalten gilt. Die geänderte Bankverbindung macht mir dann noch besonders große Freude, verschafft sie mir noch

zusätzliche Arbeit und dem Verein eine weitere Ausgabe in Form von Bankgebühren für Einzugsermächtigungen ohne Erfolg.



Ich wage zu prognostizieren, daß wir uns in der Jahresmitte dann in etwa im Bereich der 190 bis 200 Mitglieder bewegen werden. Um diesen Stand beizubehalten, haben wir bereits vor einem Jahr entschieden, Postkarten drucken zu lassen, über die jeder interessierte Spider-Freund (männlich, wie weiblich !) das letzte Spider-Magazin, einen Abriß über die Geschichte unseres Spiders, eine Vorstellung des Vereinslebens und natürlich die Anmeldeformulare inklusive einer Einzugsermächtigung kostenfrei und schnellstens zugesendet bekommt.

Diese Aktion läuft weiterhin so gut, daß wir darüber nachdenken, eine zweite Auflage von Postkarten erstellen zu lassen. Am Rande sei vermerkt, daß die

Postkarten nicht nur an alle Mitglieder am Anfang dieses Jahres verschickt wurden, sondern auch bei allen Spider-Ersatzteilhändlern ausliegen.

Ein weiteres Ziel ist es die regionale Streuung über Deutschland zu forcieren. Mit anderen Worten: unser Club hat eine sehr starke Nord-Ausrichtung. Das ist auch nicht weiter verwunderlich; schließlich hatte der FIAT 124 Spider Club seinen Anfang in Hamburg genommen, und der Sitz des Vorstandes war bis vor fast 2 Jahren dort vertreten.

Trotzdem müssen wir versuchen, daß die Mitglieder unseres Vereins den Main NICHT als ein beinahe unüberwindliches Hindernis ansehen, um zu uns zu stoßen. Hier spreche ich auch bestimmt im Interesse der Mehrzahl der Mitglieder, die gerne auch zu einem Treffen rund um München, am Bodensee oder im Allgäu fahren würden. Eine weitere sehr interessante Region für eine gemeinsame Veranstaltung wäre auch in Thüringen, Sachsen oder Brandenburg.

Ich möchte alle an dieser Stelle auffordern, sich aktiv daran zu beteiligen, unseren FIAT 124 Spider Club auch dort bekannt zu machen, wo wir schwächer vertreten sind- wir ALLE können davon nur profitieren.

uw



## In eigener Sache:

Immer wieder kommt es vor, daß Mitglieder, die umgezogen sind, uns ihre neue Anschrift nicht mitteilen.

Auch wenn ein Nachsendeantrag gestellt wird, ist der spätestens nach einem halben Jahr abgelaufen und dann beginnt die Sucherei nach dem „Verschollenen“.

Das ist doppelt ärgerlich, denn erstens ist Detektivspielen nicht unsere Sache und zweitens ist es mit Kosten verbunden, die wir der Clubkasse ersparen wollen. Somit die Bitte an alle, die vorhaben umzuziehen und an all diejenigen, die bereits im neuen Domizil wohnen, teilt uns Eure neue Adresse mit. Nur so können wir Euch das aktuellste Spider-Magazin zuschicken. Das gleiche gilt natürlich auch für Eure Bankverbindung.

uk

## Liebe Clubmitglieder...

Wieder einmal geht ein Jahr zu Ende, und wie immer ging auch dieses viel zu schnell vorbei. Rückblickend

fällt auf, daß noch viele Dinge, sowohl im Privaten als auch in bezug auf unseren Spider unerledigt blieben.

Was soll's, denken sich die meisten, mich mit eingeschlossen, auch der Tag wird kommen, an dem wir uns der längst fälligen Sachen endlich annehmen. Natürlich ist es nicht immer ratsam so zu verfahren, schon gar nicht, wenn ich an unsere Clubaktivitäten in diesem Jahr denke.

Ein Frühjahrstreffen in der Eifel hatte es in unserer Clubgeschichte noch nicht gegeben. Bestens organisiert

hatte es sich großen Beifall verdient. Einige Wochen später trafen wir uns zu unserem traditionellen Pfingsttreffen in Löhne in Ostwestfalen. Die Anzahl der angereisten Spider war angenehm überschaubar, und die Organisatoren stellten ein Treffen auf die Beine, das mir in ganz besonderer Erinnerung blieb!

Ebenfalls zur Tradition des Clubs gehört mittlerweile ein

Wochenende im August: der Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring. Ich kann mir vorstellen, wenn die Markenclubs wieder an ihren angestammten Platz in der Müllenbach-Schleife zurückkehren, ist die Atmosphäre noch um vieles besser.

Zum Herbsttreffen hatten wir eine Einladung der Pininfarina Spider Register Bodensee an Euch weitergegeben. Allerdings konnte sich für dieses Wochenende in der Schweiz nur ein Clubmitglied begeistern.

Was gab's noch für Neuigkeiten in diesem Jahr? Natürlich, das langersehnte 124 Spider Modell kam auf den Markt. Der Weg von Portugal über China bis nach Europa ist eben doch sehr weit. Wer eins von diesen wirklich gelungenen Modellen noch nicht besitzt, kann sich bei mir melden, entweder telefonisch oder auf einem unserer nächsten Treffen. Preislich liegen wir unter der unverbindlichen Preisempfehlung.

Erwähnt werden muß auch die Oldtimer Markt Ausgabe 8/96 mit der Titelstory des Fiat 124 Spider anlässlich seines 30-jäh-

rigen Geburtstages. Das gleiche gilt auch für das neue Spider-Buch, das im Herbst dieses Jahres in den Buchhandel kam. Es trägt den Titel: „Das große 124 Spider Buch“ und ist ein Muß für jeden Gabentisch in diesem Jahr. Auch hier können wir bei der Beschaffung behilflich sein.

Der letzten Spider Magazin Ausgabe in 1996 liegen bereits zwei Einladungen für das Frühjahrstreffen im Raum Aachen sowie für das Pfingsttreffen in Bad Segeberg bei. Zum Herbsttreffen sehen wir uns dann in der Region Mainfranken.

Bei allen Clubmitgliedern, die uns geholfen haben, dieses Jahr aktiv mitzugestalten, bedanke ich mich auch im Namen von Alex, Friedel, Joachim und Uwe. Den gleichen Dank sagen wir schon heute denjenigen, die unsere Treffen im kommenden Jahr organisieren.

Euch allen wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Jahreswechsel.

uk



## Spideristi-Nachwuchs

Diesesmal hat es im Club nur einmal Nachwuchs gegeben.

Gratulieren wollen wir herzlich Kim Eva Wempe zur Geburt Ihres Sohnes Scott.

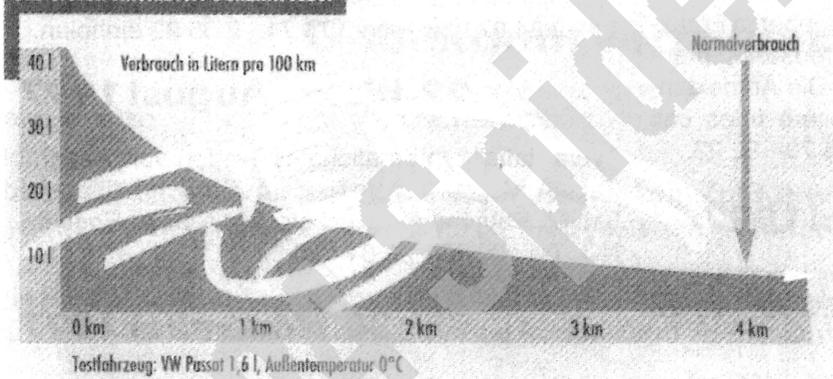
## "Suche FIAT 124 Spider"

Neulich in Motor Klassik: **Wolfgang Klement aus Offenburg: ?:** "ich suche schon seit Jahren einen FIAT 124 ab Baujahr 1967, können Sie mir helfen?"

Offen gesagt können Sie bisher wohl nicht sehr intensiv gesucht haben. Denn diese Wagen werden immer noch recht häufig nicht nur in den Kleinanzeigenteilen von Motor Klassik oder Auto Motor Sport (Anm. d. Redakt.: Oldtimer Markt gar nicht erst erwähnt) angeboten, sondern auch in vielen Tageszeitungen und reinen Inseratsblättern. Wenn Sie vorab Informationen zu diesem Wagentyp benötigen, empfehle ich Ihnen die Mitgliedschaft in einem entsprechenden Verein, zum Beispiel... Der Meinung von Motor Klassik kann ich mich nur anschließen, der Leser scheint sich wohl nicht intensiv um den Erwerb eines Spiders gekümmert zu haben!

## Die ersten Kilometer: Benzin-fresser

Die ersten Kilometer: Benzin-fresser



Je kürzer die Teststrecke, desto höher der Kraftstoffverbrauch.

Für die ersten Kilometer ist er die Hälfte höher als der durchschnittliche Wert. Erst nach etwa fünf Kilometern sinkt der Verbrauch auf den Normalwert, und erst zum Kilometer Fünftausend bräutert ein Motor, bis er seine optimale Betriebsleistung erreicht hat. Das sollte sich auch ein erfahrener Menschler feststellen.

Quelle: Ökonomen-Verkehrswirtschaftsinstitut

## Neue Quelle für Holzverkleidung

Durch den Tip eines neuen Clubmitglieds können wir Euch beim Beschaffen von Edelholzverkleidung für alle Spider-Typen behilflich sein. Die angebotenen Teile werden professionell in Deutschland hergestellt.

Selbstverständlich wird Club-Rabatt gewährt. Bei Bedarf und Interesse ruft die Spider-Club Hotline an.

## Kat's von Fa. Spider Point

Kat-Nachrüstung beim CS-0 und DS mit Motortyp 132/C3/031 sowie 132/D1/000 für DM 1.099,-  
 Kat-Nachrüstung beim 1.800 und 2.000er mit Vergaser für DM 2.799,-. Die Preise verstehen sich incl. Einbau, ASU und TÜV Abnahme. Bei den Modellen CS-0 und DS ist die Umrüstung nach Terminabsprache innerhalb eines Tages möglich, bei Vergasermodellen beträgt die Dauer ca. 5-8 Tage. Bezugsquelle: Fa. Spiderpoint, Tel.: 0 78 22 - 6 17 04.

**22. bis 23. Februar 1997**

"Classic Mobil" in der Münchener Olympiahalle. Infos bei: Müller & Hocheneder Veranstaltungen GmbH, Tel.: 0 81 41 - 30 52 80, Fax: 0 81 41 - 30 52 82.

**03. bis 07. April 1997**

"Techno Classica Essen" Sollte sich jemand von Euch dazu bereit erklären etwas in Sachen Clubstand zu unternehmen um unseren Club zu präsentieren, laßt uns dies bitte wissen. Wir bieten natürlich jegliche Art an Unterstützung an. Infos bei: S.I.H.A Ausstellungen Promotion GmbH, Tel.: 0 24 07 - 1 73 00, Fax: 0 24 07 1 77 11.

**19. bis 20. April 1997**

"Saisonauftrittreffen im Vierländereck um Luxemburg" Die Veranstalter unseres kommenden Auftakttreffens sind Maria und Reinhold Krämer aus Simmerath-Lammersdorf. Als neue Mitglieder, beim diesjährigen Auftakttreffen zum ersten mal dabei gewesen, hat es ihnen so gut gefallen, daß sie sich direkt für die Organisation eines Treffens angeboten haben. Da Sönke die Organisation des Auftakttreffens 1997 aus beruflichen Gründen (neuer Arbeitgeber in Frankfurt) verständlicherweise nicht durchführen kann, sprangen Maria und Reinhold spontan ein. Die Anmeldungen liegen dieser Ausgabe bei. Weitere Infos bei: Maria und Reinhold Krämer, Tel.: 0 24 73 - 82 23.

**01. bis 05. Mai 1997**

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

**01. bis 05. Mai 1997**

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

**01. bis 05. Mai 1997**

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

**16. bis 19. Mai 1997**

"Jahreshaupttreffen in Bad Segeberg" Wie bereits vorangekündigt, findet unser kommendes Jahreshaupttreffen im hohen Norden statt. Die Einladung der Organisatoren Ines und Jürgen Loch liegen dem Spider Magazin bei. Weitere Infos bei: Ines und Jürgen Loch, Tel.: 0 45 51 - 8 17 28 (ab 17.00 Uhr).

**27. bis 29. Juni 1997**

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

**22. bis 24. August 1997**

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

**30. November 1997**

"Claushöck" des 124 Spider Clubs. Infos bei: Jürg Bachmann, Stockenstr. 5 CH 8802 Kilchberg, Tel. und Fax: 00 41 - 1 - 7 15 14 07.





## Verkaufe:

### BS 1,

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

### CSA

Bj. '74, Motor-Nr.: 124CSA0070224  
90 restauriert, viele Ersatzteile, blau-schwarz, 2.000 km seit Re-stauration gelaufen  
FP DM 30.000,--  
Tel.: 00 41 61 - 7 12 03 12 (Schweiz)

### US-CS2

Bj. '79, ATM 75.000 km, viele Ex-tras, guter Zustand  
VBDM 11.000,--  
Tel.: 0 79 04 - 73 92

### Schlachte

Fünf 124 Spider, und ein 124 Sportcoupe  
Adam Sosna  
Tel.: 05 21 - 32 05 46

## Neue Mitglieder:

Zeljko dakic

Südstr. 6/1  
75392 Deckenpfronn

0 70 56 - 82 93  
Region 9

Günter Lappoehn

Im Rosenhag 7  
50354 Hürth

0 22 33 - 7 27 96  
Region 7

## Unbekannt Verzogen:

Jens Fietze

Chemnitz

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

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

Vielen Dank





## Buchkritik VX

Vielen Dank an dieser Stelle für den nachfolgenden Bericht, den uns freundlicherweise Joachim Cassens von der Volumex IG hat zukommen lassen.



Carstens VX in voller Fahrt

Liebe SpiderFahrerinnen, endlich ist es erschienen, das ultimative FIAT-Spiderbuch. Eberhard Kittler hat in seiner unnachahmlichen Art die Geschichte des wichtigsten Pininfarina Autos (Zitat Sergio Pininfarina) verfaßt. Auch unsere IG hat ein Kapitel, unser Kapitel - der VX - mitgestaltet. Die Geschichte dieses Abschnitts begann vor etwa 2 Jahren, als ich erstmals Kontakt zu Eberhard Kittler aufgenommen hatte. Ich besprach mit ihm die Möglichkeit einer Titelgeschichte in der Oldtimer Markt (OM). Er war nicht abgeneigt, irgendwie kamen wir aber nicht weiter. Bei einem meiner weiteren Kontakte wurde ich an den Chefredak-

teur der Markt, Peter Steinfurth, verwiesen. Er lehnte einen Beitrag über den VX mit dem Hinweis auf das Alter des Autos ab.

Im Februar 1996 erhielt ich einen Brief von Herrn Kittler, der seine Absicht kundgetan hat, einen Bericht über den FIAT 124 Spider anlässlich des 30-jährigen Entstehungsjahres verfassen zu wollen. Ich sagte sofort meine Unterstützung zu. Es folgten Telefonate und ein Treffen bei dem er mir auch das Erscheinen eines neuen Buches mitteilte. Wir fotografierten meinen VX in einigen "Lebenslagen" sowie den Kompressor. Anschließend besprachen wir die uns bekannte Geschichte des VX und der bekam Entstehungs- und Verkaufsdaten, die in unserer IG existieren.

Uwe Binder, Volker Beutel und ich haben dann auch seinen

Entwurf über das VX Kapitel überarbeitet. Jetzt ist aus vielen Daten und Fakten ein neues Buch entstanden und um es vorweg zu nehmen, ein wie ich glaube sehr umfassendes und gelungenes Gesamtwerk. Nimmt man sein früheres Werk über den FIAT 124 Spider und Coupe (Autos die Geschichte machten) hinzu, hat man ein vollständige Abhandlung dieses Autotyps. An dieser Stelle sollte ein kleines Geheimnis entgültig gelüftet werden.

Roberto Bruno, der Fiat Spiderliebhaber, ist Eberhard Kittler.

Für ein zweites Werk haben bei der Recherche von Anfang an die Spiderclubs mitgearbeitet. Es war daher möglich, alle Informationen mit den Clubinfos abzustimmen. So konnte eine Fülle neuer Informationen zusammengetragen werden. Und jeder Fahrzeugtyp wurde sehr individuell abgehandelt. Eberhard Kittler erwähnt zum ersten Mal, daß der VX-Motor zu aller erst in einem Fiat 131 Abarth Volumetrico eingebaut wurde. 1979 wurde dieses Auto von Georgio Pinta (Rallyeweltmeister mit einem 124 CSA Abarth 1975) in Spa vor dem 24 Stundenrennen getestet.

Dieses Auto erwies sich als aerodynamischer Flop; es wurde nichts mit dem Renneinsatz. Dem 131 Abarth folgte der 131 Supermirafiori Volumetrico 1981.

Erst 1982 erfolgte der Renneinsatz im Lancia Rallye 037. Der

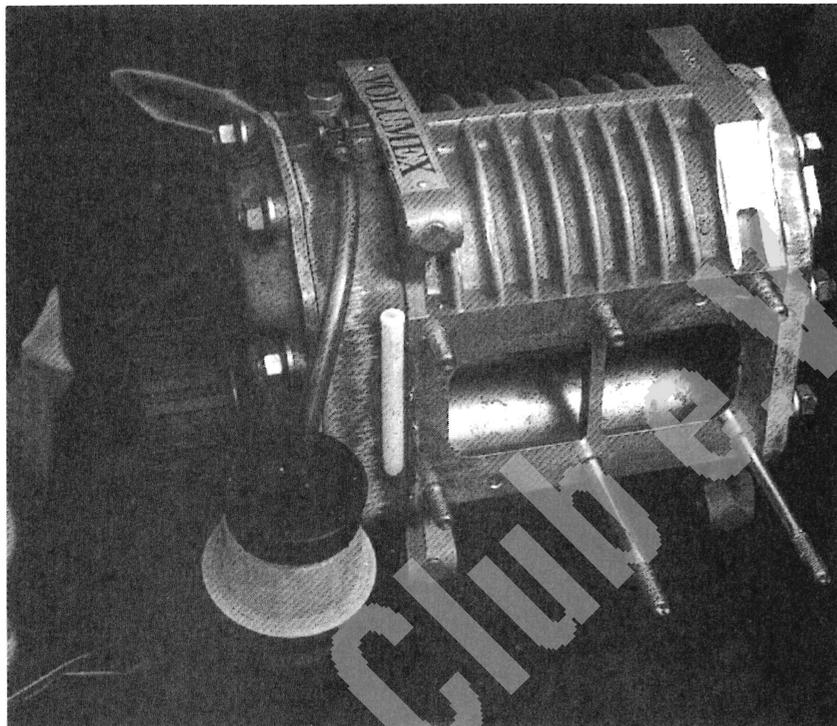


Motor war jetzt ausreichend getestet. Im gleichen Jahr gab es das erste Modell im Autohandel zu kaufen; ein Lancia Trevi VX.

Im Text folgt jetzt eine genaue Beschreibung der Motorcharakteristik mit original Motorbild und Schnittzeichnung. Testberichte der Auto Motor Sport sowie der Quattroroute sind authentische Nachweise über die Leistung dieses Spiders Mitte der achtziger Jahre.

Es werden aktuelle Möglichkeiten des Tunings durch G+B sowie die Nachrüstung mit Kat angesprochen. Neben, wie ich glaube gelungenen Fotos, die das Auto mit seinen Besonderheiten beschreiben, wird auch ein eindrucksvoller Fahrbericht beschrieben.

Nur Insider wissen, daß dieser Fahreindruck so leider nicht stattgefunden hat. Vielmehr wurde das Auto nach einer acht-



*Herzstück, der gute alte Roots-Kompressor*

monatigen Winterpause erstmals wiederbelebt und zeigte sich entsprechend etwas "verschnupft". Der abgedruckte Fahreindruck sollte später nachgeholt werden, was aber bisher leider nicht möglich war, ist aber

ein guter Aufhänger um mit Herrn Kittler weiter Kontakt zu halten.

Fortsetzung folgt

Joachim Cassens

Auto-Center - **FIAT**  
**FIAT** Südstadt  
 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



## Die Bilanzen des Registro 124 Spider

Die Mitgliederversammlung des Registro Nazionale FIAT 124 Sport Spider von Modena hat sich in Maranello getroffen, um so viele Ideen um die 30-jährige Liebe zu diesem Fahrzeug zu feiern.



Kurzfristig - wie beschlossen, während der Mitgliederversammlung am 3. März d. J. in der Galleria FERRARI in Maranello - muß das R.N. FIAT 124 Sport Spider die Abrechnung mit wenigen "Verbindlichkeiten" und wichtigen "Fälligkeiten" machen.

In zeitlicher Reihenfolge gesehen, muß man der Nachricht vom 11. nationalen Treffen in der Provinz Varese, das am 11. und 12. Mai stattfindet, den Vortritt geben. Wir erinnern aber auch an das Roero Spider Meeting in Canale d'Alba (CN), woran die 124iger jedes Jahr in Massen teilnehmen. Letztlich, im November, die sichere Teilnahme des REGISTRO an der Ausstellung in Padua.

Das Schlüsselereignis wird aber in Wirklichkeit das in Bälde stattfindende Internationale Treffen auf der Insel Elba sein, daß das R.N. FIAT 124 Sport Spider gerade organisiert, um im Besonderen die 30 Jahre dieses prachtvollen Automobils, entworfen von Pininfarina, zu feiern.

Die vorgesehene Verabredung für den 21. und 22. September ist auch für leidenschaftliche Fremde bestimmt. Die Einladung übrigens, wurde schon an einige deutsche, schweizerische, französische, holländische, dänische und englische Clubs erteilt. Ein Durcheinander??? Hoffentlich nicht!!! Im Gegenteil, vielmehr wünschen sich die Organisatoren, daß dies eine Gelegenheit für wirkliche Freundschaft und Zusammenarbeit sein wird.

In Erwartung dieser zwei Tage zum Sommerende an den Stränden der toskanischen Insel, wird das REGISTRO - trotzdem - ihre Verhandlungen bezüglich Versicherung und Vollziehbarkeit ASI weiterführen. In diesem Zusammenhang fügen wir bei, daß die betreffenden Modelle des FIAT 124 Spider folgende sind: 1400, 1600, 1800, 1800 Abarth - bis Ende Baujahr 1973.

Die Versammlung im März, mit all den oben erwähnten Nachrichten und Neuigkeiten, wurde mit einem Besuch des sehr interessanten FERRARI Museums und einem unvergeßlichen Essen auf den modenesischen Hügeln abgeschlossen.

(Artikel aus der "La Gazzetta" April 96 - übersetzt von Ullis Bekannten)



## Zum Fressen gern

In manchen Motorräumen geht es nachts lustig zu. Während der Autobesitzer friedlich schlummert, tobt sich zwischen Kühler und Spritzwand ein Marder aus. Die Folge sind zernagte Schläuche, gefledderte Dämmatten und kaputte Zündkabel. Massiv treten solche Schäden zwischen März und Juni auf. Denn in der Brunftzeit reagieren die männlichen Tiere im Auto ihren Frust mit der Lust ab.

In Werkstätten, an Tankstellen und Stammtischen kursieren die unterschiedlichsten Tips gegen den Marderbiß in die Eingeweide des Autos. Ein Säckchen mit Hundehaaren, Urinsteine oder gar der Harn selbst, tickende Wecker oder Lichter im Motorraum sollen die rüden Methoden der Marder unterbinden. "Alles Humbug", meint Dr. Karl Kugelschaffer. Der muß es wissen. Er ist einer der besten Marderkenner der Welt. Seit zwölf Jahren erforscht der Wildbiologe das Verhalten von *Martes foina*, wie der Steinmarder in akademischen Fachkreisen auch genannt wird. An der Justus-Liebig-Universität in Gießen befaßt sich der Marderkenner und -freund auch speziell mit dem Verhältnis der Nagetiere zu Autos.

Steinmarder lieben im Gegensatz zu ihren Verwandten, den Baumardern, Autos. "Ein Motorraum ist eine wunderschöne Höhle für sie", erklärt Kugelschaffer. Er lasse sich trefflich erkunden und auch zum Verstecken der Nahrung ge-

brauchen. In der Tat zeugen immer wieder Eier, Brotreste oder Obst von nächtlichen Besuchen der etwa katzen großen Tiere. Meist ist diese oft vom Komposthaufen stammende Nahrung die einzige Folge eines solchen Marder-Streifzugs durch sein Revier. Denn die meiste Zeit des Jahres gehen die Dreipfünder im Motorraum nur ein und aus - ohne irgend etwas zu zerbeißen. Dann finden sich nur ein paar Pfotenabdrücke.



*reinbeißen, wohlfühlen!*

Marder kriechen normalerweise in der Nähe des Auspuffrohrs in den Motorraum - dort ist am meisten Platz. Sie suchen die Autos nicht auf, weil sie den Geruch so mögen oder weil sie Gummi, Kunststoff oder Dämmaterial fressen wollen. Motorräume sind inzwischen Teil ihres Lebensraumes. "Es gehört für den Marder einfach zum guten Ton, darin herumzukriechen", beschreibt Kugelschaffer. Und die neue "Höhle" zu erkunden. Das macht der Marder eben mit den Zäh-

nen. Manches wird dem Tier auch fälschlich zur Last gelegt. So angeblich zernagte Bremschläuche. Kugelschaffer hat aber noch keinen einzigen gesehen. Das Wieseltier ist ein sogenannter Zivilisationsfolger, der sich gern in der Nähe von Menschen aufhält. Schon immer bewohnt es deren Dachböden und Scheunen. Seit 1978 zählt auch das Auto zum Lebensraum von "Steini", wie die Gießener ihr Forschungsobjekt liebevoll nennen. Damals wur-

den in Winterthur (Schweiz) die ersten Schäden an Autos durch Marder registriert. Seitdem breiten sie sich unaufhaltsam Richtung Norden aus. Selbst in Kiel gab es bereits zerbissene Zündkabel und Schläuche. "Der Marder hat gelernt, mit und im Auto zu leben", erklärt der Mardersforscher. "Es gehört zu seinem Revier."

Abgesehen von der Brunftzeit wird die Beziehung zwischen Marder und Auto problematisch, wenn das Fahrzeug - wie es so



seine Art ist - in andere Reviere kommt. Dringt ein fremder Marder andernorts ein und riecht einen Artgenossen, ärgert ihn das fürchterlich. Er will dann auch seine Spuren per Biß hinterlassen. Wechselt das Auto mehrfach die Reviere, beginnt das zerstörerische Spiel von vorn.

Dagegen hilft eine Motorwäsche. Danach merkt das Tier, in dessen Revier das Auto normalerweise parkt, nichts von Besuch des Eindringlings. Am heimischen Parkplatz hilft

auch ein Stück Maschendraht, unter das Auto gelegt. Das stört den Marder für ein paar Monate, bis die Bißsaison um ist. Selbst würde Kugelschafter eine Art Weidezaun um den Stellplatz bauen.

Von den meisten Anti-Marder-Produkten hält Karl Kugelschafter aber genauso wenig wie fast von allen Tips. "Ultraschall fasziniert nur Menschen. Der Marder hört diese Töne, findet sie ganz normal und überhaupt nicht abschreckend." Sogar eine anziehende

Wirkung könne er nicht ausschließen. Auch die Sprays helfen nach seinen Erfahrungen nichts: "Ein Tier, das in der Großstadt zehn Zentimeter über dem Boden atmet, kann kein Geruch mehr abschrecken."

Nach dem besten Schutz befragt, verrät der Wissenschaftler sein persönliches Rezept: "In der Garage parken. Nur das hilft hundertprozentig."

entnommen aus Mot 17/96

## 4,4 Prozent weltweit gefunden

Das Register der Sonderserie unseres FIAT 124 Spider "50 Jahre Pininfarina" kann sich langsam sehen lassen: Fast 50 Fahrzeuge konnten wir von ehemals 1000 inzwischen finden. Dabei haben viele Mitglieder weitergeholfen, aber auch Aufrufe in den Fachzeitschriften, so beispielsweise in der MARKT. Inzwischen steht auch fest, daß tatsächlich die rund 200 verschollen geglaubten 124 Spider aus der Sonderserie (sie fielen einem Überschwemmungsunglück im FIAT US-Auslieferungshafen zum Opfer) mit erheblichen Wasserschäden nach Deutschland, genauer

nach München verkauft wurden: Leider existiert die Firma R. Liebermann GmbH in der Landsberger Straße 402 heute nicht mehr in ihrer früheren Form. Von dort hätte man sicher interessante Informationen einholen können. Ein Brief von mir ist leider nicht beantwortet worden, kam aber auch nicht zurück. Ebenso erging es einem Fax.

Dort, bei Liebermann in München, so Walter Körbler auf Uffing am Staffelsee, wurden die "gewässerten" 124 Spider wieder aufgearbeitet und verkauft. Dazu hat mir Walter Anzeigen aus der Auto Motor & Sport (Ausgabe 6 aus dem Jahr 1984 und 20 aus dem Jahre 1987) zugesandt. Vielen Dank dafür!

Nach den Anzeigen zu schließen, war es offensichtlich doch nicht so einfach, die "auf-

gemotzten Spider", die doch einige Zeit im Wasser standen, an den Mann oder die Frau zu bringen. Ehemalige Interessenten sagten mir, daß eine Besichtigung der Fahrzeuge nicht gerade dazu geführt habe, bei dem günstigen Preis sofort zuzuschlagen. Die Wasserschäden waren doch offenkundig und wer konnte damals wissen, wie lange einen der Rost in Ruhe lassen würde. Weitere Ungewißheiten waren mögliche Motorschäden etc.

Nach wie vor bin ich an weiteren Informationen zum Thema interessiert, wer gar irgendwo Daten von bislang noch unbekanntem Limited Edition Spidern auftreiben kann: Immer her damit! Vielen Dank!

Den Artikel übergab mir Roland Seiters vom Spider Club Deutschland e.V.

Tel. ab 19 Uhr: 0 72 23-95 95 00





FIAT 124 Limited Edition "50 Jahre Pininfarina"

**Folgende Sonderseriennummern sind mittlerweile bekannt:**

- 007 Coventry, Connecticut (USA) wird nicht von "J. Bond" gefahren
- 013 Orange Park, Florida (USA)
- 033 Lebanon, New Hampshire (USA)
- 068 Florida (USA)
- 078 Rade vorm Wald (Deutschland) <Günther Bangert>
- 087 Marietta, Georgia (USA)
- 100 Ort unbekannt (Deutschland)
- 124 Malverne, New York (USA)
- 125 Kalifornien (USA)
- 233 Tecumseh, Michigan (USA)
- 272 Ort unbekannt (Deutschland) <Jürgen Gottschalk>
- 274 Kalifornien (USA)
- 278 Kailua, Hawaii (USA) <Cyril K. T. Pang>
- 288 Putnam Valley, New York (USA)
- 373 Pirmasens (Deutschland) <H.W. Driess>
- 402 Karlsruhe (Deutschland) <Peter Mehlhorn> "Ersatzteilager"
- 425 Kalifornien (USA)
- 458 Landau in der Pfalz (Deutschland) <H. Knauth>
- 470 Sacramento, Kalifornien (USA)
- 473 Junk Yard Heaven (USA) siehe Nr. 829 ("Ersatzteillager")
- 482 Derry, New Hampshire (USA)
- 500 Parlin, New Jersey (USA)
- 504 Kalifornien (USA)
- 507 Burnaby, British Columbia (Kanada)
- 527 wahrscheinlich Großbritannien (Foto in einem GB-Spiderbuch)
- 540 Edmond, Oklahoma (USA)
- 569 Aachen, Deutschland <Dr. Ralf Kaldenhoff>
- 570 Kirchheim/Teck (Deutschland) <Hubert Scheidter>
- 609 Baden-Baden (Deutschland) <Roland Seiter>
- 614 Ergolding (Deutschland) <Klaus Lacknermeier>
- 635 Kanada
- 674 Deurne (Niederlande) <Theo van der Sande>
- 676 Bielefeld (Deutschland) <Ulrich Müller>
- 677 Kalifornien (USA)
- 713 Boyes Hot Springs, Kalifornien (USA)
- 725 Gifhorn (Deutschland) <Hans-Jürgen Maier>
- 750 Steinheim am Albuch/Donau (Deutschland) <Andreas Bielke>
- 751 Ort nicht bekannt (Deutschland)
- 784 Grafenhausen (Deutschland) <Debacher>
- 807 Aurora, Colorado (USA)
- 818 Erftstadt (Deutschland) <Sven Happel>
- 829 Junk Yard Heaven (USA) also auf einem US-Schrottplatz
- 835 Las Vegas (USA) <Michael Wise>
- 896 Marietta, Georgia (USA)
- 908 Junk Yard Heaven (USA) siehe Nr. 829
- 972 Bayreuth (Deutschland) <Udo Pötzingler>



## Werkstätten, Ersatzteillieferanten

Eure Erfahrungen, Tips, Empfehlungen

Es war einmal... irgendwann Ende der achtziger Jahre, da rief der ehemalige Vorstand eine Übersichtsliste ins Leben.

In der Liste findet man eine Aufstellung der Ersatzteillieferanten, Werkstätten, Zubehörlieferanten u.v.m., die durch Euch zusammengetragen wurde (Erklärung für Neumitglieder).

Darüber hinaus wurden hier Empfehlungen abgegeben für welche Arbeiten eine betreffende Werkstatt empfohlen werden kann und mit welchem Händler man weniger gute Erfahrungen gemacht hat.

Ich würde nun die Liste gerne wieder auf den aktuellen Stand bringen. So stimmen z.T. Telefonnummern nicht mehr, Adressen sind upzudaten, etc.

Das bedeutet nun, daß Ihr gefragt seid! Ich möchte Euch bitten, mir Werkstätten, Ersatzteilhändler und alles was rund um den Spider von Interesse ist mir mitzuteilen. Es kann dies in schriftlicher Form sowie auch auf dem Telefonweg geschehen. Das Update geht Euch dann mit dem nächsten Spider Magazin zu.

An dieser Stelle möchte ich nochmals an Euch appellieren, rege mitzuarbeiten.

Die Liste ist natürlich von besonderem Interesse für "Neueinsteiger", die für jeden Tip und jede Empfehlung dankbar sind, jedoch mit Sicherheit auch für die "alten Hasen" unter uns.

Also, auf das die Telefonleitung heiß laufen und der Briefkasten überquillt!

jh

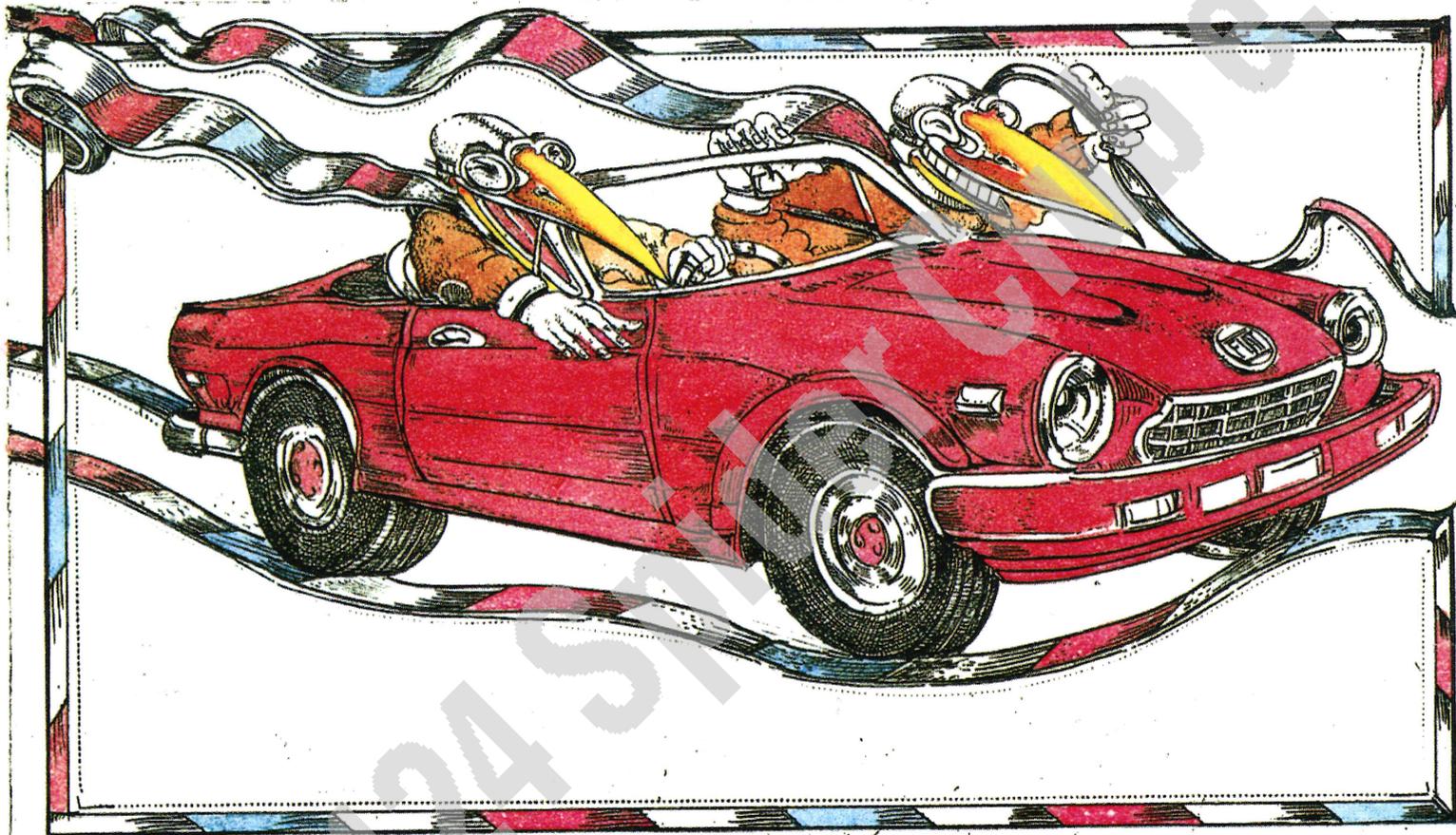


## Vorstand

Funktion	Name und Anschrift	Aufgabe	Telefon
1. Vorsitzender	<b>Ulrich Kronenberg</b> Robert-Stolz-Str. 52 65 812 Bad Soden	Ansprechpartner für Mitglieder (tel. Kontaktperson), Sponsoren Öffentlichkeitsarbeit, Repräsentation.	06196 / 644097
2. Vorsitzender	<b>Joachim Häring</b> Groß Gerauer Str. 82 55 130 Mainz	Spider-Magazin, technische Be- ratung für AS/BS, Händlerkontakte (tel. Kontaktperson).	06131 / 882181
Kassenwart	<b>Uwe Wagner</b> Robert-Stolz-Str. 13 65 812 Bad Soden	Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV.	06196 / 61385
Beisitzer	<b>Friedel Jürging</b> Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	technische Beratung CS/DS, Spon- sorenkontakte, Händlerkontakte.	05732 / 81333
Beisitzer	<b>Alexander Zaras</b> Fischbacherweg 9 65 812 Bad Soden	Händlerkontakte, Sammelbestel- lungen, Sponsoren.	06196 / 63558

## Regionalleiter

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



44/50

Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.

Armin Holt 1978