



SPIDER



++ Elchtest ++ Kat-Nachrüstung ++ Herbsttreffen

M A G A Z I N

Ausgabe 4/97

13. Jahrgang

7,- DM

PUNTO CABRIO, BARCHETTA, COUPÉ FIAT



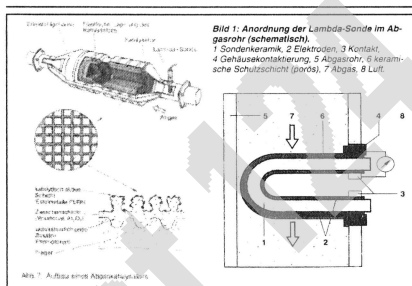
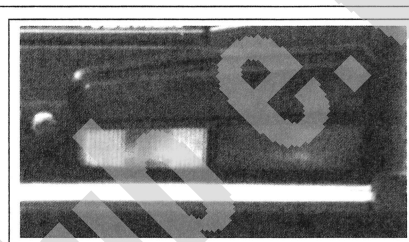
SINFONIA ITALIANA

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 virtuoson Technik. Komfortabel und sicher können Sie sich ganz Ihren Gefühlen hingeben und der Musik der Straße lauschen. Wie schade, daß Sie immer nur das Fiat Punto Cabrio oder den Fiat barchetta oder das Coupé Fiat fahren können und nicht alle drei gleichzeitig...

LEIDENSCHAFT IST UNSER ANTRIEB



	Editorial	4
Technik	Technikblatt	5
	Vorderachse Einstellwerte BS/CS	
Bastelecke	Auf die Böcke, fertig los!	6
	Verdrehte Rücklichter	7
	Undichtes Verdeck	7
Der Vorstand	Mitgliederbewegung	8
	Neues Club-Logo	9
	Ein bewegtes Jahr	9
	Mitgliederbericht oder wer....	11
Rubriken	kurz & bündig	12
	Termine	14
	Teilemarkt	15
	Internet	16
Umfeld	Neue Steuern	19
	Aktion G-Kat-Nachrüstung	22
	Dann kam Azzurra	26
	Von einstigem Rost	28
	Der norddeutsche "Elch-Test"	29
	Das Märchen vom 124-Spider	30
	Sonnenschein & fast 30 Spider	32
Redaktionsschluß:	Leserbrief - Eintragung CD 30-	34
	Leserbrief zur Fa. Linea Rossa	35
Titelfoto	FIAT 124 SPIDER Derivate	36
	Adressen	39



Themenvorschläge

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



Frohes Fest, und einen guten Rutsch...

Schon wieder geht ein Jahr zu Ende. Schritt die Zeit in Jugendjahren noch sehr langsam voran, geht es "im Alter" immer rasanter!

Für unsere diesjährigen Veranstalter von Treffen, haben wir beschlossen ein Präsent in Form je eines Modellspiders von Vitesse zu vergeben, sozusagen als kleinen Entschädigungsaufwand.

Viel Spaß beim Lesen des aktuellen Spider Magazins wünschen wir allen unterm Weihnachtsbaum

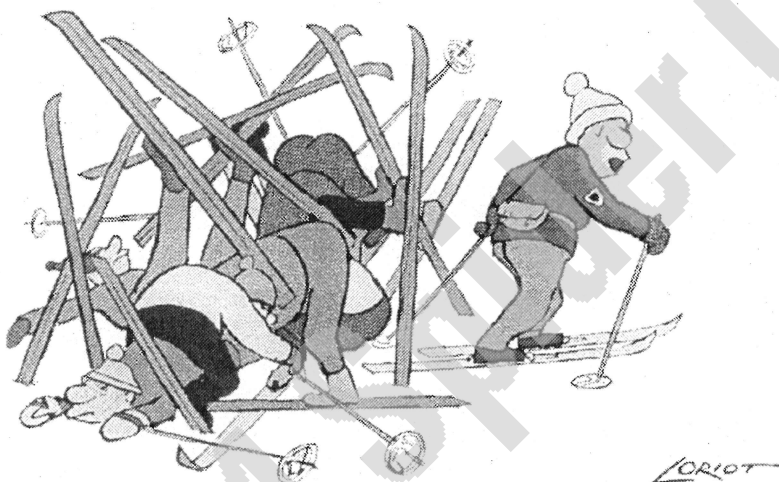
Die Redaktion

Zum Schluß noch etwas zum Schmunzeln!

Klein, aber . . .

Vielen Menschen ist noch nicht klargeworden, daß FIAT einfach die schönsten Autos der Welt baut. Sicher, man hat so seine Last uns seinen Ärger mit ihnen. FIAT-Fahrer sprechen in diesem Zusammenhang übrigens lieber von "Erlebnissen". Aber, so ist das nun mal mit der Familie: Man liebt sie trotz ihrer Schwächen, und wenn es nicht gelegentlich auch mal was zu verzeihen gäbe, wäre das Leben doch ein bißchen langweilig. So langweilig wie das eines Mazda- oder BMW-Fahrers z.B. Was soll überhaupt dieser leicht überhebliche Blick runter auf das schöne Wägelchen? Weniger ist mehr, und wenn jemand mit seinem S-Klasse-Daimler renommieren will, so zeigen wir ihm das noch größere und noch teurere Auto in der Nachbarschaft: Sehen Sie den hübschen Zementmischwagen da hinten?!

*DANN FROHE WEIHNACHTEN
UND GUTEN RUTSCH....*



++ Spider-Magazin Hotline mit Fax-Anschluß ++
0 6 1 3 1 / 8 8 2 1 8 1

+++ Spider-Club Hotline +++
0 6 1 9 6 / 6 4 4 0 9 7

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)

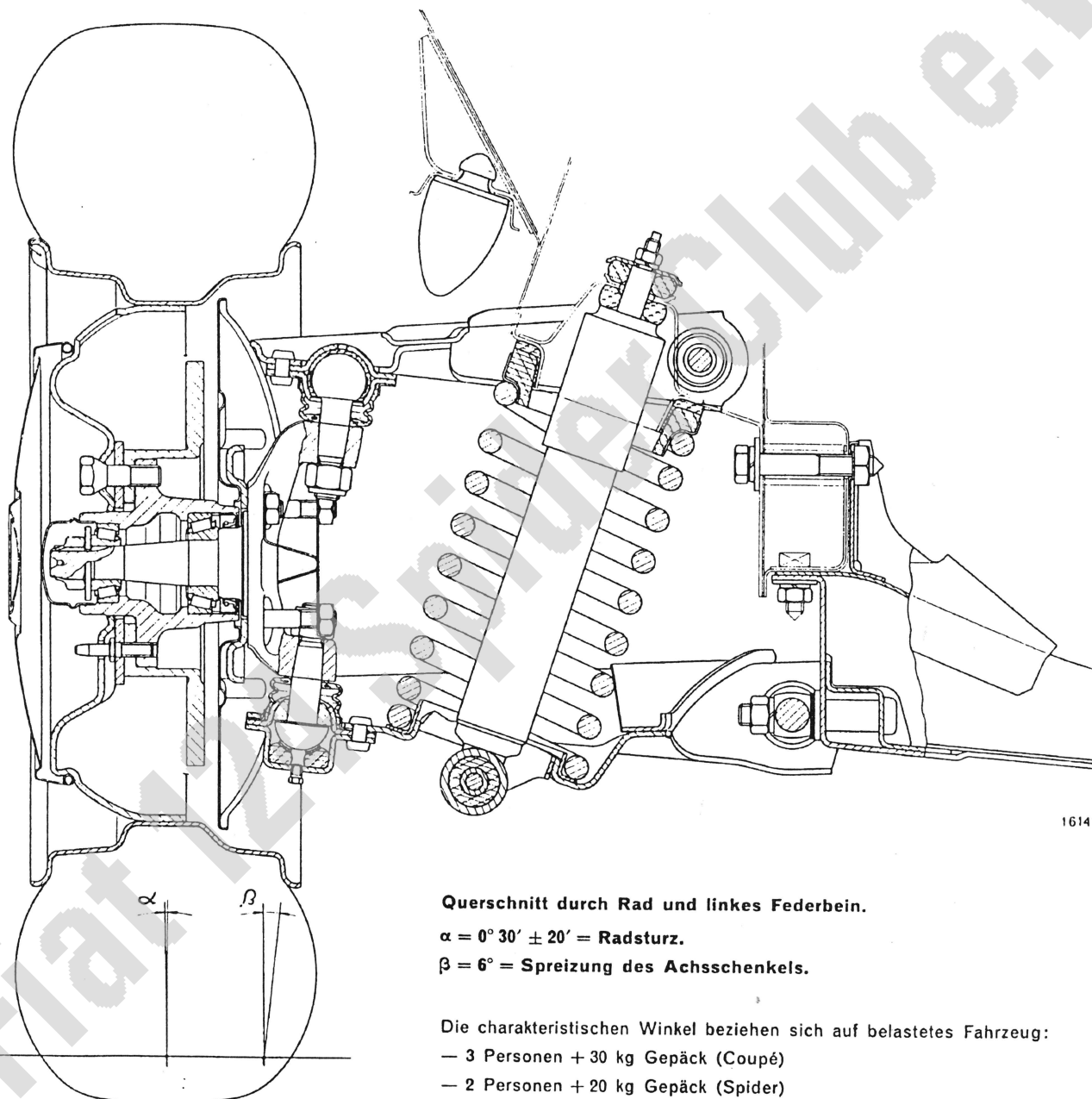
Internet-Adresse http://ourworld.compuserve.com/homepages/FIAT_124_SPIDER_Club/

Bankverbindung Volksbank Main Taunus eG
BLZ 500 922 00
Kto.-Nr.: 85 58 04



Vorderradaufhängung

Einstellwerte für BS bis CS1



16142

Querschnitt durch Rad und linkes Federbein.

$\alpha = 0^\circ 30' \pm 20' = \text{Radsturz.}$

$\beta = 6^\circ = \text{Spreizung des Achsschenkels.}$

Die charakteristischen Winkel beziehen sich auf belastetes Fahrzeug:

— 3 Personen + 30 kg Gepäck (Coupé)

— 2 Personen + 20 kg Gepäck (Spider)

und Reifen mit vorgeschriebem Luftdruck.



Auf die Böcke, fertig los!

Wer schon mal versucht hat sein Auto aufzubocken weiß, daß der Winterschlaf an den TÜV-Normstützen scheitert. Hinten passen die blauen Dreiecke ja noch unter die Achse, doch vorn wird es schwierig: Alle im deutschen Handel erhältlichen Aufbockhilfen sind für den Spider zu hoch, selbst die nicht zugelassenen Camping-Stützen.

Abhilfe schafft der "Plot B43 Bizon", der mir auf einer Baumesse zufällig in die Hände fiel. Der vollständig aus Kunststoff gefertigte Bock läßt sich millimetergenau durch ein Gewinde höhenmäßig justieren. Ursprünglich sind die schwarzen Füße als Unterkonstruktion für erhöhte Fußböden oder Terrassen konstruiert worden. Die zulässige Belastbarkeit liegt bei 2000 kg pro Träger. Damit steht mein Spider nun schon seinen dritten Winter auf sicherem (Dreh-)Fuß.

Nehmt zum Aufbocken die verlängerte Version B43/200. Das Gerät besteht aus drei Teilen: Der Grundplatte, einer Verlängerungsmuffe und dem Kopfstück. Damit lassen sich alle Aufbockhöhen von 120 bis 270 mm stufenlos einstellen. Die Träger erstand ich zum Messepreis von DM 25,- pro Stück. Es gibt allerdings im Moment keinen deutschen Importeur. Versucht Euer Glück beim Hersteller, Adresse: Ateliers Buzon S.C. 2 Place Locour 4040 Herstal Belgien Tel.: 00 32-41-48 39 83 Fax: 00 32-41-64 82 38

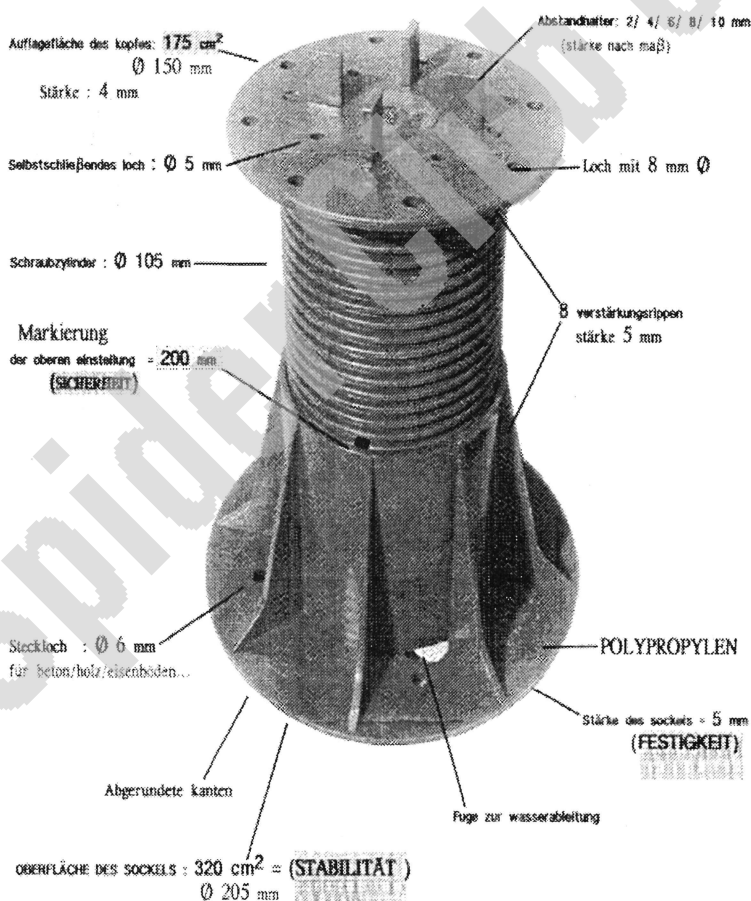
PLOT "B43 BIZON" ®

BODENTRÄGER f. TERRASSEN - f. ERHÖHTER FUßBODEN



"DIE SICHERHEIT"

Zulässige Belastbarkeit: 2.000 Kg/träger



Der Bodenträger für den PROFI

Gemäß D.T.U 43.1 - FRANKREICH

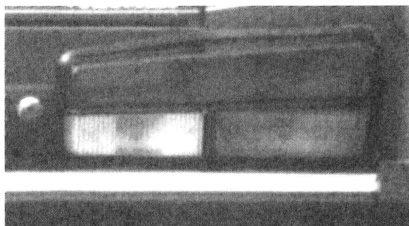
GEPRÜFT vom C.S.T.C no DE78A138 - 30.07.93
BELGIEN

Martin Boels



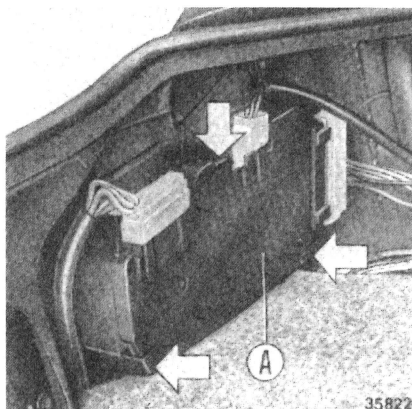
Verdrehte Rücklichter

Betrachtet man sich die Heckansichten der Spider, stellt man oft fest, daß die Rückleuchte rechts von den Abgasen total verdreckt ist. Dies zeigt sich besonders bei den Rückfahrscheinwerfern, die

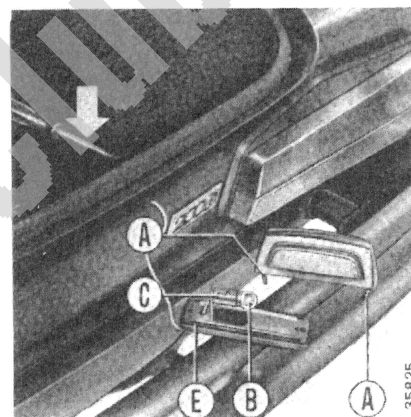


vier Schrauben vom Kofferraum aus zu lösen, nachdem die Lampenträgerplatte vorsichtig aus ihren Klippen gehoben wurde. Hat man die Rücklichter in der Hand, zeigt sich in den allermeisten Fällen, daß der Aufwand doppelt lohnenswert ist, denn jede Menge Dreck hat sich zwischen Dichtung und Karosserie angesammelt. Dieser Dreck speichert die Feuchtigkeit und verhindert ein vollkommenes Abdichten der Lampenöffnung. Die langfristigen Folgen sind somit offensichtlich. Habt ihr die Rücklichter in der Hand, geht es ab ins Badezimmer, und mit einer ausgedienten Zahnbürste heißt es nun mittels warmer Seifenlauge die Leuchten von innen und die Dichtungen zu schrubben. Aber bitte Nichts

fallen lassen, da speziell bei den US-Leuchten Ersatz sehr schwer bis unmöglich ist. Danach die Leuchten gut trocknen lassen, am Besten über Nacht, da sonst die Reflektoren Schaden nehmen. Beim Einbau bitte nicht vergessen die jetzt zugänglichen Stellen des Heckbleches zu reinigen, am Besten auch zu wachen. Ist alles wieder eingebaut werdet ihr euch sicher an den wie neu glän-



dann alles andere als weiß strahlen. Dieser häßliche unsymmetrische Anblick läßt sich durch normales Waschen nicht mehr beseitigen, da hier eine Verschmutzung von innen vorliegt. Um dieses „Dieselauge“ zu beseitigen, müssen die Rücklichter ausgebaut werden. Sie sind mit jeweils



zenden Reflektoren erfreuen.

Marco Kollmeier

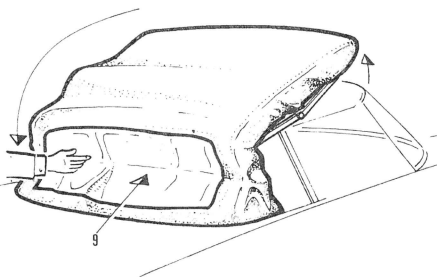
Undichtes Verdeck

Kennt Ihr das Problem, wenn Euer Stoffverdeck schon einige Jahre auf dem Buckel hat und sich allmählich bei starken Regenfällen feuchte Stellen an der Innenseite bilden?

Bekannt dürfte Euch das Phänomen sicherlich aus der Jugend vom Zelten sein! Ich hatte damals im Zeltlager meine Nachbarn insofern geärgert, daß ich bei Regen kurz mit der Handfläche über dessen Kopf die Zeltdecke hin und her strich um die Imprägnierung aufzulösen.

Nun, bei unserem Spider kann

das nicht der Grund sein, da das Verdeck aus mehreren Lagen besteht, die z.T. gummiert sind. Unter ständiger UV-Bestrahlung und



starken Temperaturdifferenzen altert die Gummischicht. Undichtigkeiten sind auf Löcher in dieser

Schicht zurückzuführen. Besonders schädlich ist das Öffnen des kalten Verdecks, z.B. im Winter, so daß der sprödkalte Gummi durchs Knicken nach einer gewissen Wiederholhäufigkeit reißt. Ein Imprägnieren mit Zeltmittel hilft also nicht weiter. So hart es klingen mag, die einzige Lösung besteht darin, das Verdeck auszutauschen.

jh



Adressenänderung:

Christian Schlamp	Wulfsdorferweg 46 22359 Hamburg	0 40 - 6 03 22 90 Region 2
Ralf de Vrée	Beethovenstraße 34 A 22941 Bargteheide	0 45 32 - 26 13 19 Region 2
Christoph Spanner	Sachsenkam 18 81369 München	0 89 - 7 69 66 99 Region 10
Peter Meyer	Jörerstr. 159 27559 Delmenhorst	0 42 21 - 96 86 08 Region 2
Tillmann Döring	Krehenweg 35 22459 Hamburg	0 40 - 5 55 21 90 Region 2
Mike Dörsam	Wiener Weg 16 50858 Köln	Region 7

Neue Mitglieder:

Stefan Bayer	Frühlingsau 14 64853 Otzberg	0 61 62 - 7 41 64 Region 8
Regina Schubert	Schelpmilser Weg 86 33609 Bielefeld	05 21 - 7 30 30 Region 5
Joachim Meier	Auf der Koppel 40 22399 Hamburg	0 40 - 6 06 68 99 Region 2
Siamak Forouhi	Krochmannstr. 15 22299 Hamburg	0 40 - 5 14 15 46 Region 2
Ichikawa Takanari	Dammstr. 7 50259 Pulheim-Sinthern	0 22 38 - 5 73 22 Region 7

Überprüft bitte die Adressen auf deren Richtigkeit. Zur Korrektur von etwaigen Fehlern 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



Neues Club-Logo

Hey Leute, an dieser Stelle wollen wir Euch nach Eurer Meinung zum dargestellten Logo befragen. Wir vom Vorstand haben schon seit geraumer Zeit mit dem Gedanken eines neuen Clublogos gespielt. Uli konnte hierzu den Kontakt zu einem der renommiertesten Designer Deutschlands, der schon etliche Ausschreibungen gewonnen hat knüpfen. Darunter auch das Layout für den Euro! Andreas Karl, der Designer



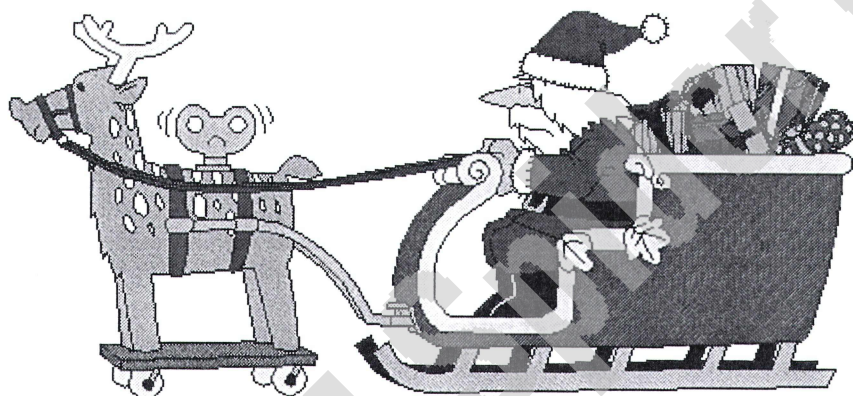
ist nebenbei erwähnt auch aktiver 124-Spideristi.

Darüberhinaus hat unser Clubmitglied Norbert Stecher angeboten, über die Agentur in der er beschäftigt ist, einen weiteren Entwurf layouts zu lassen, so daß wir mehrgleisig fahren können.

Über den weiteren Werdegang werden wir Euch auf dem Laufenden halten und erwarten Euer Feedback.

jh

Ein bewegtes Jahr



So kurz vor Jahresende läßt man gerne schon einmal das zurückliegende Jahr Revue passieren. Und in der Tat, es ist so einiges geschehen. Natürlich denke ich hier an unsere Club-Treffen, die noch nie so gut besucht waren wie in diesem Jahr mit vielen neuen und alten Gesichtern.

Den Anfang machten Mitte April Reinhold und Maria Krämer mit ihrer Einladung zum Saison-Eröffnungstreffen nach Monschau in die Eifel. Erst seit kurzer Zeit im Club, er-

klärten sie sich spontan beim Pfingsttreffen '96 bereit dieses Frühjahrstreffen auszurichten. Alle die dabei waren holten sich zwar auf der Vierländer-Tour rote Nasen, es war noch bitterkalt, aber der guten Stimmung konnte dies nicht schaden. Um so mehr waren wir geschockt als uns die Nachricht vom Austritt von Reinhold und Maria Anfang des Monats erreichte. Was war passiert? Reinhold, ein Self-Made-Spideristi war bei Reparaturarbeiten, wie sie nun einmal

anfallen, auf irreparable Schäden gestoßen die nur eines zuließen: Sich von dem Fahrzeug zu trennen und damit verbunden leider auch die Aufgabe ihrer Club-Mitgliedschaft. Dies bedauern wir um so mehr, da wir mit den beiden zwei sehr sympathische und engagierte Mitglieder verlieren. Darum an dieser Stelle noch einmal ein großes Dankeschön an Euch beide. Dennoch habe ich den Gedanken nicht aufgegeben, daß sich unsere Wege irgendwann noch einmal kreuzen werden.

Austritte auf der einen, Eintritte in den Club auf der anderen Seite waren auch in diesem Jahr durchaus üblich. Was mich allerdings sehr gefreut hat ist die Tatsache, daß wir zum Jahresende '97 wieder eine Mitgliederzahl von nahezu 200 Mitgliedern haben, Tendenz weiter leicht steigend.



Der Initiative von Friedel Reuner ist es zu verdanken, das sich in Hannover seit Juni ein Stammtisch etabliert hat, wo hingegen in der Bundeshauptstadt ein solcher nur im Verborgenen oder überhaupt nicht mehr existiert.

"Mille Miglia" war auch dieses Jahr wieder das Zauberwort für einige wenige Oldtimer-Besessene im Club. Den Anstoß zum Aufbruch in Richtung Norditalien Anfang Mai kam von Joachim, und ich gehe davon aus, das auch 1998 ein Besuch in Brescia geplant sein wird. Alle die dabei waren, waren hell auf begeistert, und wer im letzten Spider-Magazin den Artikel von Steffi Murtfeld über dieses Ereignis gelesen hat sitzt jetzt schon in den Startlöchern für das kommende Jahr.

Traditionell folgte zu Pfingsten unser Jahreshaupttreffen '97. Schon rechtzeitig im alten Jahr begannen Jürgen und Ines Loch mit der Planung ihres Pfingsttreffens, denn es war nicht mehr zu leugnen, daß die beiden bald zu dritt sein würden. Das Ziel aller Teilnehmer, und es war wie schon erwähnt eine stolze Anzahl, hieß dieses mal Bad Segeberg. Für uns Südlichter sicherlich ein Stück zu fahren, aber was die beiden bzw. drei sich an diesem Pfingstwochenende einfielen ließen war wirklich die Reise wert. Außerdem lernte ich einige neue Mitglieder persönlich kennen und sie so zum ersten Mal die Atmosphäre

von einem großartigen Clubtreffen. Unvergeßlich für mich auch mein Unfall mit einem Motorradfahrer der glaubte, mich als Linksabbieger noch unbedingt überholen zu müssen. Die Sache ging glücklicherweise ohne Personenschaden ab. Meine gefühlsmäßige 100% Unschuld ließ sich auch nicht mit anwaltlicher Hilfe nachweisen, so daß ich letztendlich 15% der Schadenssumme aus eige-



ner Tasche bezahlen durfte. Mein Rat an alle: Denkt bitte an die doppelte Rückschaupflicht beim Linksabbiegen.

Ein nächstes Mal trafen wir uns im August zum Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Die Teilnehmerzahl war auch hier wieder erstaunlich hoch, und zu meiner großen Freude lernte ich an diesem Wochenende unser erstes japanisches Mitglied kennen, der einen Abarth-Spider sein Eigen nennt.

Die Einladung zu unserem Herbsttreffen war von Klaus Vollmar und Claudia Bodky unterschrieben. Das letzte September Wochenende, was für ein Wetter, hatten die beiden auserkoren, alle Clubmitglieder nach Dettelbach, einer kleinen Gemeinde in Main-Fran-

ken, einzuladen. Die Resonanz auf diese Einladung war immens groß, was selbst die beiden niemals für möglich gehalten hätten. Ich selbst konnte dieses Treffen leider nicht besuchen, doch es sprach sich schnell bis zu mir durch, daß dieses Jahres-Abschlußtreffen ein ganz Besonderes war.

Die Planungen für 1998 laufen auf Hochtouren, jedenfalls für das Pfingsttreffen in Bad Honnef-Röhrdorf. Das Organisations-Team bilden Alfred Dehenn und Guido Brünning, die schon feste dabei sind ein tolles Wochenende auf die Beine zu stellen. Weiterhin zur Disposition stehen Frühjahr- und Herbsttreffen '98. Meine Bitte an alle sich hierüber einmal Gedanken zu machen. Alle die schon einmal mit dem Gedanken gespielt haben ein Treffen zu planen, sollten sich dies auch zutrauen und alle Bedenken gestrost ablegen. Der Vorstand und alle ehemaligen Organisatoren stehen mit Rat und Tat zur Seite.

Bleibt mir noch, mich im Namen des Vorstands bei Euch allen, die dieses Jahr aktiv mitgestaltet haben, ganz herzlich zu bedanken.

Wir wünschen allen Mitgliedern ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr.

U. Kronenberg



Mitgliederbericht oder wer sind wir eigentlich

Die Mitgliederanzahl unseres Vereins nähert sich der Zahl 200, ein Ergebnis, auf das wir alle ein wenig stolz sein können. Schließlich kommen die neuen Mitglieder aufgrund gelungener Treffen, netter Spideristi, unserem Spider-Magazin, der Mitgliederwerbung mittels Postkarten und nicht zuletzt unserem gelungenen Club-Hompage, etc.

Aber wir haben festgestellt, daß wir zwar genau wissen welche Typen wie oft gefahren werden, wie alt im Durchschnitt unsere Spider sind, aber über uns gibt es nur die Adresse und die Bankverbindung. Wie soll man mit so spärlichen Informationen über die Mitgliederstruktur analysieren können, ob wir mit unserem Angebot überhaupt richtig liegen. Aus diesem Grund haben wir auf dem letzten Jahreshaupttreffen in Bad Segeberg damit begonnen, die Geburtsdaten aller Spideristi aufzunehmen. (Die genauen Daten werden wir aber nicht in der Mitgliederliste veröffentlichen.) Auch alle neuen Mit-

glieder werden im Anmeldeformular nach dem Geburtsdatum gefragt.

Aufgrund dieser Gegebenheiten kann diese statistische Erhebung nur eine Teilerhebung der Grundgesamtheit der zur Zeit 191 Mitglieder sein. Der Umfang der Stichprobe beläuft sich auf 40 Mitglieder; sie ist nicht zufällig entstanden, sondern besteht zu über 90 % aus den Teilnehmern des letzten Pfingsttreffens.

Die meisten Mitglieder sind in der Altersgruppe von 30 - 34. Im allgemeinen kann man davon ausgehen, daß jene Spideristi weder in der Ausbildung noch im Studium sind, sondern bereits arbeiten. Das heißt, man hat dann weniger Zeit für eine aktive Mitarbeit in einem Verein. Des weiteren läßt sich vermuten, daß ein Hotel während der diversen Treffen im mittleren Preissegment bevorzugt wird; Jugendherbergen und Zeltplatz sind eher out, und höchstens für 1 Nacht auf dem Nürburgring zuzumuten.

Liegen wir damit total falsch? Die 40 befragten Mitglieder sind nicht einmal 25 % unseres Verein, aber sie könnten repräsentativ sein für die anderen 150.

Noch eine weitere Information: bei uns sind Frauen total unterrepräsentiert:

- 169 Männer
- 11 Ehepaare und nur
- 10 Frauen.

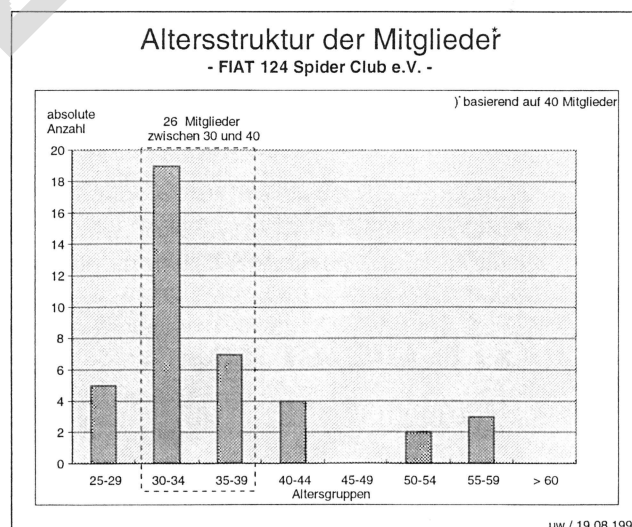
Liegt das einfach nur am Auto als solches, oder sind unsere Aktivitäten für Frauen weniger interessant?

Im übrigen liegt das Durchschnittsalter der besagten 40 Mitglieder bei 36,225 Jahren; eine Zahl, die aber weniger aussagekräftig ist.

Wir wären Euch sehr dankbar, wenn Ihr mir Euer Alter kurz per Telefon, Fax oder Postkarte mitteilen könntet; oder sagt Eure Meinung zu unserem Angebot an Treffen, Veranstaltungen und am Spider-Magazin.

Vielen Dank schon im voraus.

Uwe Wagner





Kalender 1998

Der Heel Verlag hat auf vielfachen Wunsch in diesem Jahr einen FIAT-Kalender veröffentlicht. Historische FIAT Automobile 1998 zeigt 12 der schönsten italienischen Schätze. Der Kalender ist eine Omage an die große Geschichte der FIAT Automobile. Präsentiert werden historische Aufnahmen der schönsten Modelle in aufwendiger Duplex-Reproduktion.

Der Preis für den Kalender beträgt DM 29,80. Bei einer Sammelbestellung von 10 Kalendern erhalten wir einen Sonderpreis von DM 25,-- (zzgl. Versand). Also wer noch kein Weihnachtsgeschenk unter dem Tannenbaum hat, sollte sich sputen! Zu beziehen ist dieser Kalender in Hochformat 480x400mm für DM 29,80 bei HEEL Bücher, Postfach 1220, 53622 Königswinter, Tel.: 0531-799079, Fax.: 0531-795939

FIAT-Chef wegen Fälschung verurteilt

Turin (dpa) - Der Präsident des italienischen Autokonzerns FIAT, Cesare Romiti, ist wegen Bilanzfälschung und illegaler Parteienfinanzierung zu eineinhalb Jahren Haft verurteilt worden. Die Strafe wurde zur Bewährung ausgesetzt. Romiti kündigte Berufung an. Das Turiner Gericht hatte den FIAT-Chef in erster Instanz für die Zahlung von Geldern aus schwarzen Konzernkassen an die italienischen Parteien zwischen 1990 und 1992 für verantwortlich befunden. (Mainzer AZ)

Nachwuchs bei Schlamps

Der Sohn von Christian Schlamp und seiner



um 17.40 Uhr, 4020 Gramm, 55 cm.

Frau heißt JULIAN BENNET, geb. 8.10.1997

Radio mit Kassettenteil und CD-Wechsler "Made in Germany"

Wer von Euch mit dem Gedanken spielt sich ein neues Autoradio zu kaufen, sollte bei der Suche auch ein Produkt "Made in Germany" in die engere Wahl ziehen. Die Firma TechniSat, nach eigenen Angaben führender Hersteller bei Satellitenempfangsprodukten, hat das Autoradio WERRA 1 in Dresden entwickelt und in Thüringen produziert. Das Radio mit Kassettenteil verfügt über 4 Empfangsbereiche und die Möglichkeit einen CD-Wechsler anzuschließen. Angeboten wird das Radio in High-End-Ausstattung mit einer 2 Jahres Garantie zu einem interessanten Preis. Bei Interesse weitere Infos von Uli Kronenberg, Tel. 06196-644097.

Fa. Karger vorm Konkurs

Gerüchten zu Folge hat die Fa. Karger Konkurs angemeldet. Das bedeutet konkret, daß das angekündigte 1:18 Modell des Herstellers Vitesse zunächst nicht kommen wird. Die Fa. Vitesse wird sich nach einem anderen Importeur umsehen, um dann zu einem späteren Zeitpunkt den lang ersehnten 1:18 Spider zu bringen, schade.

GTS bietet an:

Die Fa. GTS bietet verschiedene Produkte rund um die Schweißtechnik an. Hier nun ein kleiner Auszug aus dem Lieferprogramm:

- EL LOS 99 Zink-Alu-Mix-Spray, 400 ml DM 7,95



Hochbelastbarer, schnelltrocknender Langzeitschutz, der sich optisch kaum von frischer Feuerverzinkung unterscheidet. Ideal zum Ausbessern von Schweißnähten und an feuerverzinkten Konstruktionen.

- EL LOS 95 Zink-Spray- Spezial, 400 ml DM 7,95,-

Hochwertiger Langzeitschutz nach DIN 50976. Thermisch belastbar bis 500 Grad C. Beständig gegen Salz, Rost und Wasser. Eignet sich als Grundierung sowie zur endgültigen Zinkbeschichtung. 95% Zinkgehalt im Trockenfilm, 99% reines Zink.

- EL LOS 90 Aluminium-Spray, 400 ml DM 7,95,-

Hochwertiger bis 800 Grad C hitzebeständiger Langzeitschutz. Haftet auf allen metallischen Werkstoffen. Schnell trocknend und abriebfest. 99,5% Reinaluminium.

Preise: inkl. gesetzl. MwSt, inkl. Verpackung, zuzügl. Frachtkosten Bestellung: per Telefax oder Brief

Zahlung: Vorkasse abzügl. 2% Skt oder per Nachnahme zuzügl. NN-Gebühr

Rabatt: bei Aerosolen: ab 15 Stück derselben Sorte: 10%

Sollte Bedarf an Sammelbestellungen (10 % Rabatt) bestehen, wendet Euch bitte an die Redaktion.

Bezugsquelle: GTS-GERNERT SCHWEISSTECHNIK, Königsberger Straße 15, 58339 Breckerfeld, Tel. + Fax: 02338-379663

Etwas für unsere Enthusiasten

Auto einmotten

Der Winter-Wigwam

Luftentfeuchter: Wie Papis Lieblings-Spielzeug rostarm über die Jahre kommen kann. Ein Testbeginn

■ Wer rastet, der rostet. Auf Oldies trifft diese Weisheit ganz besonders zu. Werden die Tage kürzer und die Luft feuchter, dann bekommt jeder Veteranen-Eigner erst mal eine Gänsehaut: Ist die Garage/Scheune des Lieblings auch wirklich gut belüftet? Bleibt der Innenraum auch knochentrocken?

Denn wer keinen Alu-Rolls oder Nirosta-DeLorean besitzt, der kämpft ein Leben lang mit dem Blechfeind Nummer eins: Rost in den Hohlräumen, Rost auf dem Chrom. Und natürlich auch



So kommt Perma-Bag ins Haus (rechts): allerlei Beutel, Aluminium-Trockenzylinder. Dann PermaBag ausbreiten, Auto darauf fahren



mit dem Muff im Innenraum. Dagegen bietet jetzt Henkel (Info-Telefon 0211-797-8272) einen chemischen Luftentfeuchter, der bis zu 30 Kubikmeter Luft trocknen kann. Der also auch für Wohnmobile sehr geeignet scheint. Wir werden das rund 18 Mark

teure Gerät in diesem Winter ausprobieren, im nächsten Frühjahr darüber berichten.

Genauso verfahren wir im Falle PermaBag (469 bis 867 Mark). Der Auto-Beutel von Stanley & Co (Großneumarkt 24, 20459 Hamburg, Tel. 040-351947) wird einfach auf dem

Garagenboden ausgebreitet, das Auto darüber gefahren und (nach einigen vorgeschriebenen Wartungspunkten) der Reißverschluss zugezogen. Alle paar Wochen müssen nur die Trockenmittel-Zylinder ausgetauscht und einfach im Backofen entnäßt werden. Wir sind gespannt auf das Ergebnis. Und bläuen uns jetzt schon ein: Nicht mit brennender Zigarette öffnen – der möglichen Gase wegen.

Mit Reißverschluß zuziehen – fertig. Zwischendurch nur die Luftfeuchtigkeit an dem Hygrometer (kl. Foto) regelmäßig prüfen



Luftentfeuchter von Henkel – trocknet Innenräume mittels Chemie

Fotos: Daniel Fortmann, Conrad Piepenburg



Spidermodelle

Wie Ihr im letzten Magazin lesen konntet, sollen einige neue Spidermodelle auf den Markt kommen. Nach der großen Sommerpause haben wir im einzelnen nach dem Status gefragt:

Chronos: Außer Spesen (für den Farbkatalog) nichts gewesen? Nach der Ankündigung eines Spidermodells in 1:18, mit dem die Erwartungen geschürt wurden, passierte hier erst mal gar nichts!

Auf Anfragen bei verschiedenen Händlern kommt heraus, daß Chronos die Händlerbestellungen abwartet, um die Mindestauflage von 100.000 Stück zu erreichen.

Deshalb werden wohl zum Ende des Jahres zwei Modelle erscheinen (keine genaueren Angaben), der Rest dann evtl. in 1998.

Herpa: Das erste Großserienmodell in 1:87 ist nun endlich erschienen! Aus Qualitätsgründen konnte der offizielle Erscheinungstermin September 1997 nicht eingehalten werden. Nach dem Messemockup mit Chromteilen enthält das Neuheitenblatt keine Chromteile; immerhin sind die Farben mit gelb und rot festgelegt. Aufgrund der Fertigung der Oldtimerserie in China muß man abwarten, ob die Ausführung dem bekannten

Herpastandard entspricht.

Vitesse: Der Hersteller nutzt sein Potential und vervollständigt das Spidersortiment mit weiteren Varianten. So werden verschiedene Rallyemodelle (auf Basis BS und CSA) produziert. Weitere angekündigte Neuheit ist der FIAT Spider 2000 in drei Farbvarianten (Prod.-Nr'n: 208A, B, C), die seit kurzem im Handel sind.

Achtung: Alle Vitesse-Modelle, deren Produktnummer mit L... anfangen, werden als Limited Edition verkauft, so daß man hier zügig zuschlagen sollte!

21. bis 22. März '98

"Technorama" in Kassel, Messegelände. Nähere Infos über H. Leicht, Tel.: 07 31 - 2 44 52.

01. bis 05. April '98

"Techno Classica" zum 10ten mal jährt sich die größte Oldtimer-Show Europas. In den Essener Messehallen findet sich alles was das Oldtimerherz begehrt. Unter dem Motto "Deutsche Sportwagen" findet in diesem Jahr eine Sonderschau statt. Nähere Infos unter S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Tel.: 0 24 07 - 1 73 00, oder im Internet: <http://www.idee.de/siha>.

18. bis 19. April '98

"Veterama" in Ludwigshafen. Nähere Infos unter Veterama GmbH, Tel.: 0 62 03 - 1 35 07, Fax: -25 03.

25. bis 26. April '98

"Saisonauftakttreffen unseres Clubs" in Hoheim im Rheingau. Die Einladung liegt diesem SM bei. Nähere Infos über Joachim Häring, Tel./Fax: 0 61 31 - 88 18 86.

14. bis 17. Mai '98

"Mille Miglia" wie auch dieses Jahr steigt auch im kommenden Frühling wieder die Oldtimerveranstaltung der Superlative. Über dreihundert reinrassige Sportwagen aus mehreren Epochen werden sich auf dem Rundkurs von Brescia bis Rom und zurück in einem Gleichmäßigkeitsvergleich der Zeit stellen.

30. Mai bis 01. Juni '98

"Jahreshaupttreffen unseres Clubs" in Bad Honnef-Rhöndorf mit interessantem Rahmenprogramm. Das genaue Programm könnt Ihr der Einladung entnehmen, die dem SM beiliegt. Nähere Infos über Gundi und Guido Brünig unter Tel.: 0 22 52 - 8 18 12 oder über Alfred Dehenn unter Tel.: 0 22 36 - 8 28 32.

12. bis 14. Juni '98

"Viva Italia" - Internationales Treffen von Abarth bis Zagato in Eggenburg, Nieder Österreich. Infos über Manfred Palmberger unter Tel.: 00 43 - 29 84 - 45 64.



Verkaufe:

DS Bj. '84, rot/schwarz, Werkstatt gepflegt, Karosseriearbeiten an Aussenschweller, Radläufe (das übliche eben) zwecks Erhalt wären sinnvoll, ansonsten keine techn. Mängel, guter Gesamtzustand, 145 tkm, VB DM 14.000,-
Michael Baumann
0721 - 684716 (abends)
email: bau@iitb.fhg.de

Suche:

FIAT 500

Olaf Otahal
Tel.: 0 45 31 - 59 81
Fax: 0 45 31 - 18 89 70

2 Vordersitze, für BS 1

Michael Burch
9000 St. Gallen (Schweiz)
Tel.: 0 71 - 2 45 62 59

DS azzurblau, Bj. '85 in sehr gutem Zustand
Jürgen Euler
email: Juergen.Euler@e-mail.com

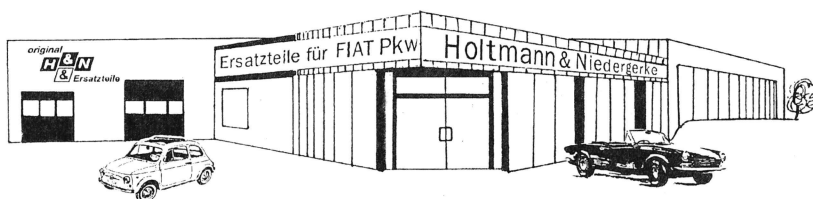
CSA, in gutem Zustand und humanem Preis
Philip Buggee (Australien)
email: boi@alphalink.com.au

Stoffverdeck in beige, o. ä. und Leichtmetall-Felge 7x15"

Zeljko Dakic
email: Zeljko.Dakic@hp-germany-om2.hp.com

Für CS 1, untere Chromleisten (li./re.), Stoßstange vorn, hinten (li./re.)
Fred Demuth
email: fdemuth.dc3@metronet.de

original
H&N
& Ersatzteile



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

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

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



Motor Klassik-Clubadressen im Internet

Neuer Motor Klassik-Service im Internet: Über die Homepage <http://www.motor-klassik-online.de> sind ab sofort alle Oldtimer-Clubadressen des deutschsprachigen Raums nach Marken geordnet abrufbar. Junge Oldtimer-Clubs, die bisher noch nicht vertreten sind, können sich gratis in das Verzeichnis aufnehmen lassen. Geplant ist auch eine Motor Klassik-Liste aller Internetadressen der Clubszene. Anmerkung d. Redaktion: Ich habe uns bereits listen lassen.

Württembergische Versicherung im Internet

Die Württembergische Versicherung bietet neuerdings unter der Adresse <http://www.oldtimer.de> für Freunde klassischer Fahrzeuge interessante Web-Seiten an.

Anfragen aus dem Internet

From: INTERNET:writenh@stny.lrun.com, INTERNET:writenh@stny.lrun.com
<http://members.aol.com/WallyRit/index.html>

Just wonder if you would have any information on the 50th anniversary model which is what we have here. It has factory alloy wheels, leather interior. Is this a unique model?

The side emblems say 1930-1980 Pina Farina 505. The dash also has a Pinafarina emblem with a 505 following. What does the 505 signify?

Anfrage aus Binghamton, NY 13905-1801 (USA)

Hallo,
ich habe mir einen spider Bj.72 gekauft und möchte diesem welchen ein Hardtop verpassen. könnt Ihr mir sagen, ob es das Original noch gibt. Wenn ja, was kostet es? Wenn nein, gibt es ein aus dem Zubehör?

Lars From: INTERNET:silversurfer@owl-online.de

From: Martin Lutz, INTERNET:Martin.Lutz@post.rwth-aachen.de

Hallo,
seit kurzem bin ich stolzer Besitzer eines Spiders und bin beim Surfen auf Eure Homepage gestoßen. Da ich ein Spider-Neuling bin, sauge ich gerade alles an Infos auf was ich kriegen kann. Wäre es deshalb möglich mal ein Exemplar von Eurem Spider-Magazin zu bekommen ??
Meldet Euch mal

Martin aus Aachen





Hallo Webmaster!

Danke für Deine Mail!. Da ich einige Fragen an Euch habe, versuche ich diese genauer zu formulieren. Meine ganze Geschichte fing an mit dem Kauf meines neuen Fahrzeug, das ich in Mönchengladbach zu einem Preis von DM 10000,- gekauft habe.

Die ersten Probleme bekam ich bei der Versicherung, die keine Fiat Spider mit der Fahrzeugnummer ZFA124CS0 von Baujahr 07.84 finden konnten. Die Versicherung behauptete entweder ist das Baujahr falsch oder die Fahrzeug-Ident-Nr. Meine Frage kann dieses sein? Hier noch ein paar Details meines Fahrzeugbriefes:

Fahrzeug-Ident-Nr.: ZFA124CS008179527

Tag der ersten Zulassung: 10.07.1984

Mein zweites Problem ist, wenn ich nachts fahre und Licht und Lüftung an habe leuchtet meine Batterielampe. Man hatte mir schon gesagt, daß es ein Kurzschluß in der Elektrik sein könnte. Gibt es hierfür Schaltpläne?

Vielleicht könnt Ihr mir da weiter helfen. Im Augenblick habe ich mein Fahrzeug zwar angemeldet bekommen, aber zu Winter wollte ich es abmelden und dann mal richtig instand setzen lassen (Lackieren, Entrosten etc.)

B.Pauels

P.S. Wer kann mir ein Werkstatthandbuch oder eine Ersatzteilliste für mein „geiles“ Fahrzeug organisieren.

E-Mail: pauels@pauels.t_online.de



Hallo,

Ich habe mit Freude Eure Spider Homepage entdeckt. Leider mußte ich feststellen, daß die Schweizer schlecht vertreten sind. Ich habe mir in diesem Jahr eine Freude gemacht und einen Spider DS blau-metallic gekauft.

Die genauen Angaben habe ich auf Eurer page hinterlassen.

Ich würde mich freuen, von Euch ein Exemplar der Club - Zeitschrift zur Ansicht zu erhalten. Da bis jetzt noch kein Schweizer sich auf der Spiderliste eingetragen hat, weiß ich nicht ob es viel Spaß machen würde als

einzigster dem Club beizutreten. Einer ist zwar immer der Erste. Ich werde es mir überlegen.

Bis zum nächsten mal, es grüßt Danny

From: INTERNET:Danny_Schmid@lotus.com, INTERNET:Danny_Schmid@lotus.com

From: INTERNET:alex@ka2.so-net.or.jp

Dear Ralf de Vree (sorry with my system it is difficult to type your name!)

I've found your site with your Abarth-picture in the net. This photo is not my Spider (I apologize for it in Japanese... on my web site). I took this photo at the first FIAT Fest in Japan two years ago. My Spider is Pininfarina 124 DS0. I will register my "Alessandro" on your web site.

Ciao and enjoy your life with your Spider!

Junushi Kotaro (Japan)



From: USConnect@webtv.net (US connect .)

Subject: 83 Spider

Ralf,

I left my mail empty on purpose, I figured somebody would contact me without me having to put all the info

on the screen maybe for nothing. I don't know what to do with the thing,, I bought it to ship to Holland but after driving it I wanted to keep it for a while,, and I got hooked to it,, put new brakes and tires on the thing and drove it almost every day. Two months ago I went on a 3200 mile trip up North to visit some friends in different states, tied a rope on the pedal (ropecruisecontrol) en hit the road,, it had 200.000 km when I bought it but it runs like 20.000 km and burns not a drop of oil,, I enjoyed my trip in the thing. I shipped about a dozen of them to Holland but this one I kept and don't know what to do with. It's silver gray with new gray top, has very minor rust on both ends of rockerpanels and on bottom of both front fenders between doors en wheelhousing. Needs a new dash,, seats and pannels are OK electr. windows work, NO RUST IN TRUNK OR UNDER HOOD. Has nice alloy heels. The speedo is in miles and the odometer counts in km, celsius temp guage (front of dash o.k.) The gearbox skips out of 4th gear but I skip the 4th gear,, don't need it,, hit the pedal in 3 until RPM's in yellow and shift to 5 but I understand that the buyer want's to know about this. They offered me \$ 2500 for the thing the day I bought it but if I ever sell it I won't take less than \$ 3000 and for now with the expensive dollar I know it's not good for you guys from Germany. I have to deal with the same thing, I am from Holland (Eindhoven) and the dollar gets me too every time I have money wired. The shipping to Germany will be around \$ 500 incl. paperwork in Jacksonville, than some handling charges in the ports and I don't know about the import in Germany. I am in no hurry to sell the thing, they are hard to find in this condition and more and more difficult to find a Pininfarina Spider with the split dash,, EVEN HERE. Take your time Ralf and let me now, you

can E mail me in German if you want, I can read it aber zwierig shreiben HA HA. I take care of the shipping but don't know how to get the money for the thing if I ship it to Germany, I don't know you guys and you don't know me. If you want some good pictures I will send them to you and we go from there. If I hear from you again I'll let you know or I want to sell it for sure, I don't know yet,, I am hooked to the thing myself but I have also a 76 Midget like new with hardtop for sale and a 79 Triumph Spitfire but not for sale. PS. I had a new timingbelt put on before my trip up north.

HAVE A NICE DAY SEE YA (USA)

Von: jvlieghe@nordnet.fr

BE: 124 AS request from a little frenchie

Hello i'm jacques VLIEGHE live in northern FRANCE. I've one spider 68 (AS) witch is in restoration for 6 years. And i've some technical questions to ask (ultra precise) who could answer ? I've bought another spider AS 68 without registration document where could i refind it? and find a lot of second hand spare parts too

where i could publish the list of it ??

thanks/ regards. Happy way for all 124 spider owners (Frankreich)

Hallo,

ich habe einen Fiat Spider an dem Karosseriearbeiten durchgeführt werden sollten. Können Sie mir einen „Hobbyrestaurator“ nennen, der für den Fiat Spider Schweiß- und Lackierarbeiten übernimmt (möglichst im Raum Karlsruhe). Am liebsten wäre mir jemand, mit dem ich die Arbeiten zusammen durchführen könnte. Für einen Tip wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Mit bestem Dank im voraus

Michael Baumann

0721 684716 (abends), email: bau@iitb.fhg.de



Neue Steuern

Seit dem 1. Juli 1997 ist die Katze aus dem Sack!

Das Gesetz, das bereits im Vorfeld heftigst diskutiert wurde und bereits seit März verabschiedet wurde, ist nun leider Realität geworden. Wir mit unseren "Stinkern", zumindest ein Großteil davon, dürfen nun doppelt so tief in die Tasche greifen wie nie zuvor. Besonders sparsame oder saubere Autos wie z.B. Euro-3/ Euro -4 sind momentan mit 10 DM pro 100 ccm dabei. Leider sind wir hiervon ausgenommen. Für unsere Triebwerke reicht es leider nur zur Euro-1, was derzeit DM 13,20,-- pro 100 ccm bedeutet. Ab dem 1.1.2001 greift der Staatsgeier auch hier noch tiefer in die Tasche. DM 21,20,-- sind dann fällig, und ab 2005 sogar DM 29,60,--.

Wohlgemerkt, die Vergünstigung bzw. der "alte Stand" gilt nur für die Euro-1, bei dem Ihr die Schlüsselnummer 77 eintragen lassen müßt.

Derzeit sind das von Haus aus alle DS und CS0 mit Einspritzanlage und G-Kat.

Bei allen anderen Spidern mit Schlüsselnummer 00 u.ä. gilt der umschlappe 100% erhöhte Steuersatz. D.h., was bislang DM 18,60,-- pro 100 ccm war, ist ab sofort mit DM 41,60,-- zu veranschlagen.

Um nun auch als "Nicht-Katalyst" in den Genuß des günstigeren Steuersatzes zu kommen, ergeben sich verschiedene Alternativen. Die erste wäre den Spider auf G-Kat umrüsten zu lassen. Hierzu bieten verschiedene Her-

steller Umbausätze an.

Für die DS und CS0-Fahrer die ohne G-Kat unterwegs sein sollten ist eine Nachrüstung sehr leicht mit den Originalteilen von FIAT möglich, bzw. den Teilen von z.B. Fa. Spider-Point oder auch Holtmann & Niedgerkerke, wobei hierfür ca. DM 1.100,-- zu Buche schlagen.

Für die 1.800er und 2.000er Vergasermotoren sind bei Spider-Point gut DM 2.800,-- anzulegen. Im Preis inbegriffen sind dabei Einbau, ASU und TÜV Abnahme.

Für unsere VX-Fahrer kommt hier die Fa. G + B in Frage.

Diesen Kat gibt es für VX-IG-Mitglieder zum Preis von DM 2587,-- zuzüglich Montagezeit und TÜV-Eintragung von ca. DM 550,--. Für Nicht-Mitglieder liegt der Preis natürlich darüber.

Über Guido Brüning bzw. Werner Melzer haben wir die Adresse der Fa. Matrix Engineering in München bekommen, die G-Kat-Entwicklungen betreibt, doch hierzu mehr auf den nächsten Seiten

Eine weitere Alternative ist die rote 07-er Nummer. Um in deren Genuß zu gelangen muß Euer Spider mindestens 25 Jahre auf dem Buckel haben und ein spezielles Prüfverfahren durchlaufen. Hierbei werden durch einen Gutachter die Originalität, Erhaltungszustand, etc. geprüft. Größtes Handicap, die Nummer berechtigt nur zur Teilnahme an Oldtimertreffen sowie Probe-, Überführungs- und Werkstattfahrten. Fahrten zu anderen als den angegebenen Zwecken sind

Verstöße gegen §18 StVZO und somit Ordnungswidrigkeiten!!! Sie können gleichzeitig Vergehenstatbestände nach §1 Abs. 1 Ziff. 3 Kraftfahrzeug-Steuerergesetz sein!!! Für die meisten unter uns, die ihren Spider ja nicht hauptsächlich ausschließlich als Oldtimer bewegen, dürfte die 07-er Nummer nicht der Stein der Weisen sein!

Als letzte Möglichkeit ergibt sich dann natürlich noch für unsere Freunde "alten Eisens" ihren Spider offiziell als Oldtimer nach §21c StVZO anzumelden. Nutznießer sind "alle", ca. 1-2 Spideristi, deren Fahrzeug älter als 30!!! Jahre ist. Diese Richtlinie hat vorläufigen Charakter; mit ihrer Anwendung werden Erfahrungen gesammelt, die dann in eine noch zu veröffentlichende endgültige Fassung einfließen sollen.

Nach bestandener "Reifeprüfung" erhält man die spezielle Schlüsselnummer 98 im Fahrzeugbrief eingetragen. Unabhängig vom Hubraum gilt dann der vergünstigte, pauschale, Steuersatz von DM 375,--.

§ 21c StVZO;
Richtlinie für die Begutachtung von "Oldtimer"-Fahrzeugen

1. Bei der Begutachtung für die Erteilung einer Betriebserlaubnis als "Oldtimer" ist von folgenden Fällen auszugehen:

a) Das "Oldtimer"-Fahrzeug hat eine gültige Betriebserlaubnis; dann ist erforderlich: Die Begutachtung nach § 21 c StVZO und eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO.



jh

20 Spider Magazin 4/97



Muster für die Begutachtung von „Oldtimer“-Fahrzeugen nach § 21 c StVZO

1. Name und Anschrift der ausführenden Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeug-Verkehr

2. Fahrzeugdaten

2.1 Fahrzeugart	
2.2 Hersteller	
2.3 Typ	
2.4 Verkaufs- bzw. Handelsbezeichnung	
2.5 Fahrzeugidentifizierungsnummer	
2.6 Baujahr	
2.7 Tag der 1. Zulassung bzw. der 1. Juli des geschätzten Baujahres	
2.8 bisheriges amtliches Kennzeichen	

3. Technische Beschreibung

3.1. Zustand der Hauptbaugruppen

	Originalzustand*)	
3.1.1 Rahmen/Fahrgestell	☐ ja	☐ nein
3.1.2 Aufbauten	☐ ja	☐ nein
3.1.3 Motor	☐ ja	☐ nein
3.1.4 Kraftübertragung	☐ ja	☐ nein
3.1.5 Radaufhängung und Achsen	☐ ja	☐ nein
3.1.6 Lenkanlage	☐ ja	☐ nein

3.1. Zustand der Hauptbaugruppen

	Originalzustand*)		Nachbildung o. Austauschteile*)	
3.2.1 Reifen/Räder	☐ ja	☐ nein	☐ ja	☐ nein
3.2.2 Lampen und Leuchten	☐ ja	☐ nein	☐ ja	☐ nein
3.2.3 Elektrik	☐ ja	☐ nein	☐ ja	☐ nein
3.2.4 Verglasung	☐ ja	☐ nein	☐ ja	☐ nein
3.2.5 Ketten und Riemen (im Antriebsstrang)	☐ ja	☐ nein	☐ ja	☐ nein
3.2.6 Auspuffanlage	☐ ja	☐ nein	☐ ja	☐ nein
3.2.7 Sitze und Inneneinrichtung	☐ ja	☐ nein	☐ ja	☐ nein

3.3. Technische Besonderheiten von großer Bedeutung

z. B. Wankelmotor, Flügeltüren, besonderes Modell

4. Zustand des Gesamtfahrzeuges

4.1. Erhaltungszustand des Fahrzeuges (Gesamtoptik)*)

☐ mit Original identisch bzw. nur geringe Abweichungen	☐ authentisch restauriert z. B. Ledersitze, Verdeck, Tür, Lackierung neu	☐ abweichend restauriert z. B. Schweller, Spoiler, neue Farbe
Guter Erhaltungszustand:*) ☐ ja ☐ nein		

4.2 Pflegezustand

Guter Pflegezustand:*) ☐ ja ☐ nein

5. Kommentar – Würdigung – Gesamtbild

6. Ergebnis der Begutachtung – Bestätigung nach § 21c StVZO

Das beschriebene Fahrzeug entspricht einem Oldtimer im Sinne des § 21c StVZO ☐ ja ☐ nein

7. Weitere Bestätigung

☐ Eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung wurde am mit positivem Ergebnis durchgeführt.

oder

☐ Ein Gutachten nach § 21 StVZO wurde mit positivem Ergebnis erstellt.

Nummer des Gutachtens:

Ort, Datum	Prüfstempel mit Kenn-Nummer
Unterschrift	



Aktion G-Kat-Nachrüstung

Wie bereits unter "Neue Steuern" erwähnt, haben wir Kontakt zur Fa. *matrix engineering* aufgenommen. Diese entwickelt Katalysatoren für die verschiedensten Arten von Motoren. Über eine Sammelbestellung bietet sich für uns die Gelegenheit eine G-Kat-Anlage für **alle** Spidertypen zu einem Endpreis von ca. DM 2000 zuzügl. MwSt zu bekommen.

Diejenigen unter Euch die sich sofort zum Kauf einer solchen Anlage entschließen, bekommen einen einmaligen Rabatt von 10%. Der Zeitpunkt für eine Umrüstung könnte nicht günstiger liegen als die jetzige Ruhepause in der sich unsere Spider befinden. Alle Interessenten möchten wir bitten, den beiliegenden Fragebogen auszufüllen und an die Redaktion bis zum 15.01.98 zurückzusenden. Enthalten sind hierin der genaue Autotyp, Hubraum, Vergaser, evtl. Leistungssteigerung, Edelstahlauspuff? Die Koordination der Sammelbestellung und Abwicklung übernimmt die Redaktion. Alle Interessenten werden bis spätestens Ende Januar 98 unterrichtet, ob eine Sammelbestellung zustandekommen wird.

Weitere Informationen könnt Ihr dem nachfolgenden Schreiben von *matrix engineering* entnehmen.

Schreiben von *matrix enginn*.

Die kleinsten umgerüsteten Motoren haben 24 ccm und werden im Modellbaubereich eingesetzt, Go-Karts wurden in einer Größenordnung von einigen 100 Stück in Deutschland und Österreich ebenfalls mit unserer G-

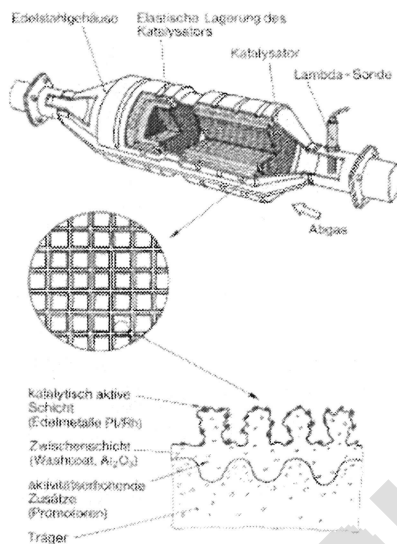


Abb. 7: Aufbau eines Abgaskatalysators

Kat-Technik ausgerüstet. Ähnlich ihren 2 ltr- Modellen sind die Fiat-OHV-Motoren von 1100 - 1500 ccm, die größten umgerüsteten Modelle sind z.B. Citroen SM (2,8 ltr Maserati-Motor), Opel Diplomat 4,6 ltr bis 5,7 ltr und Cadillac Fleetwood mit 8,4 ltr-Motor. Wie Sie sehen, rüsten wir mit unserer Technik und Erfahrung eine weite Spanne unterschiedlicher Motoren mit G-Kats aus, selbstverständlich alle mit **Schlüsselnummer 77** und Steuersatz DM 13,20 / 100 ccm.

Im allgemeinen beginnen wir ab einer bestellten Stückzahl von 8 bis 10 pro Modellreihe mit einer Entwicklung. Der Aufwand pro Entwicklungsreihe liegt in einer Größenordnung von DM 12T bis DM 15T, wobei alle notwendigen Prüfungen und Prototypenbau (d.h. ein bereits umgerüstetes Fahrzeug) und unser Aufwand etc. mitgerechnet sind.

Im Gutachten werden praktisch alle Spider mit Hubraum von 1600 bis 2000 ccm und DOHC Moto-

ren sein, ebenso die Kleinstserienautos mit diesen und ähnlichen Fiat-Motoren (also auch z.B. die Abarth-Fahrzeuge und Volumex-Motoren).

matrix engineering
Ulrich Spannagel

Sehr geehrte FIAT- Freunde, hier will ich Ihnen etwas über den Kat und seine Geschichte mitteilen.

Unsere Politiker planen fürs Jahr 2000: Alle Fahrzeuge, alle Hilfsmotoren von Segelbooten, die Schleppwinde der Segelflugzeuge, Rasenmäher, Generatoren für Wohnmobile oder Krankenhäuser, Mopeds, Go-Karts, Flugzeuge, Pistenraupen, Feuerwheerpumpen und Modellsportzeuge ohne G-Kat werden verboten ! Folgende **Einschränkungen** kommen auf uns zu:

Autos werden tagelang **stillstehen** bei Ozonalarm (Neuer Grenzwert von 215 ugr / cbm!!) Hohe schadstoffbezogene **KFZ-Steuer bis zu DM 65.50/100ccm** Fahrzeuge ohne G-Kat werden „geächtet“ oder stillgelegt. Die Oldtimerlobby steht auf verlorenem Posten gegenüber der Industrie, die mehr Neufahrzeuge verkaufen will.

Wir von *matrixengg.* entwickeln speziell für ihren Club und ihre Fahrzeuge einen G-Kat. Durch diese Flexibilität heben wir uns von Gros der Kat-Umrüster ab, die nur für einzelne Fahrzeuge oder große Serien, aber auf jeden Fall erschreckend teuer arbeiten.



Altes, Neues und Zukünftiges vom Gesetzgeber

Die Geschichte der Abgasbegrenzung in Europa begann 1970 und lehnte sich an Erfahrungen aus USA an. Heute sind noch ca 7% der im Jahr 1970 erlaubten Menge von HC- und CO-Emissionen erlaubt, bei Stickoxid sind noch 13%. Diese Werte sind nur mit G-Kat zu erreichen.

Der heutige Stand

1996 will Umweltministerin Merkel alle Verantwortung für Abgasemissionen dem Fahrzeugbesitzer auflasten. D.h. in der Praxis **Ver-schrottung oder Nachrüstung**. (Interview im „Markt“ 2/96).

Verkehrsminister Wissmann findet Oldtimer „sympathisch“, auch wenn ein **Verbot für Fahrzeuge ohne Kat kommt**. Aber: „sympathische“ Fahrzeuge müssen 20 bis 25 Jahre alt sein und zur „Pflege des technischen Kulturgutes“ dienen. **Fahrzeuge im Alter von 10 bis 25 Jahren** werden stillgelegt. („Motor Klassik 1/96)!

Neufassung des KFZ-Steuer-gesetzes in **1997: Mehrkosten** von z.B. 540.- DM für ein 2,0 l-Fahrzeug, sogar mit U-Kat!

Fahrverbot bei Ozonalarm für alle Fahrzeuge ohne G-Kat-Plakette. Die Landesumweltminister wollen **ab 1.1.2000 alle Fahrzeuge ohne G-Kat stilllegen**, auch Oldtimer (Süddt. Zeit. vom 14.06.96). Seit dem 1.1. 1996: zweite Stufe der **Bodenseeschiffahrts-verordnung**: Aus für 35 000 Boote am Bodensee.

Steuererhöhung bis ins „Aschgrau“ für alle Fahrzeuge ohne G-Kat.

Fazit: Das Fahren mit über 30 Jahre alten Oldtimerautos wird weiterhin möglich sein, wenn

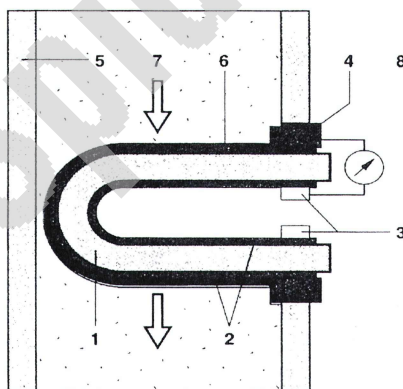
auch mit starken Einschränkungen. Youngtimerfahrzeuge brauchen den G-Kat, wenn sie nicht im Jahr 2000 ins Aus fahren wollen.

Von Schadstoffen und Grenzwerten

Bei der Verbrennung von Kraftstoff entstehen Gase, die z.T. giftig sind, wie z.B. Kohlenmonoxid CO (**Carbon Oxide**), **Kohlenwasserstoffe HC (Hydro Carbons)** und **Stickoxide NO_x** (Nitrous Oxides NO und NO₂). Daneben entstehen z.B. Formaldehyd, Aromaten (z.B. Benzol oder Benzpyren, beide krebserregend), Olefine, Schwefeldioxid, Dioxine (aus verbotenen Scavengern im Bleibenzin), Metallasche und Ruß.

Bild 1: Anordnung der Lambda-Sonde im Abgasrohr (schematisch).

1 Sondenkeramik, 2 Elektroden, 3 Kontakt, 4 Gehäusekontaktierung, 5 Abgasrohr, 6 keramische Schutzschicht (porös), 7 Abgas, 8 Luft.



Diese Anteile machen 2 - 3 % des Abgases aus. Die restlichen 97 - 98 % sind Wasser, Kohlendioxid und Stickstoff, alle ungiftig. Wasser und CO₂ gelten als Klimagase und können durch Kraftstoffeinsparung vermindert werden.

Neue Fahrzeuge werden nur mit G-Kat zugelassen. Für jeden Typ werden **Tests gefahren, u.U.**

auch für Fahrzeugfamilien. Für die Nachrüstung sind Grenzwerte und Testverfahren vorgeschrieben.

Vom Smog in London und Los Angeles

Das Wort „Smog“ ist ein Kunstwort aus „Smoke“ und „Fog“ und bezeichnet eine Dunstglocke. Smog vom Typ London wird durch hohe Staub-, Stickoxid- und Schwefeldioxid-immissionen in Ballungsgebieten gebildet. Wer im Winter in Osteuropa war, kennt diese „dicke Luft“.

Dagegen entsteht Los-Angeles-Smog (= **Sommersmog**) auf Grund von Emissionen aus Motoren und ist in den letzten Jahren wegen „Ozonalarm“ in die Diskussion gekommen. Bei seiner Entstehung bilden Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Staub eine Dunstglocke. Bei Sonneneinstrahlung wird dadurch die Bildung von **Ozon O₃**, welches eine Form des Sauerstoffs ist, begünstigt. **Ozon wird nicht im Motor gebildet**, ist giftig und auf 215 Mikrogramm/m³ begrenzt. Bei höherem Wert: **Fahrverbot**. In Deutschland ist 1995 der Straßenverkehr zu 67% an der Entstehung von NO_x beteiligt, bei HC zu 57%, bei CO zu 61%, beim CO₂ zu 19%.

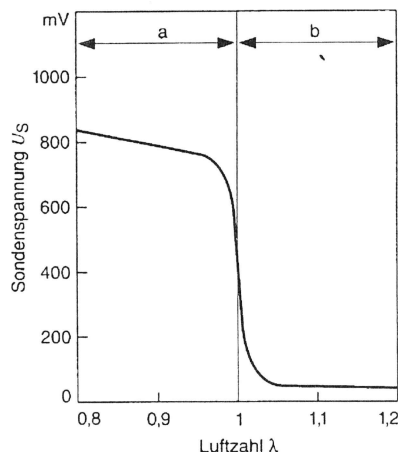
Das Ozon der hohen Luftschichten, bekannt durch das „**Ozonloch**“, hat keinen Zusammenhang zum Smog. Hier spielen z.B. Lösemittel beim Abbau des in der Troposphäre vorhandenen natürlichen Ozons eine Rolle.

Die Matrix, die Beschichtung und die Funktion des Katalysators

Die **Matrix** ist ein Wabenkörper mit offenen Längskanälen aus **Metall**. Die Kanäle sind mit einer



Bild 2: Spannungskennlinie der Lambda-Sonde für 600 °C Arbeitstemperatur.
a Fettes Gemisch (Luftmangel),
b mageres Gemisch (Luftüberschuß).



Eine Umrüstung der Auslaßventile auf **gehärtete Ventilsitze ist i.A. nicht notwendig**, wenn die Autos nicht dauernd unter Vollast bewegt werden. Die Automobilindustrie gibt derzeit praktisch alle Fahrzeuge für den Betrieb mit Bleifrei-Kraftstoff frei (bleibt auch nichts anderes übrig, weil kein verbleiteter Kraftstoff mehr erhältlich ist!). Auch die alten Fahrzeuge vertragen Bleifrei-Kraftstoff. Vielleicht erinnern Sie sich an „**Aral Benzol Bleifrei**“ aus den **späten 50er Jahren**. Schon damals fuhren die Autos bleifrei! Wenn Sie ein Übriges tun wollen, geben Sie beim Tanken einen der fast überall erhältlichen Bleiersatzstoffe bei. Bitte darauf achten, daß der Zusatz für Kat-Betrieb freigegeben ist!

Gerne würden wir von **matrix engineering** für Ihre Fahrzeuge ein Kat-System entwickeln, das den neuesten Vorschriften des Staates entspricht - **Schlüsselnummer 77, Steuerermäßigung auf DM 13,20 / 100 ccm** und Befreiung vom Fahrverbot bei Ozonalarm sind für Fahrzeuge mit unseren G-Kats eine Selbstverständlichkeit. Für Ihre Fahr-

zeuge würden wir ein Kat-System abwandeln, welches wir für andere Fahrzeuge entwickelt haben.

Unsere Kosten sind so niedrig, daß auch für geringe Stückzahlen eine Entwicklung betrieben werden kann. Selbst für Einzelstücke sind die Preise nicht astronomisch, wenn auch im Fall Ihrer Fahrzeuge wirtschaftlich sicher nicht mehr vertretbar. Wir stehen Ihnen auch telefonisch und brieflich zur Verfügung. I.A. steht (oder vielmehr: sitzt) Herr Spannagel für Sie am Telefon zur Verfügung.

Noch mehr Antworten...

AU: Für G-Kat Fahrzeuge, alle 2

Jahre

Bauart: Geregelter 3-Wege-Kat
Betriebserlaubnis: Einzelabnahme

Einbau: kann ggf vom Käufer selbst durchgeführt werden.

Emissionswerte: gemäß 52. Ausnahmeverordnung

Garantie: 1 Jahr

Katalysator: von **matrix**, Volumen bis 1,2 L aus Metall.

Kraftstoff: Nur bleifrei! Bestimmte Bleiersatzstoffe sind erlaubt.

Kraftstoffverbrauch: Wird etwas geringer sein als ohne Kat.

Lambdasonde: von **matrix**, beheizt oder unbeheizt

Lebensdauer: Bis zu 10 Jahren.

Leistung: Kein Leistungsverlust, da wenig Gegendruck.

Bild 5: Beheizte Lambda-Sonde LSH.

1 Anschlußkabel, 2 Tellerfeder, 3 keramisches Stützrohr, 4 Schutzhülse, 5 Klemmanschluß für Heizelement, 6 Heizelement, 7 Kontaktteil, 8 Sondengehäuse, 9 aktive Sondenkeramik, 10 Schutzrohr.

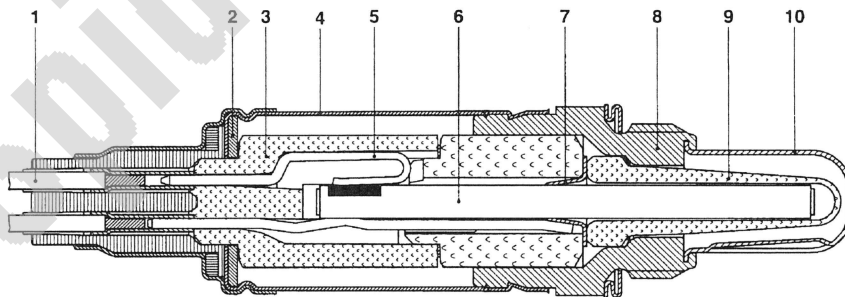
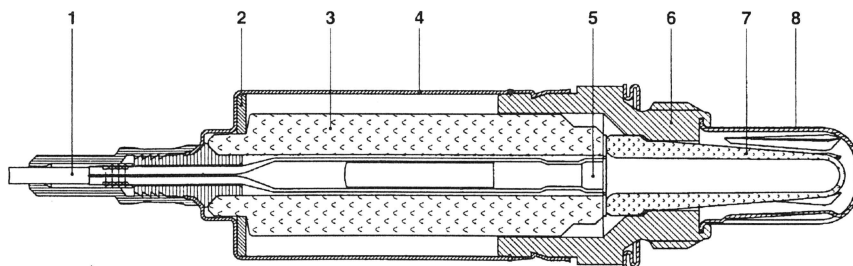


Bild 4: Unbeheizte Lambda-Sonde LS.

1 Anschlußkabel, 2 Tellerfeder, 3 keramisches Stützrohr, 4 Schutzhülse, 5 Kontaktteil, 6 Sondengehäuse, 7 aktive Sondenkeramik, 8 Schutzrohr.





Material: Stahl, Keramik, Edelmetall. Schalldämpfer und Rohre teilw. aus Edelstahl.

Motorüberhitzung nach sachgemäßem Kat-Einbau tritt nicht ein.

Plakette: Ja. Fahrzeug ist ausgenommen vom Fahrverbot.

Schäden am Kat: entstehen bei Zündungsschäden, unsachgemäßem Anschleppen, „ersoffenen“ Motor und Blei im Benzin. Die Schadensursache kann leicht nachträglich festgestellt werden.

Steuerermäßigung: Ja, Steu-

ersatz DM 13,20 für 100 ccm.

Ventilsitze: Umrüstung meist nicht nötig, aber immer empfehlenswert. Wir vermitteln günstige Anbieter.

Zündung: Muß immer perfekt in Ordnung sein!!

Zusatzkosten: TÜV und Eintragung in die KFZ-Papiere ca DM 150.-

Matrixengineering ist eine junge Firma. Unser Herr Spannagel war jahrelang bei einem Katalysatorenhersteller beschäf-

tigt. Einige 1000 Fahrzeuge mit Vergaser- und Einspritzmotoren wurden mit seinen Systemen auf Kat-Betrieb umgerüstet. Er hat in fernöstlichen Ländern bei der Lösung von Abgasproblemen entscheidend mitgewirkt. Alle Mitstreiter von **matrix** denken und handeln verantwortlich Ihnen und der Umwelt gegenüber.

matrixengineering
UlrichSpannagel



Die Dame dürfte wohl nicht lange am Straßenrand stehen!



Dann kam Azzurra

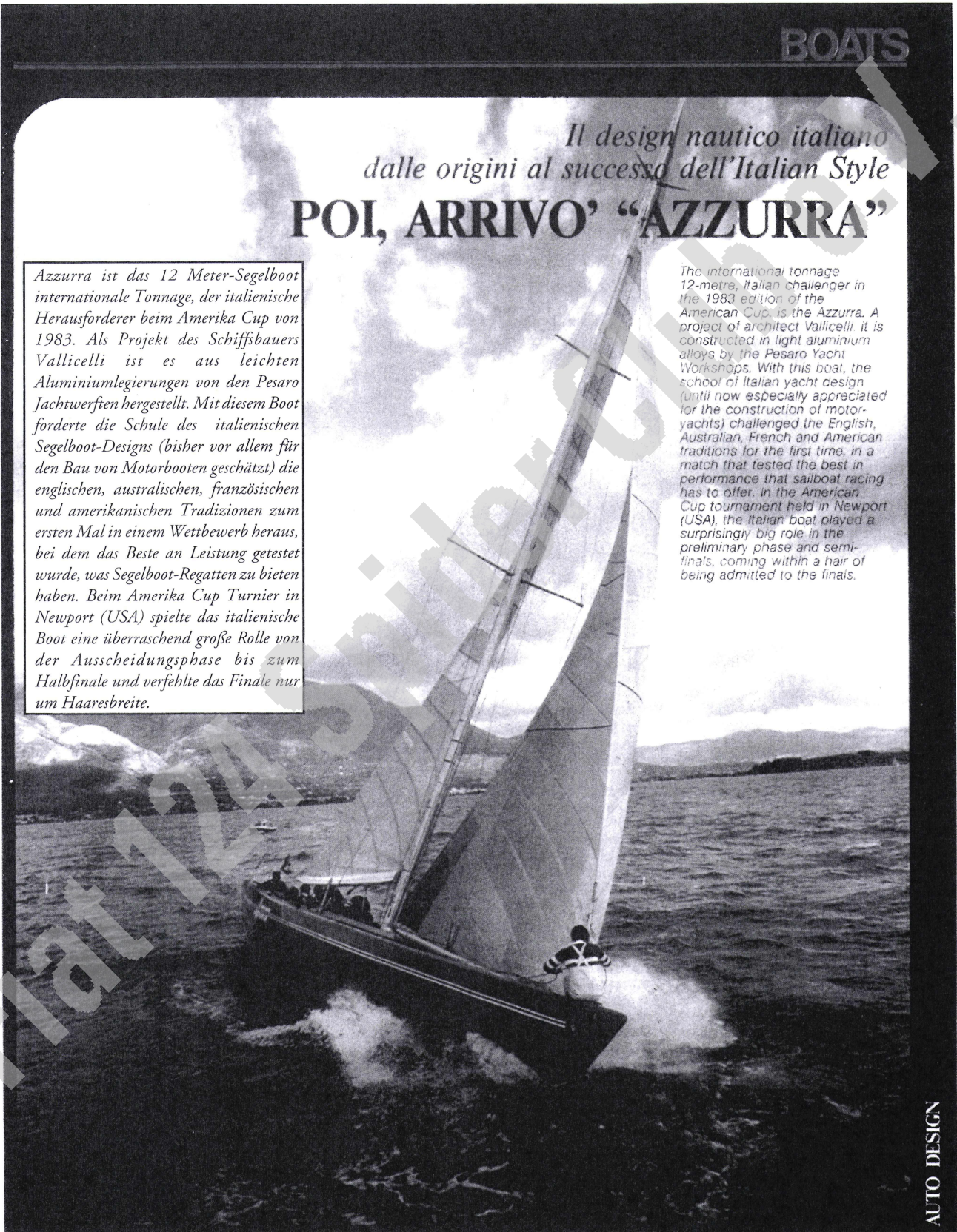
Das italienische Schiffsdesign

BOATS

Il design nautico italiano dalle origini al successo dell'Italian Style POI, ARRIVO' "AZZURRA"

Azzurra ist das 12 Meter-Segelboot internationale Tonnage, der italienische Herausforderer beim Amerika Cup von 1983. Als Projekt des Schiffsbauers Vallicelli ist es aus leichten Aluminiumlegierungen von den Pesaro Yachtwerften hergestellt. Mit diesem Boot forderte die Schule des italienischen Segelboot-Designs (bisher vor allem für den Bau von Motorbooten geschätzt) die englischen, australischen, französischen und amerikanischen Traditionen zum ersten Mal in einem Wettbewerb heraus, bei dem das Beste an Leistung getestet wurde, was Segelboot-Regatten zu bieten haben. Beim Amerika Cup Turnier in Newport (USA) spielte das italienische Boot eine überraschend große Rolle von der Ausscheidungsphase bis zum Halbfinale und verfehlte das Finale nur um Haaresbreite.

The international tonnage 12-metre, Italian challenger in the 1983 edition of the American Cup, is the Azzurra. A project of architect Vallicelli it is constructed in light aluminium alloys by the Pesaro Yacht Workshops. With this boat, the school of Italian yacht design (until now especially appreciated for the construction of motor-yachts) challenged the English, Australian, French and American traditions for the first time, in a match that tested the best in performance that sailboat racing has to offer. In the American Cup tournament held in Newport (USA), the Italian boat played a surprisingly big role in the preliminary phase and semi-finals, coming within a hair of being admitted to the finals.



AUTO DESIGN



pininfarina

Pininfarina und das Meer

Sofern Du Dich in einem Auto frei fühlst, ein Boot ist Freiheit für sich. Ein Boot kann sich durch das Universum ohne Barrieren und Grenzen bewegen. Es ist deshalb nicht überraschend, daß Pininfarina, die soviel zur Steigerung der Freiheit und Schönheit von Automobilen beigetragen haben, dieses mit dem gleichen Enthusiasmus und Genialität auf Boote übertragen. Sicherlich ist immer noch das Hauptgeschäft das Design und die Konstruktion von Automobilen, wo die größten

Resourcen und Energien eingehen. Des weiteren ist unser Engagement auf dem Gebiet des Segelns unterschiedlich. Es hat dennoch den gleichen Stellenwert. Viele ästhetische und technische features wurden dem Automobilbau entliehen. Das ist nun ein weiteres Feld in dem Pininfarina in puncto Styling und Image Zeichen gesetzt hat. Erfahrung im Design von Booten haben wir schon seit über 15 Jahren. Deshalb sind wir natürlich besonders erfreut unseren eigenen enthusiastischen Beitrag zur brillanten Azzura präsentie-

ren zu können. Durch das Aufbringen des Azzura-Symbols am Spidereuropa haben wir eine ideale Verbindung zwischen den beiden Visionen geschmiedet.



This underlines Pininfarinas passionate commitment to the sea and our desire to make use of this valid new opportunity for recognition in the markets of the world.

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



Von einstigem Rost und ewiger Rührung

Zu keinem anderen Land - mit Ausnahme von Italien natürlich - hat Fiat eine engere, gleichzeitig innigere und problematischere Beziehung: Aus Deutschland stammte der Dichterfürst mit seiner Vorliebe für blühende Zitronen und schöne Formen, man hatte hier tatsächlich selbst Autos gebaut und glühende Verehrer gefunden, zudem bereits vor 75 Jahren eine eigene Tochtergesellschaft gegründet und entscheidend mit nur Motorisierung eines Volkes nach dem Zweiten Weltkrieg beigetragen. Aber Fiat erfuhr auf dem deutschen Markt auch, daß Qualität ein deutliches Grundbedürfnis ist und Rost nicht zur serienmäßigen Ausstattung gehören sollte. Ein kleiner Rückblick auf 75 Jahre Fiat-Autos in Deutschland zeigt zudem, daß Europa längst auf vier Rädern unterwegs war, bevor die Politiker auch nur daran dachten.

Die Liebe zum italienischen Auto, das in den allermeisten Fällen ja ein Fiat war und ein Fiat ist, geht nicht durch den Magen, sondern durchs Herz. Nur Italien kann diese automobilen Mischung hervorbringen, die im Idealfall so aussieht: eine Form, die weich und stark gleichzeitig ist, eine Maschine sinnlich wie Bitterer Reis und eine Mechanik, die mitunter ein wenig wehmütig stimmt, wie der Verlust einer schönen Erinnerung, die zu einer vergilbten Postkarte wurde. Fiat-Automobile waren immer junge Autos: die schmalen und asthmatischen 500, die wassergekühlt brummen, den 600 und 770, von denen es wilde Versionen mit dem tollen Schriftzug Abarth gab. Sie waren frech wie der sachlich gezeichnete,

aber heißblütig veranlagte Fiat 124 oder wie Coupé und Spider der Baureihe 850, die ihrer Zeit so weit voraus waren, daß sie erst heute richtig gewürdigt werden können. Fiat-Automobile waren aber auch entsetzliche Monumente statischen Fahrzeugbaus, Dokumente der Einfallslosigkeit über Jahre hinweg wie der Fiat 125 oder später der kantig-fade 31 oder der schwüstige 132 und dessen letzte Ausprägung namens Argenta. Fiat bedeutete keineswegs immer nur Kleinwagen, der große 2300 und das von ihm abgeleitete Coupé waren reinrassige Designerprodukte, deren Schöpfer sich dem Fortschritt mit den Formen des Trapezes verbunden fühlen; richtig erfolgreich waren sie nicht. Den offensichtlich unzerstörbar guten Inhalt der Markte hielten über die Jahre auf dem deutschen Markt hinweg vor allem der geniale Fiat 127, der schlicht- raffinierte Panda und der fast schon klassenlose Uno, dessen Erbe in schöner Fortsetzung der Punto übernommen hat, auf hohen Niveau. Von Fiat kamen - und das machte den Unterschied zur

restlichen Konkurrenz aus Europa - immer Autos, die zum freudvollen Fahren animierten. Bis Ende der sechziger Jahre hatte Fiat in Heilbronn eine eigene Produktionsstätte, über 410.000 Autos wurden dort insgesamt montiert und produziert. NSU trat für 2 Millionen Reichsmark sein Heilbronner Zweigwerk im Jahr 1929 an Fiat ab. Die Italiener bauten darin über vierzig Jahre hinweg diverse Modelle zusammen und dirigierten später von hier auch die Schwestermarken Lancia und Alfa Romeo. Mehr als 1200 Händler hat die Marke mittlerweile auf deutschem Boden, und im vergangenen Jahr wurden 164.484 Fiat-Autos hierzulande abgesetzt. Jedes davon ist gewiß praktischer, dauerhafter und besser als der mit dubiosen Fahreigenschaften aufwartende 850, mit dem wir vor 25 Jahren - nach einer wohl doch allzu zügig durchfahrenen Kurvenkombination - krachend in einem bayerischen Rübenacker landeten. Aber nirgendwo gab es auch ein dünneres Holzlenkrad und schönere Sitze aus rotem Plastik, das in der Abendsonne glühte.

(entnommen aus FAZ v. 6.5.97)





Der norddeutsche „Elch-Test“

Ernsthaft aufgeschreckt durch die jüngsten Vorkommnisse in der A-Klasse von Mercedes Benz, fragten sich an einem Abend hier oben im Norden einige Stammtischler, wie es um die Kippsicherheit des Fiat-Spider beim plötzlichen Elchsausweichmanöver bestellt sei.

Man stelle sich nur mal folgendes vor: Ich fahre 60 km/h auf der Landstraße, ein Elch kommt, ich sehe den Elch, ich verreiße die Lenkung beim Ausweichen, ich kippe zur Seite und darüber wiederum staunt der Elch, und kippt womöglich auch noch auf die Seite.

Nach einer weiteren Runde Bier stand fest, die Kippsicherheit des Spiders müssen wir in einem praktischen Versuch nachweisen. Dazu nehmen wir eine Landstraße, einen Spider, einen guten Fahrer, einen Sturzhelm und einen handelsüblichen Elch. Die Landstraßen im Norden sind ohne jegliche Steigungen, absolut platt und meist schnurgerade. Also kein Problem. Einen Spider- auch kein Problem. Ein guter Fahrer, sozusagen einen Teufelsfahrer würde unser Jürgen abgeben. Ich konnte mich selbst an diesen Abend davon auf einer Probefahrt in seinem knallgelben X1/9 überzeugen. Dabei bog Jürgen mehrmals mit hohem Tempo im 90 Grad-Winkel in Seitenstraßen ab. Auch sonst fuhr er nach dem Motto, wenig Hubraum gleichen wir durch hohe Drehzahlen wieder aus. Fahrer ist somit auch klar. Den Sturzhelm hätten wir auch in Form eines Schutzhelmes aus der Werkstatt. Fehlt jetzt nur noch der Elch. Bei Ikea vielleicht, zum zusammenschrauben oder als Steiftier oder nehmen wir lie-

ber eine Kuh oder was? Plötzlich hatten wir die Lösung. Wir nehmen einen Fisch! Ist doch klar, an der Küste muß es ein Fisch sein. Das ganze kommt der Elch-Test-Realität doch sehr nahe.

Die folgende Situation macht dies deutlich. Mehrere Süddeutsche Ostsee- bzw. Nordseeurlauber kaufen sich an einer Fischbude, die an einer belebten Bäderstraße liegt, Fischbrötchen. Wenn einige von denen (ca. 100%) jetzt so ungeschickt in das Fischbrötchen beißen, kann der Fisch dem hohen Anpressdruck der beiden mit Butter beschmierten Brötchenhälften nicht standhalten. Folge, der Fisch flutscht mit hoher Geschwindigkeit aus dem Brötchen und fliegt -oh Schreck- auf die befahrene Straße. Eine gefährlich Situation! Der herannahende Spiderfahrer muß in sekundenschnelle reagieren. Sollte er den Scheibenwischer anschalten und hoffen, daß der Fisch zurückfliegt? Oder eine Vollbremsung machen und möglicherweise auf dem Fisch wegrutschen? Wohl möglich noch Passanten oder die Fischesser verletzen? Nein, das sind keine guten Lösungen. Man muß sich auf sein Fahrzeug verlassen können. Dieses muß bei einem notwendigen Ausweichmanöver sicher in der Spur bleiben. Genügend Gründe um unseren Spider einem gründlichen Fisch-Test zu unterziehen.

Unsere Stammtischrunde löste sich zufrieden mit der Gewißheit auf, einen gangbaren Weg zur Durchführung unseres norddeutschen Elch-Test bzw. Fisch-Test gefunden zu haben.

Doch nun zum Test. Im Dienste

der Sicherheit mußte an einem Sonntagmorgen eine Makrele, befestigt an einem 1,68 m langen Stab, herhalten. Rundfunk und Fernsehen hatten sich zu diesem Ereignis leider nicht eingefunden. Es konnte trotzdem losgehen. Jürgen hatte die ganze Woche gejoggt, um für diesen Moment fit zu sein. Voll konzentriert, in Werkstattklufft und mit einem Schutzhelm verkleidet stieg er in einen frischgewaschenen Spider. Nach mehreren Startversuchen brachte er den Motor zum laufen und fuhr mit 60 km/h mehrere Male dicht an Ines vorbei. Ines hatte die Aufgabe, die am Stab befestigte Makrele irgendwann, also urplötzlich vor den herannahenden Spider zu halten. In diesem Moment sollte ich zusätzlich laut wie ein Elch röhren, damit sich Jürgen auch noch ordentlich erschreckt. Mehrere Fehlversuche waren leider unvermeidlich. Entweder rührte ich nicht oder die Makrele viel ab, oder Ines Arm lahmte. Doch schließlich klappte es. Mit eingeschalteten Nordlichtern näherte sich der Spider, die Makrele wurde geschwenkt, es rührte tierisch und Liane drückte in diesem Augenblick auf den Auslöser. Uns allen stockte der Atem. Aber Jürgen weichte mit gekonntem Schlenker aus. Der Spider blieb bei dem Ausweichmanöver sauber in der Spur, obgleich nur auf zwei Rädern. Aber besser auf Zwei Rädern, als auf dem Dach! Wie das Bild beweist, es ging alles gut. Test bestanden.



nige werden sich an dieser Stelle fragen, wie sicher unser Testergebnis bei nur einem Versuch überhaupt ist. Diese Frage ist durchaus berechtigt, aber weitere Versuche konnten aus folgenden Gründen nicht mehr gemacht werden:

1. Der Fisch begann allmählich zu stinken.
2. Jürgen ging es nach dem Versuch nicht mehr so gut.
3. Und wir hatten halt auch nur ein freies Bild in unserer Pocket.

Wir kommen also nach dem Fisch-Test zu dem Resultat, daß unsere Fiat-Spider der A-Klasse von Mercedes Benz in Punkto Kippsicherheit haushoch überlegen ist.

Es können also weiterhin sorglos Fischbrötchen an Deutschlands Küsten gegessen werden!

Tilman Döring

Das Märchen vom 124-Spider – oder wie alles begann

Kompliment, an unsere neuen Mitglieder, Sandra und Uwe. Kaum eingetreten und schon zum Bleistift oder besser gesagt zur Tastatur gegriffen. Zunächst einmal vielen Dank! Wir vom Vorstand und insbesondere unsere Redaktion würden uns natürlich über ähnliche Beiträge anderer Mitglieder auch freuen - es müssen nicht unbedingt neue Mitglie-

der sein!!!

Viele Märchen beginnen mit "Es war einmal ..." – so auch dieses:

Es war einmal eine hübsche Prinzessin, eine kleine Kronprinzessin und ein junger Prinz, der eigentlich nie erwachsen werden wollte.

Sein großer Wunsch war es, "ein-

mal in meinem Leben werden ich uns einen großen Traum erfüllen, und uns eine schöne rote offene Kutsche kaufen".

Ja, ja sagte die Prinzessin in dem festen Glauben, daß Träume auch Schäume sein können, denn wo sollte denn der Platz der kleinen Kronprinzessin in dieser Kutsche sein, und gibt es diese Kutsche



wirklich? Rot ja, aber schön?

Hörte der Prinz von seiner Holden ein Ja? Eindeutig sie sagte ja, vielleicht ein ja aber - wir kennen jedoch die Strategie vom kleinen Finger, der Hand, dem Arm...

Gesagt getan, es mußte also nur noch die passende Marke zur roten Farbe gesucht werden.

Eines war den dreien jedoch sonnenklar, in ihrem Schloß durfte nur eine klassische Kutsche parken, keines dieser neumodischen, gesichtslosen, stromlinienförmigen,...

Also wurden eingehende Recherchen im ganzen Königreich gestartet.

MG TF, MG A oder B vielleicht ein Triumph oder doch lieber einen Alfa?

Wie sieht es eigentlich mit Ersatzteilen für solche Kutschen aus?

Hier wußte der königliche EDV-Administrator rat – Ihr müßt im Internet suchen "Da findet Ihr alles was Ihr wollt".

Also wurde im königlichen Schloß gesurft. In vielen, vielen langen Winterabenden wurden die verschiedensten Kutschenhersteller sowie deren "Freundeskreise" besucht. Nun kam der italienische Hersteller mit seiner 124-er Kutsche ins Spiel.

Im "FIAT 124 Spider Club E.V." wurde das Prinzenpaar fündig.

Diese Form, diese Linienführung, die Höcker auf der Haube (woran erinnerten sie den Prinzen nur?) – einfach traumhaft.

Sie mußten sich unbedingt die-

ses "Veloziped" anschauen. Fast wäre dieses Märchen hier jedoch schon beendet gewesen – denn alle Kutschen die sich die drei anschauten waren in einem bedauerlichem Zustand. So wie es die Prinzessin gesagt hatte - Rot ja, aber schön?

Dann jedoch half der Spider Club diese Geschichte zu einem guten (wenn auch teurem) Ende zu führen. Ein Bote dieses besagten Clubs überbrachte eine Adresse



eines roten Kutschenbesitzers, der sein "Kleinod" verkaufen wollte.

Am selben Abend rief der Prinz dort an. Ja teilte ihm der freundliche Mann mit, "aus persönlichen Gründen mußte er sich von seinem Schatz trennen". Man könnte sich seine Kutsche jederzeit ansehen – er wohnte jedoch in Konstanz. Konstanz ?!

Daß Konstanz am Bodensee – der südlichste Zipfel des Königreichs?

Am darauffolgenden Tag fuhr der Prinz zum Bodensee – was er

dort sah ließ sein königliches Blut in den Adern gefrieren. Er sah eine Kutsche die nicht nur rot sondern auch wie von der Prinzessin eingefordert - schön und original war.

Der Prinz zögerte nicht lange – diese Kutsche oder keine! Wieder in seinem Schloß angekommen gab der königliche Schatzkanzler (in Personalunion auch gleichzeitig Prinzessin) dem Prinzen viele Silbertaler zu einer

zweiten Reise nach Konstanz.

Nun wurde es ernst – der Mann aus Konstanz übergab schweren Herzens die Kutsche – sah man nicht sogar ein kleine Träne in seinen Augen?

Daheim waren die große und die kleine Prinzessin so verzückt von diesem Traum in Rot, daß nun der Prinz im nächsten Sommer aufpassen muß, daß seine Träume keine Schäume werden und er nicht der weinende Dritte im Zweisitzer wird.

Sandra & Uwe Vander Stichelen, Herne



Sonnenschein und fast 30 Spider - und das im Herbst !!

Zu einem Spidertreffen fahren ist eines - ein Spidertreffen organisieren ein anderes.

es sogar notwendig Zusatzquartiere zu besorgen.



eine stattliche Anzahl Spider die sich da nach Dettelbach machte!

„Klein aber fein“ das war unser Motto, das Klaus und mich bei den Vorbereitungen des heurigen Herbsttreffens in Franken begleitete.

Bald waren wir uns einig, welche schöne Fleckchen wir unseren Gästen zeigen wollten. Wir waren auch sehr froh, bereits auf dem Pfingsttreffen viele mündliche Zusagen zu bekommen.

Allerdings wiederholte sich das offensichtlich altbekannte Spielchen: Zum Anmeldeschluß hatten wir gerade mal sechs feste Zusagen.

Der Gang zum Briefkasten wurde uns immer wichtiger.

Die Woche vor dem Treffen stand das Telefon dann nicht mehr still. Viele „Freunde“ erkundigten sich über unser Treffen und wollten vielleicht mal vorbeischauen, zudem gab es immer wieder Zimmerumschichtungen. Am Schluß war

Jetzt mußte es aber unbedingt losgehen!

Wir hatten unser möglichstes getan - für alle „Notfälle“ würde unser Improvisationstalent herhalten.

Was wir brauchten war nur noch SONNE.

Und genau diese begleitete uns von Anfang bis Ende.

Am Freitagabend konnten wir mit den ersten Gästen noch im Biergarten des Hotels „Franziskaner“ sitzen. Beim Abendessen in gemütlicher überschaubarer Runde wurde gleich der Mut zu neuen kulinarischen Köstlichkeiten aus dem Frankenland deutlich. Alfred wagte sich an die „grünen Würste“. Bei uns sind diese überall als „blaue Zipfel“ bekannt. Der „Bremser“ trug viel zur heiteren Stimmung bei.

Der Wirt der Antiquitätengalerie in Dettelbach, die wir bis zum bitteren Ende der ländlichen Öffnungszeiten auskosteten, zeigte sich erfreut über die trinkfreudigen Gäste.

Wir beide waren sehr froh, dass unser Treffen einen guten Anfang genommen hatte.

Nach einer kurzen Nacht trafen wir am Samstag unsere Spiderleute in guter Laune. Den Vormittag verbrachten wir in kleinen Gruppen je nach Lust beim



fachsimpeln - bei Kaffee und Kuchen null



Einkaufen in einer Fabrik für edle Kleidung, bei einem kleinen Rundgang durch Dettelbach oder bei der Besichtigung der bekannten Wallfahrtskirche. Shorty kümmerte sich liebevoll um den österreichischen Staub auf seinem Gefährt.

Bis Mittag hatte sich der Parkplatz des Hotels mit Spidern gefüllt. Ein toller Anblick - blankgewienert, im Sonnenschein - die Fahrer saßen gemütlich im Biergarten oder begrüßten Neuankömmlinge.

Um pünktlich 13.00 Uhr ging es los mit der Ausfahrt.

Auf das Fastnachtsmuseum im Falterturm in Kitzingen freute ich mich sehr, hatte ich es doch selbst noch nicht von innen gesehen.

Dann ging es mit über 20 Autos weiter durch ein sonniges Franken mit seinen typischen Weinbergen, Wäldern und Fachwerkhäusern.

Und Klaus konnte sich einen Traum erfüllen: Einmal am Anfang einer Spiderkolonne fahren!

Da bei der Ausfahrt noch eine Gruppe zu uns stieß waren wir insgesamt fast 30 Spider!

Nach einer Kaffeepause im Freien statteten wir unserem Haus- und Hofmechaniker einen Besuch in seinem privaten Automuseum ab. Wir hatten es fast geahnt, so wurden wir auch noch mit Federweißem begrüßt. Nichts desto trotz brachten wir auch noch unseren mitgebrachten Ökowein an den Mann bzw. die Frau.

In der untergehenden Abendsonne fuhren wir zurück nach Dettelbach und machten uns langsam aber sicher fertig für unser fränkisches Nachtessen.

Der Landgasthof Schwab war bestens gerüstet mit einem schmackhaften Menü und bot den geeigneten Rahmen für einen gesprächsreichen und gemütlichen Samstagabend, den einige Unermüdliche noch bei Kerzenschein im Hotel ausklingen ließen.

Wir waren auch nach diesem Tag heilfroh, dass alles gut verlaufen war. Begeistert waren wir von der Schönheit unserer Heimat und der Herzlichkeit unserer Spideristi.

Den ganzen Tag hatten wir überaus positive Rückmeldungen bekommen. Offensichtlich fühlten sich alle recht wohl und freuten sich über dieses herbstliche Zusammensein.

Am Sonntag fuhren wir auf schönen kleinen Straßen zu unserem letzten Zielpunkt: dem Kirchenburgmuseum Mönchstockheim. Hier konnten wir fränkische Vergangenheit erkunden.

Vor historischer Kulisse verabschiedeten wir uns offiziell von unseren Gästen.

Der Kreis dieses Wochenendes schloss sich, als einige Spideristi uns noch nach Iphofen zu einer kleinen Vesper begleiteten. Noch immer schien die Sonne, so dass auch die Heimfahrt hoffentlich für alle angenehm war.

Im Rückblick auf dieses Spiderwochenende können wir beide als Organisatoren sagen, dass sich die Mühe der Vorbereitung und Durchführung gelohnt hat.

Obwohl wir natürlich ständig „unter Strom“ standen war es für uns ein tolles Wochenende mit dem Gefühl, dass es uns sehr viel Freude macht mit Euch zusammenzusein.

Wir freuen uns schon sehr auf unser nächstes Zusammentreffen und werden uns nicht erst zum letztmöglichen Termin anmelden. Versprochen!

Claudia und Klaus



Das historische Kirchenburgmuseum in Mönchstockheim



Leserbrief zur Eintragung von 205er Reifen auf CD 30 und Luftmengenmesser

Zum Thema "Eintragung von 205er "Schlappen" auf Cromodora CD 30 Felgenschreibt unser Mitglied Frank Morell die nachfolgenden Zeilen: Zunächst bedankt er sich bei uns für die "prompte Bedienung" (Lob veröffentlichten wir natürlich besonders gerne, natürlich auch konstruktive Kritik), womit die Versorgung mit Gutachten und Ratschlägen gemeint sind. Alte Hasen erinnern sich vielleicht an das Thema, was bereits im SM 2/86 beschrieben wurde.

Als Reifen wurde der Typ *Fulda Assurer Corat* ausgewählt. Die Eintragung besorgte der Reifenhändler, bei dem einmal wöchentlich der TÜV "auf der Matte" steht. Alle Formalitäten wurden aufgrund des vorliegenden Gutachtens und einer Briefkopie mit Bravour bestanden. So war nach Entrichtung der fälligen TÜV-Gebühr von DM 69,- der "Käse gegessen".

Wer also von Euch ebenfalls die Lust verspüren sollte, 205er Reifen eintragen zu lassen kann sich gerne an mich richten.

Ganz kurz möchte ich jedoch noch darauf hinweisen, daß es für diese Reifengröße keine passenden Schläuche gibt!

Ich fahre selbst seit 8 Jahren diese Felgen/Reifenkombination und bin bislang ohne Probleme gefahren. Macht Euch allerdings darauf gefaßt, daß der Reifen-

händler seine Hände über dem Kopf zusammenschlagen wird. Grund hierfür ist der nich ganz unberechtigte Einwand, daß die vorhandene Schlauchgröße von 185 unter dem erforderlichen Druck von 2,0 bar dünner werden wird!

Frank erzählte mir am Telefon ganz stolz, daß er seit dem er seinen Spider besitzt, keinerlei Probleme hatte, hier nun seine weiteren Ausführungen zum Thema "Probleme" in ungekürzter Länge.

Jetzt ein paar Ausführungen zu meiner Aussage - 10 Jahre ohne Probleme - Und hier hat es mich im Moment richtig erwischt.

Bei unserem letzten Telefonat war ich ja noch richtig zuversichtlich. Es begann schon vor 7-8 Wochen, daß ich das Problem hatte, "er nimmt auf einmal kein Gas mehr an". Zuerst habe ich selbst gebastelt, aber keinen Erfolg gehabt, dann ging es ab zu Bosch, getestet, getestet, getestet! Auf dem Prüfstand war nie etwas zu merken, so schlich ich von dannen. - Und es ging auch plötzlich irgendwie. Doch im Laufe dieses bisher erst recht kurzen Sommers traten diese Schwierigkeiten wieder auf, und zwar so stark, daß nichts mehr ging! Egal in welchem Lastbereich, das Auto nahm auf einmal kein Gas mehr

an, ging beim treten der Kupplung aus, sprang aber beim X-ten Start wieder an. Was war los?! Als Bekannten habe ich einen alten Fiat-Meister, der 30 Jahre in seinem Beruf gearbeitet hat und nun mit diesem Problem konfrontiert war. Anruf bei mehreren Kollegen, dutzende von Telefonaten bei Holtmann & Niedergerke, für die ich hier eine Lanze brechen muß und mich zum einen für die sehr gute technische Beratung (Herr Winkelmann) und die prompte Lieferung bedanken möchte. Es war nur der Luftmengenmesser - der Schleifkontakt war eingelaufen. So weit - so gut - Er lief wieder wie die Feuerwehr; bis zum Freitag. Scheppern und Rappeln im Bereich der Hinterachse - genaue Diagnose steht noch nicht fest - wahrscheinlich Differential defekt. - Also Prost.

Frank Morell

Anm. d. Redaktion: Das Thema Luftmengenmesser scheint wohl ein Dauerbrenner zu sein.

Um so wichtiger, daß diese Infos allen Mitglieder zugänglich gemacht werden. Solltet Ihr vielleicht schon ähnliche bzw. andere Erfahrungen gemacht haben, wäre die Redaktion froh für jegliche Information.

jh



Leserbrief zur Fa Linea Rossa Vetternwirtschaft in Dallas oder Dallas in Detmold

Norbert Stecher, neues Mitglied aus Bonn schreibt uns:

Neue Fa. Linea Rossa:

1. Linea Rossa und Holtmann & Ellersiek ist ein gemeinsamer Laden mit zwei Namen. Linea Rossa ist angeblich Großhändler und verkauft einige Teile an alle Händler und hat günstige Abholpreise (kein Versand).

Die gleichen Teile verkauft Linea Rossa auch über Versand aber teurer und über den Namen Holtmann & Ellersiek.

2. Vorsicht viele Teile sind billig aber dafür nicht original und schlechte Qualität (wird aber manchmal als Original am Telefon angegeben).

3. Holtmann war früher der Geschäftspartner von Holtmann & Niedergerke, hat in USA ein altes Ersatzteillager aufgekauft und sich wohl mit Niedergerke überworfen. Den Namen "Holtmann & Niedergerke" darf Niedergerke behalten.

4. Vorsicht auch bei Holtmann & Niedergerke. Viele Teile sind billig aber dafür nicht Original und schlechte Qualität (wird aber manchmal als Original am Telefon angegeben).

5. Jetzt ist Niedergerke nicht gerade glücklich daß Holtmann auch die Endverbraucher unter dem Namen Holtmann & Ellersiek verkauft.

Meine Erfahrung: Gute und ehrliche Beratung bekommt man bei Axel Augustin und Del Priore. Nicht immer einfach sie zu erreichen, aber Top Qualität und Teile von den alle anderen Händler nur noch träumen können.
Norbert Stecher

Anm. d. Red.: Wie Ihr seht gibt es sehr unterschiedliche Ansichten und Erfahrungen mit Händlern. Im Bericht zuvor wird H & N noch sehr lobend erwähnt, bei Norbert Stecher kommt er dagegen sehr schlecht davon.

Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß man bei Del Priore besser fährt wenn man die Teile vor Ort kauft.

Geschäftsverhältnisse in Detmold

Linea Rossa, oder was ist los in Detmold? (Artikel in SM 1/97)

In SM 1/97 wurde nach dem Zusammenhang von Holtmann und Niedergerke, Holtmann und Ellersiek und Linea Rossa gefragt. Nach einer kurzen Recherche zeigte sich, daß Herr Holtmann und Herr Niedergerke ihre gemeinsamen Geschäftsbeziehungen aufgegeben haben, und die Firma Holtmann und Ellersiek das Spaltprodukt des Herrn Holtmann ist. H. u. N. scheint sich von nun an ganz unter der Regie von Thomas Niedergerke zu befinden, wobei der Firmenname aus marketingtechnischen Gründen nicht geändert wurde, allerdings ist diese Information offiziell nicht bestätigt. Während Thomas Niedergerke seine neuen Ge-

schäftsräume in Detmold bezogen hat, eröffnete Bernd Holtmann an seinem angestammten Platz sein neues, altes Geschäft. Die Firma Linea Rossa ist eine italienische Ersatzteillfirma, die keineswegs neu gegründet wurde, sondern schon lange im Geschäft ist. H. u. N. haben zum großen Teil ihre Produkte über Linea Rossa bezogen. Aufgrund einiger Mißstände soll Thomas Niedergerke der Liefervertrag mit Linea Rossa aufgekündigt worden sein, so daß Linea Rossa nun exklusiv mit Bernd Holtmann über die Firma Holtmann und Ellersiek zusammenarbeitet.¹ Um die Hintergründe dieser ganzen Vorgänge ranken sich viele Gerüchte, die aber nicht bestätigt sind. Um hier nicht fälschliche Rufschädigung zu betreiben,

möchte ich darauf nicht weiter eingehen.

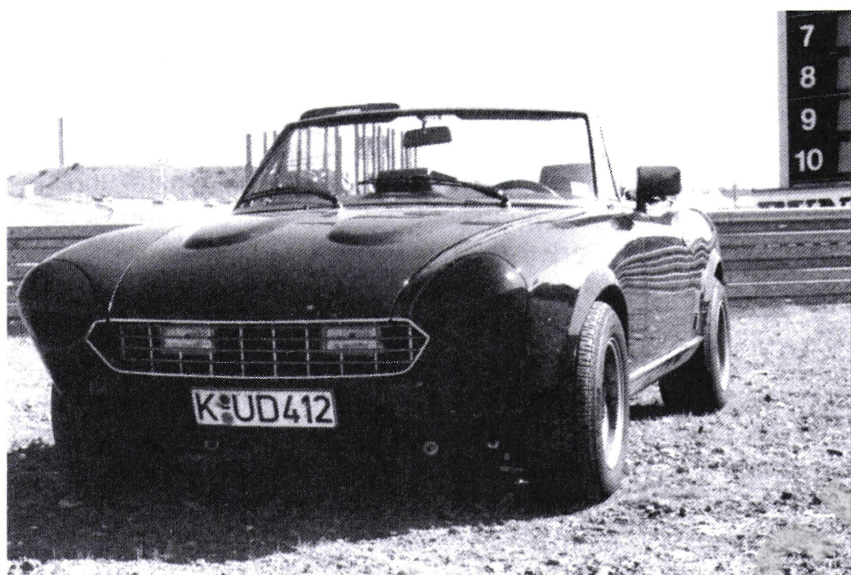
Vergleicht man beide Anbieter zeigt sich, daß Holtmann und Ellersiek in den meisten Bereichen günstiger ist (speziell Verschleißteile), seltenere Teile sind preisgleich. Die Angebotspalette ist jedoch bei Holtmann und Niedergerke breiter gefächert. Im Zuge des Konkurrenzkampfes wird höchstwahrscheinlich ein Ausgleich stattfinden, so daß H. u. N. seine Preise senken und H. u. E. sein Angebot erweitern wird. Von der beschriebenen Inkompetenz kann bei beiden Händlern nicht die Rede sein. Eines ist aber sicher, daß wir als Kunden davon profitieren werden.

Marco Kollmeier

¹ vgl. Infoblatt der Firma Linea Rossa.



FIAT 124 SPIDER Derivate



Anhand einiger Beispiele möchte ich einmal darstellen wie kreativ so manch ein Spiderfahrer werden kann, nämlich dann wenn ihn der vermutlich "schnöde" Entwurf von Pininfarina einfach nur langweilt. Wie Ihr seht, sind dem Einfallsreichtum keine Grenzen gesetzt.

Bei Abbildung 1 hat der Besitzer wohl mit dem Bat-Mobil geliebäugelt. Es ist leider anhand des Fotos nicht nachzuvollziehen, ob die Scheinwerfer als "Schlafaugen" ausgeführt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, müssen die Hauptscheinwerfer leider hin-

ter Gitter Platz nehmen, ob sie das wohl verdient haben???

Genug philosophiert, wenden wir uns zur nächsten Ausführung, Abbildung 2. Hier ist in jedem Fall die ursprüngliche Form beibehalten worden. Das Hardtop ist zwar Geschmacksache, gibt der Dachform jedoch einen eleganten Touch, Marke.....

Zumindest kann man davon ausgehen, daß man diese Version nur zur kalten Jahreszeit zu Gesicht bekommt. Die Aufnahme habe ich über einen Effekt-Filter etwas modifiziert, nicht daß jemand auf die Idee kommt hier sei



etwas schief gelaufen.

Kommen wir zur Abbildung 4. Hier muß wohl ein "Ami" Modell gestanden haben, wie sonst läßt sich so ein Sidepipe erklären? In seiner Ausführung erinnert es sehr stark an eine Truck-Auspuffanlage. Hoffentlich verbrennt sich hieran nicht einmal eine hübsche Beifahrerin ihre Beine!



Und noch eine besonders eigenwillige Interpretation eines Spiders. Ob die Schlappen mit der Reifengröße 255 nicht etwas überdimensioniert sind? Naja, in jedem Fall dürften wohl die "dicken Backen" ihren Beitrag zum aggressiven Erscheinungsbild leisten. Die Rückleuchten in runder Ausführung sind wohl einem Ferrari, zumindest vom Look her entliehen worden. Nur das ist noch nicht alles. Speichenräder a la Borani sollen den "Schwabenexpress" zusätzlich beflügeln. Und was ist da noch?

Richtig. Das schon vertraute Sidepipe. Hier allerdings etwas schwungvoller und filigran gestylt. Die Frontpartie erinnert stark an einen wild gewordenen Stier, der in jedem Augenblick einen Toro oder vielleicht doch einen Manta zwischen die Hörner nimmt!



Hier ist man dem Überhitzungsproblem mit einer ganz neuen Idee begegnet. Oder sollte ich vielleicht den Kühlschlitze mit einem Briefkasten verwechselt haben? Nein, ausgeschlossen, der Spider war nicht gelb.



Unter dem Motto "Das braucht die Welt" hier nun die "Brutalo Optik" von der Fa. Kunkel. Die werbetechnische Verpackung dieses Produktes wird mit den Worten "Wollen Sie mehr Fahrkomfort, gepaart mit exklusivem Styling" und "Die ultimative Rad-Reifen-Kombination" umschrieben! Interessenten wollen wir natürlich die Bezugsquelle nicht vor-enthalten:

Kunkel Exklusiv Tuning GmbH
Wallesauerstr. 19
91154 Roth
Tel.: 0 91 71 - 6 25 24.

Zur rechten stellt uns Uwe seinen neuen "Glascontainer" vor, einfach Deckel auf und leere Gläser hinein. Für was so ein Spider doch alles gut ist!

Aber nichts für ungut, jeder hat nun seinen eigenen Geschmack und sollte diesen (Alp-)Traum auch an seinem Spider verwirklichen dürfen. Wie sonst könnten diese Fahrzeuge so viel Aufsehen erregen.

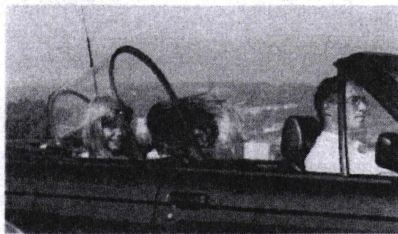
jh



Kuriositäten

Unter die Haube

Das Ding erinnert ein wenig an ein Gewächshaus, und so abwegig ist der Vergleich wirklich nicht: Damit das junge Gemüse auf den Cabrio-Rücksitzen weitgehend frei von Zugluft in der warmen Sonne gedeiht, hat Thomas Hofmann (Tel. 07575/93256) den Wind Safety konstruiert. Die Plexiglashaube auf einem Alugestell paßt über jeden Kindersitz – aber auch Erwachsene sollen darunter Platz haben.



Cabrio-Windschutz für 295 Mark



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.	0 61 96 - 64 40 97
2. Vorsitzender	Joachim Häring Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	Spider-Magazin, technische Be- ratung für AS/BS, Händlerkontakte (tel. Kontaktperson).	0 61 31 - 88 21 81
Kassenwart	Uwe Wagner Am Hohenstein 12A 65 779 Kelkheim-Fischbach	Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV.	0 61 95 - 91 01 42
Beisitzer	Friedel Jüring Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	technische Beratung CS/DS, Spon- sorenkontakte, Händlerkontakte.	0 57 32 - 8 13 33

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Anschrift	Telefon
1/Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24 214 Gettorf	0 43 46 - 51 55
2/Hamburg	Christian Schlamp	Wulfsdorferweg 46 22 359 Hamburg	0 40 - 6 03 22 90
3/Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12 355 Berlin	0 30 - 6 64 47 46
4/Friesland	Petrus Meyer	Nelkenweg 5 49 762 Lathen-Ems	0 59 33 - 82 94
5/Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33 611 Bielefeld	05 21 - 8 65 77
6/Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37 574 Einbeck	05561 / 8 15 30
7/Köln	Guido Brüning	Schwerfener Hauptstraße 54 53 909 Zülpich	0 22 52 - 8 18 12
8/Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55 130 Mainz	0 61 31 - 88 21 81
9/Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72 250 Freudenstadt	0 74 41 - 8 73 01
10/München	Christoph Spanner	Sachsenkam 18 81369 München	0 89 - 7 69 66 99

Einführung und Vernunft.

PININFARINA

Leidenschaft
des
Designs.

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



Rationalität
der
Produktion.

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



pininfarina

Ideenschöpfer. Automacher.