



SPIDER



+++ Technik Querlenker +++ Nürburgring +++ Mille Miglia +++

M A G A Z I N

Ausgabe 3/99

15. Jahrgang

7,- DM

FORGET the domestic carmakers.

Last year, they stopped making convertibles. ("An end of an era," the national magazines said.)

Forget Volvo, Saab, Datsun, Toyota.

They don't take the trouble to make convertibles, either.

Forget Mercedes and Rolls.

They can stick on a price tag roughly equivalent to a one-family house in the suburbs.

Remember the car below. The Fiat 124 Sport Spider.

Its headroom, as you see, can be infinite. Its legroom, although a good deal less, is more than anybody except an NBA center needs. And it's

LOOKING FOR A CAR WITH HEADROOM?

wide enough so your elbowroom is pretty good, too.

Put your head inside and you'll see a 5-speed synchromesh gear box and an instrument panel that's more than a couple of idiot lights and something to get your cigarette going.

You see, the Fiat 124 Sport Spider, besides being one of the few convertibles left, is a true sports car.

Under the hood is a twin overhead cam engine. The brakes are discs on all four wheels. The tires are radial-ply.

The servicing, unlike the usual image of sports car servicing, can be done simply. At any of the 650 Fiat dealers all over the country.

And the design?

Classic Pininfarina.

Which will not only provide you with all the headroom you want, but will also turn a few heads in the bargain.

FIAT

Car rental, leasing, and overseas delivery arranged through your participating dealer.



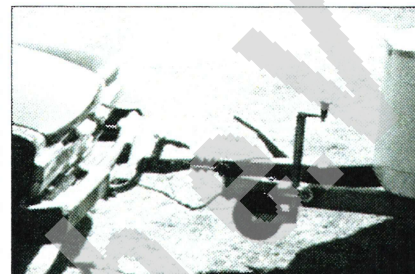


	Editorial	4
Technik	Querlenker	5
	Kat-Nachrüstung	8
	Technikforum	9
Reportage	Kauf eines Volumex	12
	Mille Miglia Teil 2	15
Der Vorstand	Vorstandsarbeit	19
Rubriken	Mitgliederbewegung	20
	kurz & bündig	21
	Termine	22
	Teilemarkt	23
Umfeld	Der Weg alten Eisens..	26
	Spider-Eignungstest	27
	Oldtimer Grand Prix	28
Redaktionsschluß:	Adressen	31

20.11.1999

Titelfoto

CS0 von Dan Cogswell
aus dem Internet



Themenvorschläge

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



Licht und Schatten

Der Mond schaffte es für einen kleinen Moment über uns das Licht auszuschalten. Es herrschte je nach Region mehr oder weniger starke Dunkelheit. Licht und Schatten, ein krasser Gegensatz.

Einen ähnlich krassen Gegensatz sehe ich auch in unserem Club. Da sind ca. 200 Clubmitglieder, die das Spider-Magazin lesen, aber nur wenige Clubmitglieder haben das Magazin erstellt. Bei dieser Aus-

gabe waren genau 7 von 200 aktiv.

Ich denke, Dunkelheit in meinem Briefkasten, Dunkelheit auf meinem Bildschirm läßt sich vermeiden, wenn Ihr, liebe Leserinnen und Leser, die Redaktion in Zukunft regelrecht mit Beiträgen zuschmeißt. Briefkasten, Bildschirm und mein Gesicht wären ein einziges helles Leuchten.

Wenn Ihr in dieser Ausgabe lest, wie uns Jürgen über die Vorderachse aufklärt, Sönke

über seinen neuen Tief-
flieger und darüber be-
richtet wie es auf dem
Oldtimer-Grand-Prix
zuging, oder wie Olli
wieder durch die Toska-
na rennt, um
Zündspulen zu kühlen,
dann laßt Euch doch
auch einmal zu einem
Beitrag inspirieren.

Alles dies könnt Ihr
nun gemütlich bei einem
Kaffee oder Glas Wein
lesen.

Viel Spaß und dran
denken: schreibt der
Leser, freut sich die
Redaktion.

Euer Tilmann

+++ Spider- Club Hotline +++

Tel. 0 4 0 / 6 0 9 5 1 5 5 8 +++ Fax. 0 4 0 / 6 0 3 6 8 1 7

+++ Spider- Magazin Hotline +++

0 4 0 / 5 5 5 2 1 9 0

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Wulfsdorfer Weg 46, 22359 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 7.-DM je Heft, im Jahresabonnement DM 45.- frei Haus. Auflage 270 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: Tilmann Döring
Krähenweg 35
22459 Hamburg
Tel.: 040 / 5552190

Druck: Druckerei Papenfuss
Osdorfer Landstraße 162
22549 Hamburg

Anzeigenleitung: Tilmann Döring

Mitglieder der Redaktion:

Tilmann Döring (TDO)
Frank-Oliver Grahmann (FOG)
Michael Möller (Mö)
Sönke Suhr (SU)
Ralf de Vrée (rdv)

Internetadresse:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

Kieler Volksbank eG
BLZ 210 900 07
Kto.-Nr. 62 52 62 00



Querlenker

Unfälle durch Mängel am Querlenker sind keine Seltenheit. Ein Check ist lebenswichtig



Schwachstelle Querlenker

Diese Zeilen sind für Jedermann oder Fachmann zum Check der Querlenker gedacht. Wichtig ist, daß Ihr volles Vertrauen zu der Person habt, die diesen Check für Euch machen soll, denn es handelt sich hier um lebenswichtige Teile. Gerade in den vergangenen Wochen kamen Autos mit verschiedenen Schäden am Querlenker zur Reparatur in meinen Betrieb, daher auch mein Artikel.

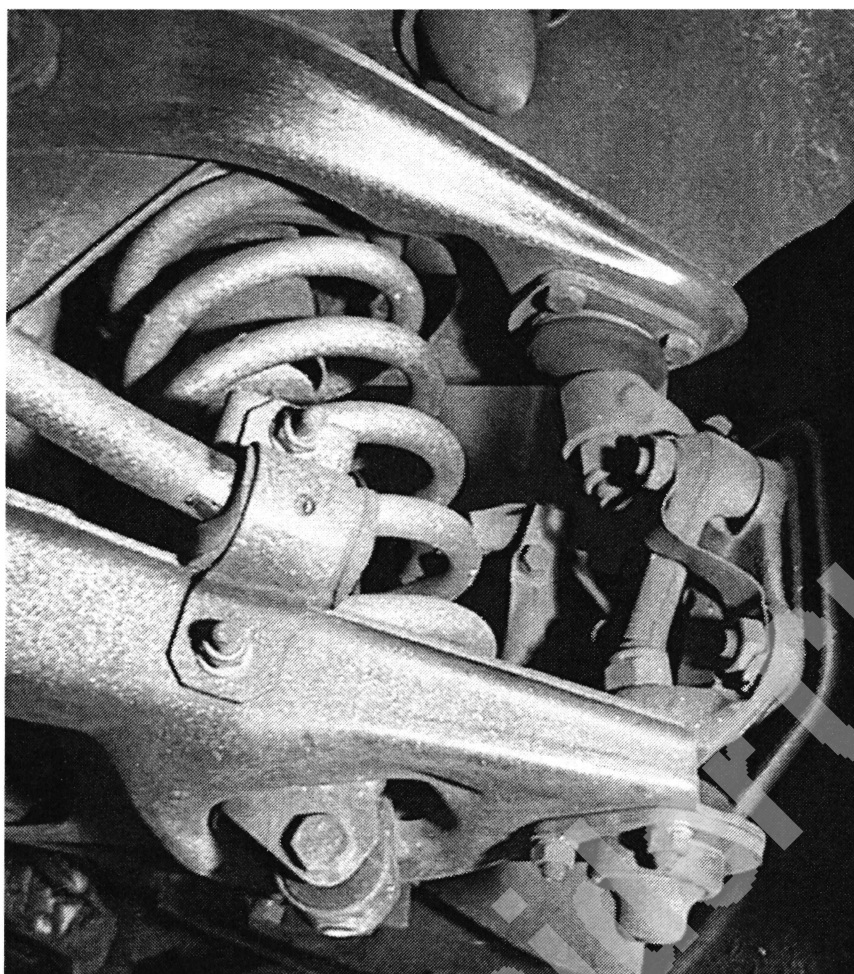
Erst einmal für alle Nicht-Fachleute, damit meine ich jetzt nicht nur überwiegend die Frauen, sondern auch die männliche Gattung unter uns, wie z.B. unseren Ex-Präsidenten Ulli Kronenberg, der bestimmt gut mit Aktien an der Börse umgehen kann, aber sicher-

lich nicht weiß, was ein Doppeldreiecksquerlenker ist. Dafür habe ich wiederum keine Ahnung von der Börse, aber unter einem Doppeldreiecksquerlenker kann ich mir etwas vorstellen.

Also unser Spider ist mit Doppeldreiecksquerlenkern ausgelegt, die so zu sagen die Vorderachse bilden. Der Spider besitzt im weitesten Sinne gar keine Vorderachse, da die Räder rechts und links einzeln aufgehängt sind, also nicht direkt miteinander verbunden sind. Anders ist dies bei der Hinterachse, hier sind die Räder starr mit dem Achskörper verbunden. Jetzt aber wieder nach vorne. Doppeldreiecksquerlenker! Was bitte? Jetzt die Auflösung: "Doppel", das

heißt, das Auto hat pro Seite einen oberen und einen unteren Querlenker. Diese sind jeweils mit zwei Punkten an der Karosserie bzw. am Motorträger angeschlagen. Auf der gegenüberliegenden Seite sind beide durch den Achsschenkel verbunden. Am Achsschenkel ist wiederum das Rad befestigt. Die Bezeichnung "Dreiecks..." weist lediglich auf die Bauweise hin, bei der Draufsicht sieht man halt ein Dreieck. (*Oh, Dreiecke, Anm. d. Red.*) Und jetzt verbleibt uns nur noch "Quer...", dieses bedeutet, daß das Dreiecksgebilde quer zur Fahrtrichtung montiert ist.

Da haben wir sie auch schon wieder zusammen, die Doppeldreiecksquerlenker.



Querlenker, Kugelh pfe und Achsschenkel bilden eine Einheit

Diese übernehmen die gesamte Radf hrung. Die Auf- und Abbewegung der Vorderräder, gedämpft durch Stoßdämpfer und Feder. Die Lenkbewegungen, die durch Lenkrad, Lenksäule, Lenkgetriebe und Spurstangen auf die Kugelh pfe übertragen werden.

Jetzt aber zu den Fehlerquellen:

Die Buchsen

Jeder Lenker besitzt zwei Buchsen. Insgesamt sitzen also 8 Stück in der Vorderachse. Diese sollten immer mittig im Aufnahme-Auge sitzen und der Befestigungsbolzen wiederum mittig in der Buchse

selbst. Sitzt die Buchse außermittig, kann die Passung im Aufnahmeauge ausgeschlagen oder eventuell sogar eingerissen sein, bzw. die Buchse selbst ist eventuell in irgendeiner Form beschädigt. Sollten die Kanten der Buchse rissig oder porös sein, ist dies kein Grund sie zu wechseln, da selbst neue dieses in kürzerer Zeit wieder aufweisen (Bauartbedingt, halt F...). Sind nun aber Risse festzustellen oder die Aufnahme ist ausgeschlagen bzw. unrund (Buchse läßt sich mit der bloßen Hand einsetzen), ist der Querlenker Schrott und damit zu erneuern. Im Fall des nicht

mittigen Bolzens in der Buchse sind die Bolzen auszutauschen.

Die Kugelh pfe

Beim Kugelh pf liegt der häufigste Fehler an der Manschette (Abdichtung). Ist diese defekt, tritt Fett aus und Wasser und Schmutz dringen ein, der schleichende Tod für dieses Teil beginnt. Symptome sind schwergängige Lenkung (noch schwerer als im Normalfall), Knarr- und Klappergeräusche von vorne rechts oder links. Hört man deutliches Klappern und Knallen, ist sofort ein Fachmann aufzusuchen, denn in diesem Fall kann der Kugelh pf auseinanderbrechen. Unfälle können die Folge sein, wenn das Rad seine Führung durch einen schadhafte Kugelh pf verliert. So ist es einem meiner Kunden mit seinem Spider erst neulich passiert. Er hatte jedoch Glück im Unglück, denn er fuhr "nur" in der Stadt und als er gerade abbiegen wollte passiert es. Der Kugelh pf zerlegte sich, das Rad bohrte sich in den Kotflügel und lag dann fast auf der Fahrbahn; Schaden ca. 1500,- DM. Auf Landstraßen oder Autobahnen kann dies tödlich für Insassen und Fahrzeugenden. Also: Beim Klappern oder Knallen sofort zum Fachmann. Der kann dann den Kugelh pf prüfen und ggf. wechseln. Es gibt gute und schlechte Kugelh pfe als Ersatz zu kaufen, das heißt, die Billigsten sind mei-



stens die Schlechtesten, aber auch hier bestätigen Ausnahmen die Regel (Original ist optimal).

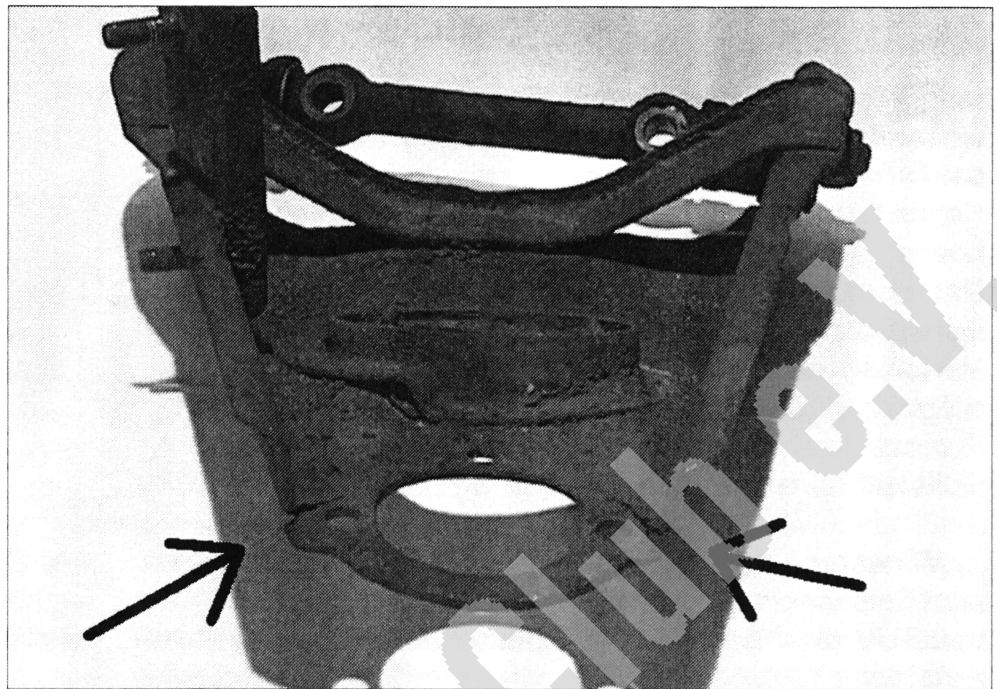
Die Aufnahmeaugen für die Kugelhöpfe

Für noch gefährlicher halte ich Risse am Aufnahmeauge des Kugelhöpfes. Denn das Material ist dort nur sehr dünn (schwach) und die Fahrkräfte sind an dieser Stelle sehr hoch. Meist sind die Querlenker an dieser Stelle so sehr verschmutzt oder gut konserviert, daß die Risse erst nach dem Säubern und genauem Hinsehen zu erkennen sind. Bricht dann der Kugelhkopf aus dem Querlenker heraus, passiert genau das Gleiche wie beim zerbrochenem Kugelhkopf. Meist sind Unfälle die Folge. Der Querlenker ist in diesem Fall sofort zu wechseln, dieses häuft sich bei älteren und hartgefederten Fahrzeugen am meisten.

Nochmals, die Risse sind schwer zu erkennen, wie ich selbst feststellen mußte. Also genauestens unter die Lupe nehmen.

Hier nochmals eine Fehlerkurzübersicht:

Buchsenkanten porös - keine Gefahr



Hier besteht sofortiger Handlungsbedarf

Buchsensitz nicht mittig im Querlenker-Buchse ggf. Querlenker wechseln

Bolzensitz außermittig in der Buchse - Buchsen wechseln
Kugelhkopf Manschette undicht - Kugelhkopf wechseln

Kugelhkopf weißt Luft auf (klappen) - **sofort wechseln**

Risse am Querlenker vorhanden - **sofort den Lenker wechseln**

Bei all diesen Arbeiten gehört zum Schluß eine Achsvermessung dazu, um Lenkergeradeauslauf zu gewährleisten und den Reifenverschleiß zu vermindern.

P.S. Ich hoffe, daß dieser Artikel auch denen verständlich ist, die keine Ahnung von

der Technik haben und auch mit hochtrabenden Fachausdrücken nichts anfangen können. Allerdings hoffe ich, jeder weiß jetzt in etwa, wo und was ein Doppeldreiecksquerlenker ist!

Falls Irgend jemand etwas aus dem technischen Fachchinesisch ins Deutsche mit Erklärungen übersetzen lassen möchte wie zum Beispiel das Kürzel OT, dann laßt es unseren Chefredakteur (Tilman) wissen. Ich (Jürgen) werde dann versuchen dieses mit anderen Worten zu verdeutlichen.

Euer Jürgen Loch

(Bei OT ist das Auto völlig hin, denn es fährt keinen Meter mehr, weil eben halt der Motor OT ist. Merke: OT bedeutet **ohne Ton**, Anm. d. Red.)



Kat - Nachrüstung

Blicken wir zurück auf den 24.07.97. Das war der Tag an dem ich den ersten Kontakt zur Firma Matrix Engineering aufgenommen hatte. Nachdem ich mit dem Chef, Herrn Spannagel das weitere Vorgehen abgeklopft hatte, sollte dem Startschuß zum Projekt „Kat-Nachrüstung“ nichts mehr im Wege stehen!

Wir waren guter Dinge, daß zum Saisonauftakt 1998 eine vom TÜV abgenommene Kat-Anlage zur Verfügung stehen würde. Doch alles hatte sich doch um einige Zeit verzögert, sei es nun durch meine beschränkte Zeit oder Prioritäten bei Fa. Matrix. Nachdem nun das Projekt angelaufen war und ich eine umfangreiche Sammlung von Datenblättern als Dokumentationspaket an Fa. Matrix übergeben hatte, ging die Entwicklung und Abnahme recht zügig vonstatten.

Die Abgasprüfung umfaßt unsere Spider von 1,6 bis 2 ltr. Hubraum. D. h., daß die mit diesem Kat umgerüsteten

Fahrzeuge in den Genuß der Euro-I-Steuer in Höhe von DM 13,20,- / 100 ccm kommen.

Im Prüfbericht eingeschlossen sind alle Einzel-, Mehrfachdoppel-Registervergaser aller Hersteller.

Der Kat ist ein gelöteter Metallkat wie im Rennsport verwendet (200 Zellen pro Quadratinch). Geliefert wird er zum Selbsteinbau in die bestehende Auspuffanlage. Die Lambdasonde und das Luftventil kommen aus der Großserie, die Steuereinheit ist eine seit Jahren bewährte Eigenentwicklung. Es sind keine Freischaltgeräte o.ä. nötig. Wegen der möglicherweise auftretenden Zunderbildung im Rohr, wird die Verwendung eines Edelstahl-Vorderrohres empfohlen. Bei Bestellung ist der Rohrdurchmesser wegen des entsprechend aufzuschweißenden Gegenkegels anzugeben. Eine Einbauanleitung liegt der Anlage bei.



Lamdasonde, Luftventil und Steuereinheit

Für weniger versierte gibt es die Möglichkeit, z.B. auf der Urlaubsfahrt in Richtung Süden (auch Samstag oder Sonntag nach Voranmeldung), den Kat in der angeschlossenen Werkstatt einbauen zu lassen. Die Kosten hierfür liegen bei etwa DM 250,- bis 300,-.

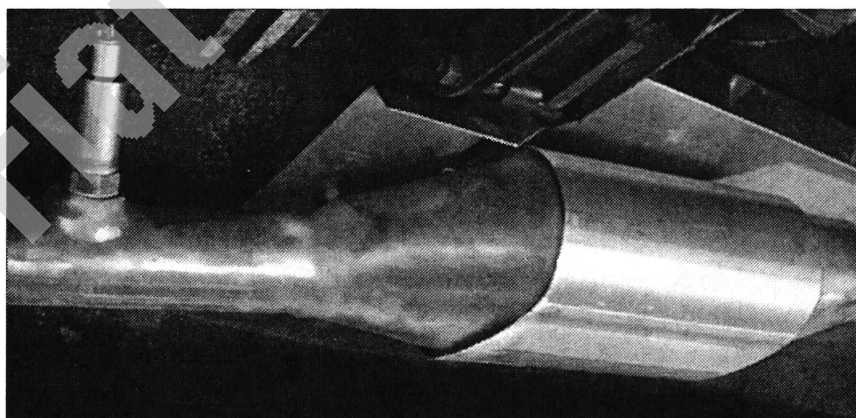
Der Kat ist günstiger als der zuvor abgeschätzte Preis. Die Kat-Anlage kostet unsinkl. MwSt DM 1850,-. Bei einer Abnahme von 5 Stück bekommen wir einen Rabatt von 5%.

Hier die Adresse:

FA. Matrix Engineering
Ulrich H. Spannagel
Ruffinistr. 33
80637 München
Tel.: 089-167610
Fax.: 089-167640

Was lange währt....

Gruß Euer Joachim



Der Kat unter einem Fiat 132



Technikforum

Abgeschickt von Harry Schmitt: hallo spiderfreunde: Funktioniert der KAT wenn die Kontrollleuchte im armaturenbrett leuchtet, oder ist er dann defekt. da ich keine betriebsanleitung für meinen CS0 2000ie besitze ist mir das immer ein rätsel. gibt es eine möglichkeit die elektr. Wischerpumpe zu wechseln, oder muss die ganze einheit mit behälter gewechselt werden, und woher kann man ggf. das ersatzteil beziehen. vielen dank

Antwort von Ralf Buchtal: Die Kontrollleuchte wird von einem Betriebsstunden-zähler angesteuert. Dieser sitzt unter der Lenksäule im Fußraum. Er bietet keine Kontrolle über die Lambdasonde oder den Kat. Dies ist ein Relikt der US-Abgasgesetzgebung, da man wohl nur mit einer begrenzten Lebensdauer rechnete. Wir haben doch die AU, die diese Überwachung für uns durchführt. Man kann das Steuergerät zurücksetzen beispielsweise nach Montage einer neuen Lambdasonde u./o. Kat indem man eine Plombe löst und mit einem langen dünnen Gegenstand in ein Loch hineindrückt. Ist aber eigentlich sinnlos. Ralf Buchtal

Abgeschickt von Mario Berluti: Hallo, nachdem mein 85er-Spider nun noch nach links fahren wollte, gab ich ihn zur Überprüfung in die Werkstatt. Diagnose: Vorderachse links gerissen. Der Werkstatt-

meister sagte mir, er habe so etwas noch nie gesehen. Durchgerostete Achsen ja, aber keine „guten“ gerissenen. Hat vielleicht jemand den gleichen Schaden erlitten. Wäre um jede Meldung dankbar. Vielleicht hat der ein oder andere auch einen Tip bzgl. der Reparatur und den Ersatzteilen. Außerdem mußte ich letztes Jahr meine Hinterachse wechseln lassen. Die Ersatzachse kam vom Spider-Point. Nach knapp über einem Jahr ölt die Achse. Zum einem am Simmering und zum anderen an der Steckwelle rechts. Wer von Euch hat auch eine Achse vom Spider-Point erworben, und wer hat ähnliche Probleme nach so kurzer Zeit. Vielen Dank und Grüße an alle Spiderfreunde! Mario Berluti

Antwort von patrick kaltenbach: hi mario, das problem tritt jetzt öfter auf, da die autos in die jahre kommen. in der VX-IG hat's schon einige erwischt. einzige abhilfe ist einen neuen achskörper zu besorgen und einzubauen. gibt's aber noch zu kaufen. ich kann nur jedem spiderfahrer eines DS empfehlen diesen achsträger penibel zu kontrollieren, im ernstfall können schlimme unfälle passieren, da das auto sich nicht mehr kontrollieren läßt, wenn der träger während der fahrt aussreißt!!! zur achse ist nur zu sagen :you only get what you pay for. eine generalüberholte achse wird halt mög-

lichst kostengünstig wieder instandgesetzt. deshalb immer die eigene technik von betrieb deines vertrauens instandsetzen lassen. ist zwar erst mal teurer, aber am ende doch preisgünstiger. groß patrick
Abgeschickt von Michael Hahnkamm: Ich habe folgende Veränderungen an meinem CS0 vorgenommen, bisher allerdings ohne Wirkung: Statt des Krümmer (war durchgerostet) habe ich mir einen edlen Fächerkrümmer geleistet. Weil der Auspuff auch „zerrostet“ war habe ich ihn durch eine Sportauspuffanlage (dezent!!) ersetzt.. Alles aus Edelstahl. Und um noch einen „obendrauf zu setzen“ habe ich auch noch eine Regatta (?) Steuereinheit eingebaut und den Kat ausgebaut.. nun habe ich gedacht, daß ich eine wilde Hummel hätte - aber nichts da. Mehrleistung?? Was ist das?? Habe ich etwas entscheidendes vergessen?? Ich will ja keinen Formel-Renner.. aber ein wenig agiler hatte ich ihn mir vorgestellt. Für Tips bin ich dankbar.

Antwort von Guido: Hallo Michael, um auf die 122PS des Fiat Argenta Motors zu kommen sind unter anderem höher verdichtete Kolben (8,9:1 anstatt 8:1) und die dementsprechenden Nockenwellen notwendig. Ein Fächerkrümmer alleine kann das Drehmoment des Motors bei bestimmten Drehzahlen verbessern, große Leistungs-



Ouch... it would be tough for even Caribou to get this one back together again!

sprünge sind aber nicht zu erwarten. Nach meinen Erfahrungen bringen sog. „Sport-Auspuffanlagen“ keine spürbare Mehrleistung. GUIDO

Antwort von Joedixxx:

Hallo, da bist du wohl falsch beraten worden, denn mit lediglich dem steuergeräet des regatta kann dein auto eigentlich nicht agiler sein; das gesamte triebwerk des argenta hingegen (ca. 132PS) wuchten das fahrzeug i.d.R. immens nach vorn. da du aber schon wahrscheinlich tief in die tasche gegriffen hast, koennten z.b.scharfe nockenwellen evtl. von der Fa. Coester motorsport in Herford ganz nuetzlich sein. (aber vorsicht: die versuchung ist gross dann noch mehr zu tunen..) ciao, Joedixxx

Abgeschickt von Till: Seit ein paar Tagen habe ich an der Hinterachse rechtsseitig Probleme. Im ersten und zweiten Gang im Bereich um 2000-2500 rpm tritt ein Geräusch/ Fahrgefühl auf, als wenn der

Hinterreifen total platt wär. Es tritt ein relativ starkes Rubbeln auf. Was kann das sein, wer kann mir helfen? Danke im voraus, Till

Antwort von Dirk:

Hallo Till, bei mir ist ein ähnliches Problem aufgetreten, allerdings bei höherer Drehzahl. Grund waren zwei kaputte Getriebelager. Die Ausgangswelle vibriert dann stark. Ich dachte auch erst, es kommt von der Hinterachse. Sieh Dir mal den hinteren Simmering am Getriebe an. Falls es das Lager ist, vibriert die Welle so stark, daß der Simmering das Öl nicht mehr hält. Dann hast Du eine ganze Menge Getriebeöl unterm Wagen. Getriebe machen ist übrigens überhaupt kein Problem. Das ist an einem Tag erledigt. Gruß, Dirk

Abgeschickt von Markus

Ludvik: Über der Klimaanlage meines US Spider findet sich die Platte auf der Relais aufgeklemmt sind. Die Relais werden relativ warm bis heiß ist das normal oder weist das

auf einen Kurzschluß hin. Gelegentlich spinnt das Abblendlicht nach Druck auf die Relais geht es wieder, wer weiß Abhilfe?

Antwort von Al: Entschuldigen Sie bitte mein schlechtes Deutsches, das dieses durch Alta Vista übersetzt wird (Sie sollten die Deutsch-Englische Übersetzung gesehen haben....), Es klingt wie Ihr Relais wird alt. Sie neigen zu tun daß, während sie altern. Auch ein falscher Boden kann und wird das Relais zur Hitze oben übermäßig verursachen, da der elektrische Strom stark arbeiten muß, um an den Boden zu gelangen, der verursacht Hitze..., Hoffen Sie daß Hilfen! Al, '78 Spider (Bella), Houston, Tx, USA

Abgeschickt von Dirk Klüver: Ich habe folgendes Problem: Ich habe einen 124 CS 1 aus den USA Bj. 1978. Folgende Veränderungen habe ich am Motor durchgeführt. - Weber Vergaser 40 IDF - Kontaklose Zündung (Fliehkraftverstellung) - Abgaskrümmer und Auspuff vom deutschen Modell - Rückbau der Abgasreinigung (USA) Solange das Fahrzeug kalt ist, schlägt der Motor zurück in den Vergaser. Ist er erst einmal warm läuft er problemlos. Der Einbau des Shock half nicht. Ich habe Verdacht, daß der Zündfunken evtl. zu schwach ist. Hilfe!

Antwort von Guido: Hallo, ein Patschen oder leichtes Rückschlagen der Vergaser ist bei den 40er IDF im kalten



Zustand normal, müßte aber beim Choke ziehen aufhören. Es könnte sein das einer Deiner Vergaser zu mager läuft. Die Weber 40IDF sind sehr empfindliche „Präzision Teile“ die nur einwandfrei bei einer 100 prozentigen Einstellung laufen! Ich würde wie folgt vorgehen: 1.) Ventilspiel des Motors überprüfen und evtl.einstellen 2.) Zündkerzen prüfen!!! Bei zu hohem Wärmewert und zu fetter Vergasereinstellung verrußen die Kerzen „ruckzuck“ und es gibt jede Menge Fehlzündungen! Ich würde für Kurzstrecken und Stadtverkehr Champion N7YC oder N9YC empfehlen, bei Autobahnvollgas hingegen N6YC. 3.) Zündzeitpunkt überprüfen und evtl.einstellen 4.) Vergasereinlage im Leerlauf und erhöhten Leerlauf 100%ig synchronisieren. 5.) Gemisch im Leerlauf einstellen (hierfür benötigt man „goldene Hände, die Vergaser sind extrem sensibel!!!!) 6.)

Gemischeinstellung mit CO oder besser noch mit HC Tester überprüfen (CO Werte zwischen 3-4,5% sind normal). Danach müßte Dein Spider eigentlich auch im Kaltzustand laufen! GUIDO

Abgeschickt von Dirk M: An meinen CS2 Bj.80 habe ich extreme Probleme mit der Elektrik. Die Spannung an den elektr. Verbraucher beträgt nicht annähernd 12V. Dadurch arbeiten z.B. die Fensterheber im Zeitlupentempo womit man noch leben könnte, das aber die Frontscheinwerfer die Lichtausbeute einer 6V Anlage besitzen ist nicht mehr zu tolerieren. Das Auswechseln der Batterie hat keine Besserung gebracht. Ein Schrauber sagte mir es könnte an den Massepunkten der Karosserie liegen. Hat jemand Erfahrung mit diesem Problem?

Antwort von Claus Legarth: Hallo, die Elektrik ist generell so ein Problemkind des Spider. ich bin im Moment

selber dran, alles zu überholen. hier habe ich eine Seite für dich, die dir vielleicht weiterhilft. ist aber in englisch: FIAT electrical system restoration guide unter [http://users.intermediatn.net/jseabolt/wenn du noch fragen hast, kannst du dich gern an mich wenden.](http://users.intermediatn.net/jseabolt/wenn_du_noch_fragen_hast_kannst_du_dich_gerne_an_mich_wenden) Claus

Antwort von Peter Bleßmann: Hallo, überprüfe alle Massepunkte. Ich bin mir nicht sicher, ob die bei meinem CS0 mit Deinem CS übereinstimmen. Ich sage sie Dir aber trotzdem einmal: 1) hinten im Kofferraum links neben dem Tank, 2) im Motorraum links und rechts an den Wänden (Sterne) 3) am Zylinderkopf 4) am Getriebe 5) linke neben der Lenksäule (ein fetter weißer Stecker mit entsprechend dicken Kabeln, korrodiert sehr gerne). Ich hoffe, daß ich keinen vergessen habe und ich Dir helfen konnte. Grüße aus HH

Auszug aus den Beiträgen des Forums unserer Homepage. Alles ohne Gewähr!

AUTO - CENTER - SÜDSTADT

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

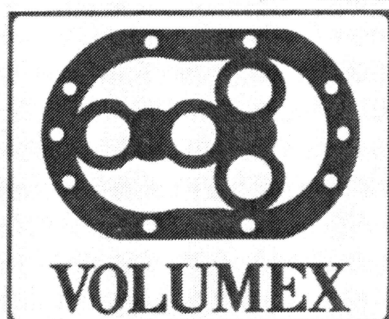
Ihr Spezialist im Norden - nicht nur für Fiat Spider

Reparaturen aller Art - **Mechanik** und **Elektrik** - **Karosserie** einstandsetzung mit Richtbank -
Restauration - **Lackierarbeiten** aller Art - **Achsvermessung** - **Autoverglasung** -
Werkstatt TÜV mit Eintragungen im Hause



Die wahre Spider Geschichte

Drum suche, wer sich lange bindet, bis er 'mal einen Spider findet



Inas Entdeckung: Volumex, 49 tkm, 1. Hand

Die Anmeldung zum Pfingsttreffen war längst abgeschickt. Die ersten Sonnenstrahlen hatten schon einige Cabriolets auf die Straßen der Stadt getrieben. Die Nordlichter planten bereits ein neues Team für die Clubarbeit mit meiner Beteiligung ein, nur, ich hatte immer noch keine Aussicht auf einen Spider.

Denn die monatelange Suche nach einem Modell meiner Vorstellung war bisher ergebnislos geblieben.

So hatte ich auch über das Internet bereits diverse Kleinanzeigen-Märkte in virtuellen Gebrauchtwagen-Börsen, regionalen und überregionalen Tageszeitungen und Automa-

gazinen abgeklappert, als sich endlich Chancen boten.

Ein DS oder ein Volumex sollte es werden. Auf keinen Fall in rot mit schwarzem Interieur, sondern innen beige und außen dunkel. Dunkelblau- oder dunkelgrün-metallic, am besten aber schwarz mit max. 50 tkm, möglichst aus 1. Hand und aus dem letzten Baujahr. Klar, daß es so etwas nicht an jeder Ecke gibt. Also standen wir mitten in der Nacht auf, fuhren erwartungsvoll einige hundert Kilometer nach Essen, um dort einen schwarz-beigen Volumex mit nur 21 tkm zu besichtigen. Nein, eigentlich sollte er nur kurz getestet, und dann auch gleich mitgenommen werden. Alles war vorbereitet. Ich hatte alle notwendigen Papiere, Nummernschilder und Bargeld dabei,

war bester Laune, und wollte mir mit Jürgen anschließend noch einen netten Nachmittag auf der Techno Classica machen. Doch Pustekuchen.

Beim Anblick der vielen, schönen Autos war die Enttäuschung des Vormittags um so größer, als uns der angebliche Pensionär nach mehreren intensiven telefonischen Vorbesprechungen nun wie selbstverständlich zu verstehen gab, daß er es ja eigentlich gar nicht nötig habe, das Auto zu verkaufen, wo doch seine Frau auch so gejamert habe. Er das Geld nicht bräuchte, und zu guter Letzt der Wagen ja mindestens DM 5.000 mehr wert sei, als er ihn bisher angeboten habe. Ich müßte ihn also schon mit deutlich mehr Geld überzeugen, das Auto überhaupt an mich abzu-



treten. Na toll, Du A ... , dachte ich.

Auch sein 3. reduziertes Angebot per Handy noch an diesem Tag konnte mich nicht mehr dazu bringen, dem Kerl das Auto für immer noch zuviel Geld abzukaufen.

Danach fand ich ein erst in 1986 erstmals zugelassenes US-Modell auf Hinweis von Ralf auf unserer Homepage. Der Mann schickte mir wunderschöne Bilder über das Internet. Ich war fasziniert, und antwortete ihm gleich per E-Mail, daß ich das Fahrzeug unbedingt kaufen wolle, aber erst in etwa 2 Wochen vorbeikommen könnte. 10 Tage später war es dann soweit. Als ich den Mann am Vorabend meiner geplanten Reise nach Süddeutschland anrief, um die Ankunftszeit abzustimmen, erfuhr ich, daß er mich ja morgen noch anrufen wollte, um mir mitzuteilen, daß dieses Fahrzeug am Nachmittag nach un-

serem letzten Telefonat gegen Bares verkauft worden sei.

Na toll, Du S ... , dachte ich nun.

Langsam dämmerte mir, daß ich es mir wohl etwas zu leicht vorgestellt hatte, ... Also dehnte ich meine Nachforschungen auch auf das Ausland aus, und wurde jetzt sowohl in den Niederlanden als auch in der Schweiz fündig. Doch zu den anvisierten Besuchen dort kam es gar nicht mehr.

Denn das Pfingsttreffen kam mir zuvor. Wir mußten notgedrungen in Inas Golf Cabrio vorfahren, und das auch noch öffentlich auf der Hauptversammlung bekennen. Außerdem wurden wir mit Ausschluß aus der Rallye-Wertung bestraft, nur weil vor vielen Jahren ein regelmäßig im Wohnmobil angereister Spideristi damals ständig ge-

wonnen hatte. Na toll, Ihr Lieben. Aber lassen wir das.

Am Freitag vor Pfingsten gab es nämlich einen Hoffnungsschimmer. Denn Ina hatte zufällig in einer Hamburger Tageszeitung, die sonst für PKW-Kleinanzeigen eigentlich überhaupt nicht relevant erschien, die richtige Anzeige gesehen. Ein Volumex in schwarz-beige mit 49 tkm aus 1. Hand im Originalzustand mit kleinen Gebrauchsspuren wurde dort fast vor unserer Haustür angeboten. Immerhin konnte ich den Mann am nächsten Morgen kurz vor der Abfahrt in den Harz erreichen, und einen Besichtigungstermin für Montagabend vereinbaren.

Philipp, der Verkäufer, hatte Verständnis für meine prekäre Terminlage, sicherte zu, das Auto über Pfingsten nicht zu verkaufen, sondern nach 4 Jahren, die es aufgebockt in der Garage gestanden hatte, erst einmal wieder auf die



Sönkes neuer Überflieger



Räder zu stellen und eine neue Batterie einzubauen, damit ich am Montag wenigstens eine kleine Testfahrt machen könne. Peter kam dann mit, um das Auto anzuschauen, und versicherte mir, daß die 4 Jahre kein Problem darstellen sollten, denn schließlich mußte auch sein Spider schon 3 Jahre in der Garage auf ihn warten.

Nach einer weiteren ausgiebigeren Testfahrt zusammen mit Ina am Dienstagabend und einer intensiven Begutachtung auf der Bühne von und mit Olaf, einem Freund, einer fernmündlichen Bewertung des

von uns untersuchten Fahrzeuges durch Jürgen, wurde die Entscheidung getroffen: Kauf ihn, aber für einen realen Kurs!

Vom Originalzustand unterscheiden ihn nur eine Stereoanlage, die nicht mehr vorhanden, einen Aufkleber, ein paar Kratzer und gewechselte Verschleißteile.

Den Tränen nahe, ließ sich Philip, der baldige Ex-Besitzer, auf einen um 20% verminderten Kaufpreis herunterhandeln. Und ich bin nun Besitzer eines schönen, alten Autos in gutem Zustand, das genau

meinen Vorstellungen entspricht. Und jetzt klappte es auch mit dem richtigen Kennzeichen: LG – VX 124

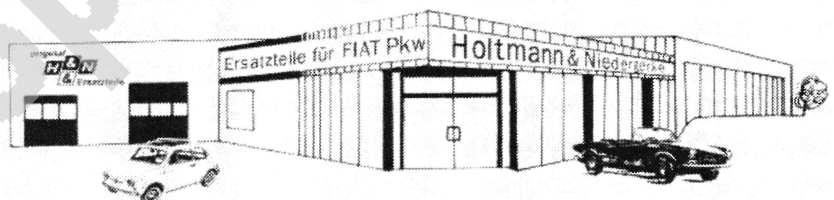
Nach einer kurzen Inspektion bei Jürgen und mit einem neuen Satz Reifen konnten wir schon die erste kleine Ausfahrt in die Umgebung genießen. Und er geht ... Jürgen kann es kaum abwarten, einen Vergleich anzustrengen.

Herzlichen Dank für die Hilfe bei der Bewertung des Fahrzeuges an Peter, Olaf und Jürgen.



SU

original
H&N
& Ersatzteile



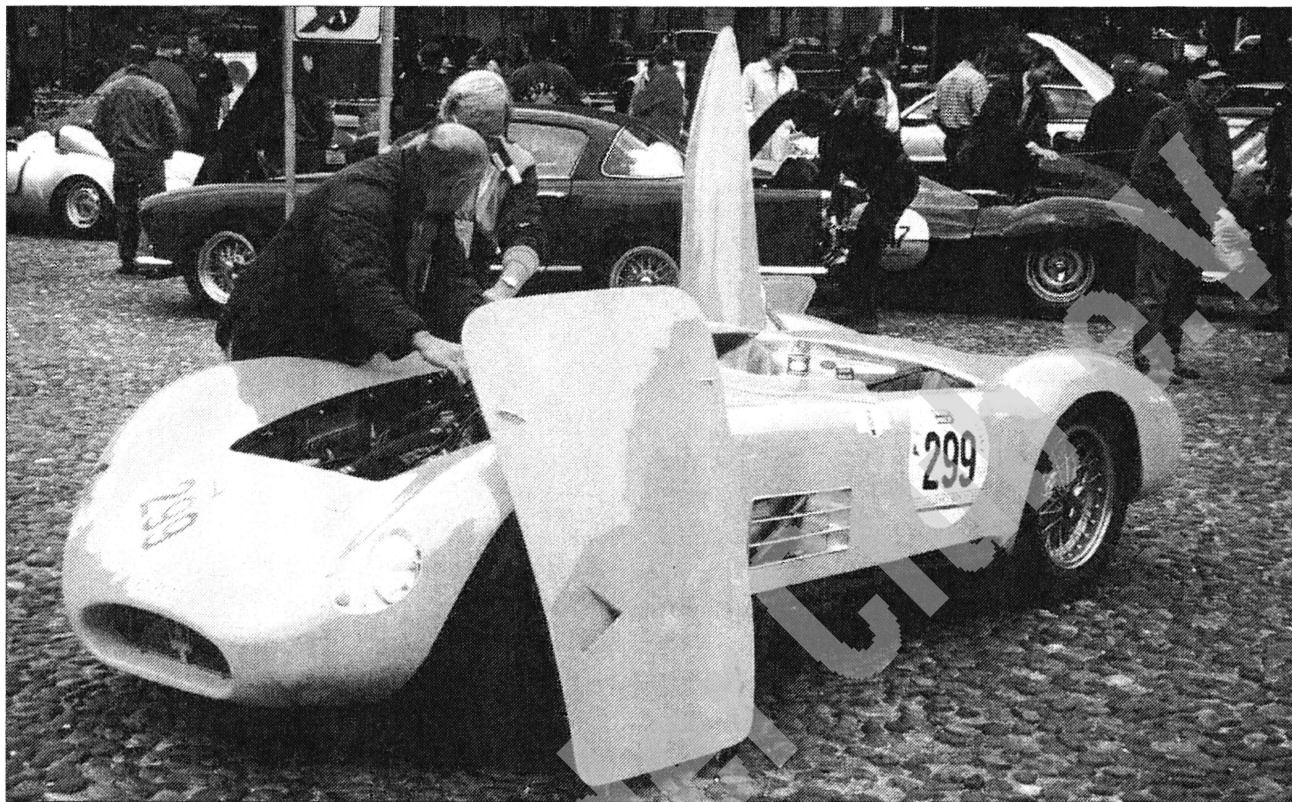
Ca. 15000 verschiedene Teile (nicht nur die 2500 Teile, die andere auch haben, sondern auch Kleinteile, Raritäten, Nachfertigungen u.v.m) auf 3.000 m². Wir freuen uns auch auf Ihren Besuch in unseren neuen, 200 m² großen, Ausstellungsräumen. Bewundern Sie unsere Modellauto- und unsere Grappa- & Weinsammlungen.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

Holtmann & Niedgerke 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)



Mille Miglia Teil 2



Wenn die Zündspule nicht will.....

Freitag, den 07.05.99, ca. 02.15 Uhr, irgendwo auf der Landstraße Mantova - Ferrara

Jetzt drehen wir nur noch 4000 U/min ohne Knallen. Das wohlige Gefühl wird weniger. Die Zündspulen gehen wohl langsam aber sicher ihrem Ende entgegen. Noch ca. 15 Km ins erste Etappenziel Ferrara. Ob es reichen wird?

Freitag, den 07.05.99, ca. 02.30 Uhr, irgendwo auf der Landstraße Mantova - Ferrara

Wir drehen noch 3200 U/min, mehr geht nicht mehr. Wir sehen die Lichter von Ferrara

Olli rennt



..... steht der Maserati still

MM '99

dicht vor uns und hoffen noch ins Ziel zu kommen. Wir passieren knallend und stotternd das Ortsschild. Plötzlich sind rechts und links Menschen, die Stadt ist hell erleuchtet, wir rollen auf das Ende der Schlan-

ge zu, der Motor geht aus. Wir stellen uns brav hinten an.

Freitag, den 07.05.99, ca. 02.45 Uhr, Centro Storico, Ferrara

Geschafft! Wir sind im Ziel! Und was für ein Ziel, so eine schöne Vorbereitung eines Zieleinlaufes, wie sie uns die Stadt Ferrara bot, sollten wir auf der ganzen MM nicht wieder haben. Weiße Tribünen und Emporen, belegt mit roten Teppichen, dazwischen offene Festzelte mit Sitzgelegenheiten für die Tifosi. Die Stadt war voller Leben, Glanz und Gemütlichkeit. Was für ein Zieleinlauf. Wir schoben den



Wagen bis zur Startrampe und unternahmen dort einen Startversuch. Siehe da, der Maserati sprang an. In diesem Moment empfand ich aufrechte Liebe zu diesem Auto. Stolz konnten wir nun zum Zieleinlauf die Rampe hochfahren und mußten nicht schieben. Also fuhren wir von der Rampe gleich ins Fahrerlager, welche unweit auf der benachbarten Piazza war. Sofort stürzten sich unsere Mechaniker auf den Wagen und begannen mit der Reparatur. Jürgen und ich indes gingen, ziemlich erledigt, in eines der zahlreichen offenen Straßencafés und bestellten uns erst einmal ein Bier. Dabei beließen wir es denn auch, da wir uns noch ein Taxi suchen mußten, um in unser 30 Autominuten entferntes Hotel zu gelangen. So landeten wir schließlich gegen 04.15 Uhr völlig übermüdet im Hotel, um nach zwei Stunden Schlaf am nächsten Morgen wieder zum Auto zurückzufahren.

Freitag, den 07.05.99, ca. 07.45 Uhr, Centro Storico - Ferrara

Nach einem Kurzfrühstück im Hotel treffen wir bei unseren Mechanikern am Maserati ein. Alle voll in Gange. Sie hatten kurzerhand die Nacht durchgemacht und versucht, die alten Zündspulen zu reparieren und die anderen als Ersatz zu optimieren. Einer unserer „Jungs“ ist dann kurzerhand nochmal nach Brescia

zurückgefahren, um aus dem havarierten Maserati die

zweite Batterie als Reserve zu holen. Derweil wurde unsere Batterie im Servicewagen wieder aufgeladen, so daß nun zwei geladene Batterien für die große Etappe nach Rom zur Verfügung standen. Was für ein Team !!!

Freitag, den 07.05.99, ca. 08.30 Uhr, Centro Storico - Ferrara

In einem mittleren Chaos finden wir unseren Platz in der Schlange am Start. Wir werden pünktlich gestartet. Der Maserati läuft hervorragend. Wir genießen das schöne Wetter und die tolle Strecken-

können wir das Wahrzeichen des kleinen Stadtstaates sehen. Eine herrliche Auffahrt zur Feste erwartet uns. Die wirklich winzigen Gassen von San Marino befahren wir zum größten Teil ohne Tifosi, da rechts und links so wenig Platz ist, daß sich nicht einmal die Italiener trauen sich hier hinzustellen. Bei dem Spektakel unseres Wagens in diesen engen Gassen tun sie sicherlich gut daran. Jürgen und ich haben trotz Ohrstöpsel ein leicht verzerrtes Gesicht! Als wir den Gipfel der Feste von San Marino erreicht haben, bietet sich Gelegenheit für eine Pause. Wir genießen die Aussicht und loben unseren Wagen und unsere Mechaniker.



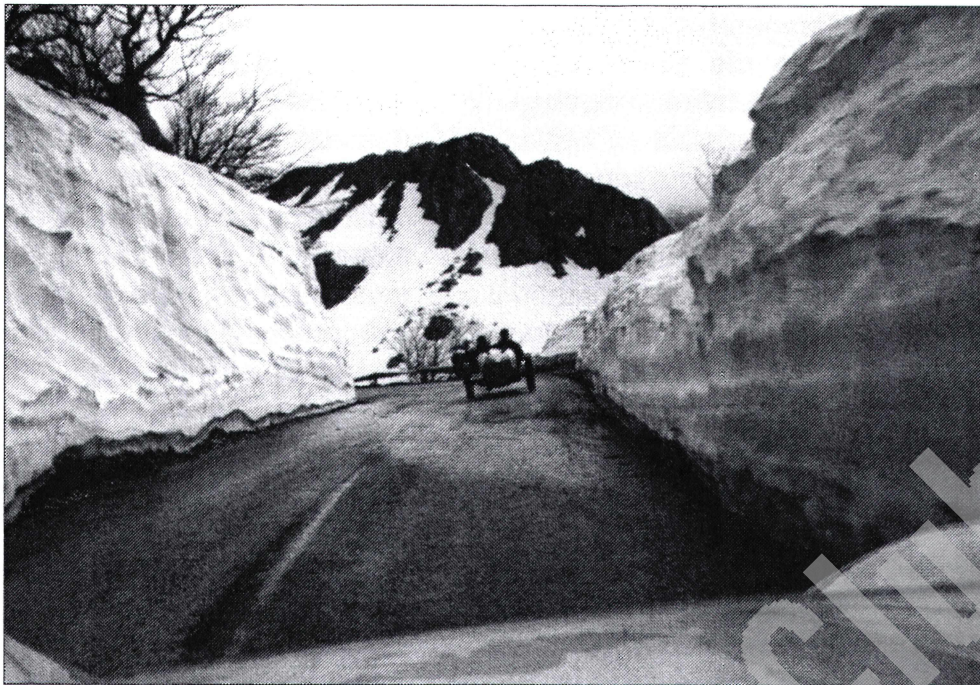
Mille Miglia vom Feinsten

MM '99

führung zur Adriaküste hinunter. Wir passieren Ravenna ohne Probleme, die Tifosi sind überall und jubeln uns zu. Als nächster Höhepunkt gilt, es die Feste von San Marino zu erobern. Schon von weitem

Freitag, den 07.05.99, ca. 14.00 Uhr, Centro Gubbio

Eine herrliche Strecke abseits des Verkehrs führt uns über den Gola del Furlo nach Gubbio. Dort hat man für die



Mehr Gas Olli - Leider nur die Rückansicht eines Bugatti Typ 3

MM '99

MM-Teilnehmer eine Ortsdurchfahrt vorbereitet, die einem nationalen Feiertag gleichkommt. Nicht nur der gesamte Ort war festliegend geschmückt, nein, man hat ihn sogar kurzerhand für den gesamten Verkehr gesperrt. Alle Fahrzeuge mußten die Umgehungsstraße benutzen, nur die Oldies durften durch, noch nicht einmal die Servicefahrzeuge hatten Zutritt. Das war unser Verhängnis, denn kaum hatten wir Gubbio erreicht, verweigerten die Zündspulen wieder einmal den Dienst. Von allen „Ortsdurchfahrten“ erlebten Jürgen und ich diese am intensivsten, denn wir schoben das gute Stück durch Gubbio. Glücklicherweise wiegt der Maserati dank seiner konsequenten Leichtbauweise nur 650 Kg. Doch auch die sind eine Menge bei über 40°C in der Sonne. Ich

kaufte drei große Flaschen Mineralwasser in einer Bar. Für jedeneine. Jürgen und ich tranken unsere in ungefähr einem Zug aus, die Dritte goß ich nach und nach beim Maserati über die Zündspulen, denen ich kalte Wickel mit Hilfe von ein paar Lavazza-Servietten aus der Bar gemacht hatte. Am Ortsausgang sprang der Maserati dann auch wieder an.

Freitag, den 07.05.99, ca. 15.00 Uhr, Gubbio

Am Stadtrandgebiet von Gubbio erwarteten uns unsere Mechaniker, mit denen wir die Gegend nach ein paar Ersatzzündspulen absuchten. Leider erfolglos, also blieb uns nichts weiter übrig als die vorhandenen weiter abzukühlen. Da uns die Schieberei durch Gubbio und die Suche nach

Ersatzzündspulen eine Menge Zeit gekostet hat, trat jetzt genau das ein, was wir befürchtet hatten. Ein silberfarbener Mercedes der E-Klasse, gefolgt von diversen Abschleppwagen hielt an. Die „Lumpensammler“ waren da. Das Organisationsteam mit dem Mercedes gab uns zu verstehen, daß wir noch fünf Minuten hätten den Wagen wieder fahrfähig zu bekommen, ansonsten

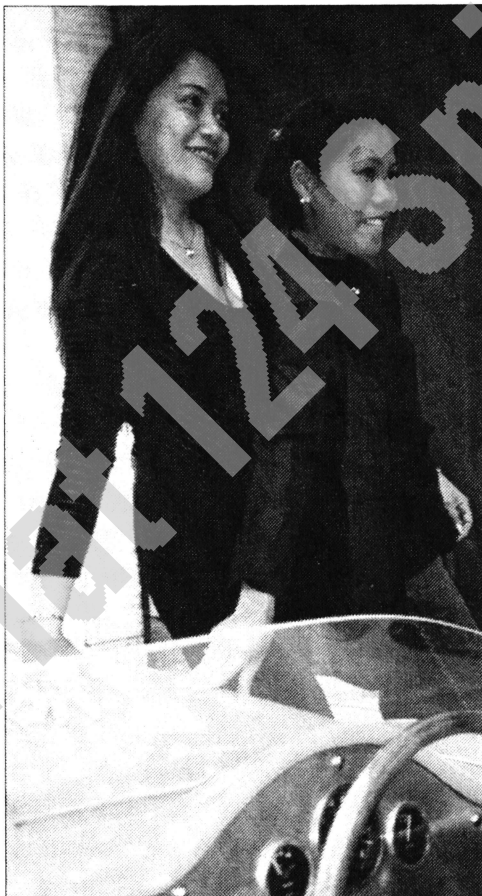
würde uns der letzte Abschleppwagen im Troß aus dem Rennen nehmen, dies würde jetzt über Funk angewiesen werden. Also bauten unsere Jungs die Spulen schnell wieder ein, und wir starteten nach ca. vier Minuten wieder. Was für ein Team!

Freitag, den 07.05.99, ca. 16.30 Uhr, Monte Terminillo

Der Maserati lief problemlos. Für mich sollte nun der Höhepunkt des zweiten Tages kommen, die Auffahrt zum Monte Terminillo. Ein über 2200 Meter hoher Berg, dessen Paßstraße auch früher schon als Herausforderung für Mensch und Maschine galt. Eine schmale, größtenteils ohne Leitplanken und Bemalung auskommende, winklige Paßstraße, die ein herrliches Bild bot. So muß es hier auch



früher schon ausgesehen haben, die Neuzeit scheint hier noch keine Spuren hinterlassen zu haben. Wir erklimmen den Gipfel in bergrennmanier, fahren also so schnell, wie es uns und dem Wagen möglich war. Dies tat ein vor uns fahrender Bugatti Typ 35 ebenfalls. Ich war verwundert, daß man mit so einem kleinen Vorkriegsauto solche Kurvengeschwindigkeiten und Beschleunigungen realisieren konnte. Es gelang uns nicht den Bugatti zu überholen. Meine Einstellung zu Vorkriegsfahrzeugen hat sich seit diesem Ereignis geändert, also nichts nur mit Holzrädern und so! Wir erlebten am Monte Terminillo gewaltige



Mit kalten Spulen war es netter

MM '99

Temperaturänderungen. Man hatte die Straße mit einer Schneefräse freigelegt. Wir fuhren zwischen bis zu fünf Meter hohen Schnee- und Eiswänden. Dabei hatten wir Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt. Eine beeindruckende Kulisse. Die Vorkriegsfraktion war ungefähr drei Stunden vor uns hier durchgekommen und erlebte noch ein Unwetter in Form eines Platzregens mit stürmischen Böen. Wir konnten die dunklen Wolken und die nasse Straße noch sehen, waren aber dankbar dafür, daß uns dies erspart blieb. Die Abfahrt vom Terminillo zeigte die Grenzen unserer Trommelbremsen auf. Das erlebten aber viele andere Teilnehmersichtlich ähnlich. Ab der zweiten Hälfte der Bergabfahrt fing unser Maserati wieder das Knallen und Stottern an, so daß wir den Motor ausgehen lassen mußten und das letzte Viertel nur noch rollen konnten.

Freitag, den 07.05.99, ca. 18.30 Uhr, Rieti

Direkt am Fuße des Terminillo lag Rieti. Wir rollten also mit dem letzten Schwung der Bergabfahrt nach Rieti hinein. Glück im Unglück, wir rollten auf einer AGIP-Tankstelle aus.

Sofort versammelten sich sämtliche Anwesende um uns herum. Jürgen

beantwortete die Fragen der Anwesenden, ich holte derweil alle Wasserkannen der Tankstelle heran, um eine intensive Expresskühlung unserer Zündspulen vorzubereiten. Man hat ja Erfahrung in solchen Dingen. Der Wagen sprang wieder an und ließ uns bis Rom nicht mehr im Stich.

Freitag, den 07.05.99, ca. 20.30 Uhr, Roma

Die Einfahrt nach Rom war enttäuschend für mich. Von Rom haben wir nämlich nichts gesehen, da wir über die Stadtautobahn fahren mußten. Als wir von der Stadtautobahn abfuhren, waren es lediglich 800m zu unserem Hotel. Am Fuße unseres Hotels war ein großer Supermarktparkplatz zum parc fermé für die MM-Teilnehmer umfunktioniert worden. Unsere Mechaniker empfingen uns dort und wir berichteten von den erneuten Problemen mit den Spulen. Sogleich machten sie sich dann auch an die Arbeit. Aber nach ungefähr einer Stunde trafen wir uns in der Hotelbar, da sie dieses Problem ohne neue Spulen kurzfristig nicht lösen konnten.

Werden die Spulen ewig halten? Nach der nächsten Ausgabe werdet Ihr es wissen.

Euer F.-Oliver Grahmann



Vorstandsarbeit

Das zweite Spider-Magazin in diesem Jahr liegt vor euch – und hinter uns. In den vergangenen Monaten hatten wir ziemlich viel damit zu tun, uns als Team nicht nur beim Bier zusammenzufinden (das konnten wir nämlich vor-

Aber auch andere positive (und erhoffte) Effekte durch das Internet sind eingetreten: Eine zunehmende Inanspruchnahme unserer Web-Services bewirkt einen kontinuierlichen Zustrom von Interessenten und neuen Mitgliedern. Dies er-

braucht sind und wir unsere Hausaufgaben gemacht haben (Vom "Eintreiben" offener Beiträge für '99 bis zur Vorbereitung der Treffen für das kommende Jahr) wird das "SM" 1/00 im neuen Gewand erscheinen. Dabei bitten wir um Ver-

Das Vorstandsteam findet sich zusammen

her schon). Vielmehr galt es harte Arbeit und Disziplin zu üben. Tilman rückte uns hartnäckig auf die Pelle und beharrte darauf: "Liefert eure Artikel ab". Recht hat er! Dabei ist es irgendwie so ungesellig, permanent irgendwelche "to do"-Listen abzuarbeiten.

Mittlerweile hat sich eine gewisse Routine eingeschlichen. Nachdem Ralf nun auch die letzten Internet- und E-Mail Analphabeten von uns ans Netz angeschlossen hat (bis auf einen), klappt die Kommunikation im Vorstand (fast) reibungslos und vor allem effizient. Zwar schieben wir gern unangenehme Dinge vor uns her, aber die Gruppe ist doch ein gutes Korrektiv, wenn es darum geht, anderen auf die Füße zu treten (die "to do"-Liste ist unerbittlich). So bleibt nix unerledigt.



leichtert nicht nur uns die Arbeit, sondern bringt den Leuten handfeste Vorteile durch schnellere Kontaktaufnahme und strukturierte Information.

Trotzdem werden wir das Spider-Magazin natürlich nicht vernachlässigen. Ab dem nächsten Jahr werden wir das äußere Erscheinungsbild des Magazins aufpeppen. Wenn die restlichen Umschlagseiten ver-

ständnis, wenn nicht jede Idee und jeder Vorschlag berücksichtigt werden kann. Speziell bei diesem Thema fühlen sich viele berufen. Wir haben professionelle Unterstützung und werden alle vorliegenden Ideen prüfen. Laßt euch überraschen!

Bis bald

Euer Michael Möller



Mailadressen

Wie schon angekündigt, haben wir vor, im Clubvorstand einen Großteil der Kommunikation zukünftig per E-Mail abzuwickeln. Diesem Ziel sind wir einen großen Schritt näher gekommen. Bis auf Shorty sind jetzt alle Vorstandsmitglieder per E-Mail erreichbar, und auch Shorty schnappen, pardon kriegen wir noch! Damit könnt ihr ab sofort neben den bekannten Telefonnummern auch folgende Mailadressen nutzen:

Christian Schlamp:

ChristianSchlamp@fiatspider.de
oder CS@fiatspider.de

Michael Möller:

MichaelMoeller@fiatspider.de
oder Moe@fiatspider.de

Oliver Grahmann:

OliverGrahmann@fiatspider.de
oder FOG@fiatspider.de

Peter Bleßmann:

PeterBlessmann@fiatspider.de
oder PB@fiatspider.de

Tilman Döring:

TilmanDoering@fiatspider.de
oder TDO@fiatspider.de

Sönke Suhr:

SoenkeSuhr@fiatspider.de
oder SU@fiatspider.de

Ralf de Vrée:

RalfdeVree@fiatspider.de
oder rdv@fiatspider.de

Desweiteren gibt es noch folgende allgemeine Mailadressen, die an den zuständigen Bearbeiter weitergeleitet werden:

Vorstand@fiatspider.de
Info@fiatspider.de
Kasse@fiatspider.de
Sammelbestellung@fiatspider.de
Webmaster@fiatspider.de
Redaktion@fiatspider.de

Auch unser Aufruf an Euch, uns Eure Mailadressen mitzuteilen, war recht erfolgreich, so daß uns nun (durch bereits vorher erfolgtes eifriges Sammeln und durch Eure Rückmeldungen) schon 55 Mailadressen vorliegen. Eine Liste der Mailadressen haben wir erstellt, und diese wird nun schnellstmöglich an die entsprechenden 55 Mitglieder per E-Mail verschickt. Da wir diese Liste natürlich gerne regelmäßig erweitern und aktualisieren wollen, bleibt unser Aufruf auch weiterhin bestehen: Schickt uns Eure Mailadressen!

rdv



Neugestaltung

Fragen, die sich sicherlich viele von Euch schon einmal gestellt haben:

Welche Veranstaltungen bzw. Treffen werden eigentlich in meiner näheren Umgebung angeboten?

Zu welcher Region gehöre ich?

Wer ist mein Ansprechpartner?

Viele von uns sind daran interessiert, neben den jährlichen überregionalen Treffen auch auf regionaler Ebene das "Clubleben" zu genießen.

Nach Überprüfung der derzeitigen Einteilung der einzelnen Regionen haben wir uns nun entschlossen, diesen Bereich neu zu gestalten.

Näherer Informationen zu diesem Thema erhaltet ihr in den nächsten Ausgaben des SPIDER-MAGERZINS.

FOG

Neue Mitglieder

Dirk Lange

Claus Schaber

Ulrich Hagn

Lars-Ulrich Müller

Carlo-Steeb-Str. 10
72074 Tübingen
Hölderlinstr. 95
72805 Lichtenstein
Etterschlagerstr. 2
82234 Weßling
Eichendorffstr. 32
68167 Mannheim

07071/87465
Region 9
07129/6639
Region 9
08153/952116
Region 10
0621/378807
Region 8



Adressenänderung

Ina und Matthias Portugal

An den

Eschenbacher Teichen 26

38678 Clausthal-Zellerfeld

Hüttenstr. 177

56170 Bendorf

05323/84368

Region 6

02622/5185

Region 8

Holger Schaufuss

Schlaf Spider schlaf

Der Winter naht, und das Auto-Center Südstadt in Bad Segeberg hat noch warme und trockene Winterstellplätze frei. Für monatlich DM 50.- habt Ihr garantiert keinen Schnee, sondern allerhöchstens etwas Staub auf dem Auto. Zimmervermietung für Fernreisende auf Anfrage.

Auto-Center Südstadt
Tel. 04551 / 2800



Goodwood Festival of Speed

Wer mehr über Goodwood wissen möchte, um sich einen kleinen Eindruck vom diesjährigen 7. Festival zu verschaffen, kann hierzu etwas im Bericht von Bernd Wieland in der Ausgabe 14/1999 von Auto,

Motor & Sport, Seite 146 bis 151, nachlesen. Rallye-As und Spideristi Walter Röhl wird dort folgendermaßen zitiert: "Das Tollste, was ich auf der Welt erlebt habe." Er kenne nichts vergleichbares, und:

"Hier wimmelt es von Fahrern und Autos, die man sonst nicht sieht." Das Fahrerlager sei offen, die Piloten fänden Zeit für ein Schwätzchen und die Ordnungshüter seien Gentlemen.

SU

Flensburger Punkte

Die persönliche Erfahrung hat gezeigt, daß es wenig Sinn macht, sein Punkte-Konto in Flensburg erst kontrollieren zu wollen, um die geeignete Vorgehensweise zu überdenken, wenn das Ticket schon da ist. Denn zum einen muß nicht nur

die dortige Anfrage beim Amtsschimmel beglaubigt sein, man muß auch noch mindestens 14 Tage auf die Antwort warten. Dann ist aber die Antwortfrist für das Ticket bereits abgelaufen. Sinnvoller ist da der Bezug der ADAC-Broschüre

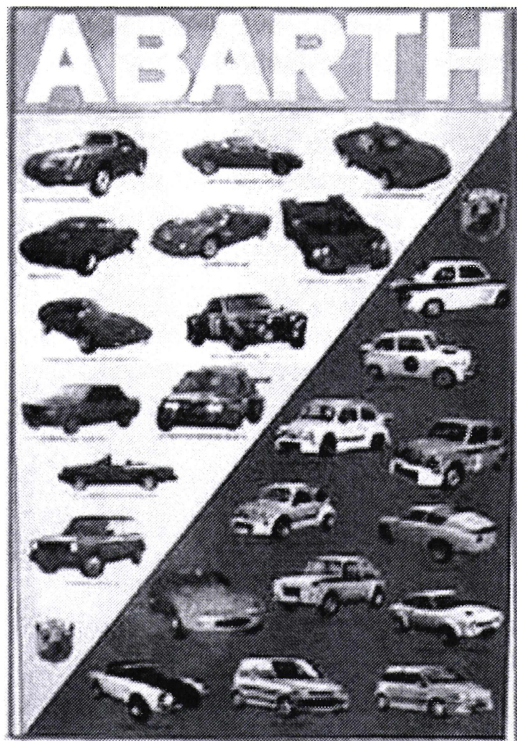
"Flensburger Punkte und ihre Folgen". Darin sollen alle relevanten Fragen beantwortet werden. Es gibt sie kostenlos bei allen ADAC-Geschäftsstellen.

Quelle: ADAC-Motorwelt, Ausgabe 8/99, Auszug

SU



Poster aus Italien



Auf dem Markt am Nürburgring habe ich ein ABARTH-Poster aus Italien für DM 10 erstanden, das man auch, wie viele weitere Varianten im Internet bestellen kann.

Angeboten werden Fahrzeug- und Motorrad-Sammelabbildungen von diversen Marken. Eine Post-Bestelladresse konnte ich leider nicht finden. Die Preise bewegen sich für eine Bestellung per Internet zwischen DM 21,20 inkl. Porto für 1 Poster bis zu DM 138 inkl. Porto für 10 Poster, deren Zusammenstellung man auch mixen kann. (*sigemposter hat sich bereits vor einiger Zeit per e-mail beim Club vorgestellt, Anm. d. Red.*)

Quelle: E-Mail von <http://members.it.tripod.de/~sigemposter/index.html> vom 8.7.99, Auszug

SU

Formel 1-Termine 2000

Für die Urlaubsplanung im Jahr 2000 können sich die Formel 1-Fans schon einmal die vorläufigen Termine zurechtlegen. Besonders zu empfehlen sind der Nürburgring kurz vor Pfingsten und Hockenheim im Hochsommer.

1	20.02.2000	Malaysia	Kuala Lumpur
2	05.03.2000	Australien	Melbourne
3	19.03.2000	Brasilien	Sao Paulo
4	09.04.2000	San Marino	Imola
5	23.04.2000	Spanien	Barcelona
6	07.05.2000	Frankreich	Magny-Cours
7	21.05.2000	Europa	Nürburgring
8	04.06.2000	Monaco	Monte Carlo
9	18.06.2000	Kanada	Montreal
10	02.07.2000	Großbritannien	Silverstone
11	16.07.2000	Österreich	Spielberg
12	30.07.2000	Deutschland	Hockenheim
13	13.08.2000	Ungarn	Budapest
14	27.08.2000	Belgien	Spa-Francor.
15	10.09.2000	Italien	Monza
16	24.09.2000	USA	Indianapolis
17	08.10.2000	Japan	Suzuka





Verkaufe

CD-30 - Felgen mit neuwertiger Bereifung. Verkaufe Satz CD-30-Felgen mit neuwertiger Bereifung 185/60 R13. Preis DM 800,—, Tel.: 06203/17211 Sciacca biagio <Sciacca@gmx.net>

124 CSO; BJ.81; TÜV01; Automatik; G-Kat; braun-metallic; sehr viele Neuteile: Anlasser, Einspritzanlage, Fahrwerk, Auspuff, VB 8500 DM.-0231/651245 Hubert Sallamon <h.sallamon@cwv.de>

CD-30 - Felgen mit neuwertiger Bereifung, Verkaufe einen Satz CD-30-Felgen mit neuwertiger Bereifung 185/70 R13. Preis DM 899,—, Tel.: 0172-3024296 Nicole Bourgeois <Fa.Heinrich@t-online.de>

Fiat 124 Spider Sport 1800, Jg. 1973, ab Kontrolle 2.99, 118 PS, 45'000 km, rot, Interieur schwarz, Top-Originalzustand, orig. Abarth Magnesiumfelgen (205 Reifen), orig. Fiat Stahlfelgen (185 Reifen), Soft-/Hardtop (orig. Pininfarina, Schalensitze (Originalsitze vorhanden), neues Armaturenbrett (original Ersatzteil Del Priore) mit Holzzerleisten (Kirsch), Alpine Radio/TB/CD-Wechsler, neue Lenkgeometrie/Bremsen/kupplung, ein echter Klassiker für Fr. 10'900.— (Versicherungswert über Fr. 17'000.—), (bitte keine Zeitverschwender). +41 76 373 28 60, Gert Schröder <schröder.planet@tic.ch>

124 Spider BS1, Bj. 02.04.71, rot, guter Zustand(2-3), Garagen-Sommerfahrzeug, Tuv08/00, VB11500,-DM; Tel.:0211/

319770, Tagsüber:0202/2913391 Wolfgang Buescher <Wolfgang.Buescher@Delphiauto.com>

Fiat 124 Spider CS, verkaufe US-Spider aus 7/80, Zustand 2 schwarz/beige, Verdeck Stoff& Sitze neu, Motor&Fahrwerk generalüberholt, Standort Kiel U.Reichert Tel.: 0431-5859953 <ureich@t-online.de>

Hardtop für Spidereuropa, Targa-Hardtop für Fiat Spider-europa, 3-teilig, mit heizbarer Heckscheibe, Preis VS, Tel. 02058 / 8431 Dirk Schmidt-Wedding <Schmidt-Wedding@t-online.de>

Fiat Spider 124, Baujahr 78, dunkelblau, US-Ausführung, 90 PS, Comodoro-Felgen, Breitreifen, 80000 Meilen, TÜV/AE neu, Boden original rostfrei, Saison-Fahrzeug 9.000,- DM Tel.: 09722/4818 (abends) oder E-Mail an Ute Reuß in Firma Lummel-GmbH@t-online.de Fotos anfordern !!! Matthias Reuß

Pininfarina Volumex Bj. 85, EZ: 5.3.85, ca. 65.000 km, TUEV/AU neu, Auspuff VA (Thiessen KG) von 1995, R/C Blaupunkt von 1985, unfallfrei, seit ca. 10 Jahren in 2. Hd. im Originalzustand, 1988 mit ca. 51.000km gekauft, seit 100%ig als Schönewetterauto (nur Sommer, kein Regen, seit 04/97 Saisonkz.) genutzt. Preis VB 22.000,- DM Tel. 04107/7576 (priv. spät) Bernd Klut

Fiat Spider 124 CS, Sondermodell mit elektrischen Fensterhebern, G-KAT, top

Karosserie, Sonderlackierung blau/grün, Creme Innenausstattung, schwarzes Verdeck, mehr auf Anfrage Telefon: 02871/490757 nach 18:00 Uhr oder 02871/ 4744 bis 18:00 Uhr Claudia Büssing <claudia.buessing@privat.wmo.de>

Pininfarina Spidereuropa 124 DS, BJ 83, 105 PS, G-Kat, werkstattgepflegt, 112 000 km, TÜV/AU neu, absolutes Schönewetterfahrzeug, getönte Scheiben, elektr. Fensterheber, Nardi Holz-Alu-Lenkrad, schwarzmetallic, innen beige, Sonnenlandstoffverdeck, Ansa-Auspuffanlage, Sony-Radio/cassette mit Motorantenne, Azev Alufelgen, ZV, incl. Baumwollschonbezug für das ganze Fahrzeug. Preisvorstellung: DM 13.800 Telefon 0171 / 97 50 10 4 Erik Ziegler <erik.ziegler@marcohahnholding.de>

Pininfarina Spider1983, Azzura Met 876 (light blue met), beige interior, 135k miles, MANY new parts, Body in fantastic condition, E-mail for photos. Several times show winner. New interior, beige top. Brad Stevenson <s.stevenson4@gte.net>

Pininfarina Spidereuropa 124 DS, BJ 12/84, EZ 03/85, bis '91 in Calif., 105 PS, G-Kat, Abarth-Sportausp., grün/beige, nur Sommer, 70'km, TÜV 05/00, Preis VB, Tel. 0941/49292 (e-mail: trohm@donau.de) Photos: <http://www.donau.de/privhome/trohm/spider.htm> Thomas Rohm <trohm@donau.de>



Muß dringend weg: 124 Spider 1800 US Bj 74, Wg. Platzmangel muß er dringend weg: Fiat 124 Spider 1800 CS1, US-Modell, Bj 74, vor 2 Jahren restauriert, Neulack in BMW-Urgrün perleffekt, TÜV 5/00, polierte 7*15" Alufelgen mit Bridgestone 195/50, insgesamt über 20.000,- DM investiert (Belege), Gutachtenwert: 18.000,- Bilder von Restauration vorh. (E-Mail!), für Kenner ein Superangebot. FP 9.900,- Tel.: 02638/945040 Alexander Sorg asorg@online.de

Fiat Pininfarina Spider 2000, Verkäufe umständehalber aus Zeitnot - Bj. 1979 - 2 ltr. Verg. mit Zubehör und Ersatzteilen sowie Hardtop und CD30 auf Pirelli an Liebhaber/Bastler. Preis ist VS. Informationen unter Tel. 0171/76 39 062 !!! Juergen Hassold **Spider 124 DS,** US-Version, 2,0l Vergaser, schwarz, beiges Verdeck, TÜV 7/00, Zustand

3, neu: Verdeck, Hinterachse, Getriebe, Auspuff, Garagenfahrzeug, nur im Sommer gefahren. Tel. 09561-95362 Gunnar Gleixner Hardtop (auch Targa) für 124 Spider Bj.86 gesucht, Rm. Stuttgart. T. 0711- 2349 331 Frank Scholz [<f.scholz@sed.de>](mailto:f.scholz@sed.de)

Sportnockenwellen, Verkaufe neue 290° Nockenwellen für DOHC Fiat Motoren. Preis 750,-DM ohne Gehäuse. Mehrleistung, je nach Hubraum, ca. 15-20 PS. Guido Brüning [<Guido.Bruening@t-online.de>](mailto:Guido.Bruening@t-online.de)

'68 124 spider, 1400 cc, white body, black interiors, tan top, red carpets, alloy original wheels, 5 speed (4th gear synchro damaged but no problem to drive it). Nice interiors and body, good mechanics. In use almost every day. Can drive it to your home ! Italian registred-

plates. Asking : 15.000 DM. I have also a second car, same year and color, with black top and red seats, no alloy wheels. Complete and mounted. Easy restoration. Few years that I dont start the engine but was OK when stopped. Not registred. Request : 8.000 DM. Can negotiate for both. Reply to Nino Cermelli - ninocer@verbania.com or mobil ph. + 39.348.2232577 (ITALY). [<ninocer@verbania.com>](mailto:ninocer@verbania.com)

weinrote Innenausstattung aus Kunstleder, Vorder- und Rücksitz, Armlehnen, Persening für Mod. CS0. Preis DM 1500,— Seitenteile evtl. Tausch gegen schwarze Seitenteile, Tel.: 030 / 7954849 Gerold Freiberg



Suche

Felgen gesucht. Suche Chromfelgen oder CD30-Felgen in gutem Zustand. Telefon: (089) 54456701 Mobil: (0172) 3123683 Frank Ollmer [<frank.ollmer@icn.siemens.de>](mailto:frank.ollmer@icn.siemens.de)

Achse/124-131. lost in Spain: Mein Spider steht in Malaga! Suche komplette Hinterachse fuer US-124CS2 1979-80. oder: Mod.124 Limo, 124sport, 131 limo, 132 limo Bj 1979-1981. call: 0221-932 16 51 od. 0172-2434054 henrik greisner [<greisner@myzel.com>](mailto:greisner@myzel.com)

Armaturenbrett, AS, Drehregler, Kippschalter. Suche folgende Teilen für AS: Dreh-

regler für Scheibenwischer- geschwindigkeit, Drehregler für das Dimmen der Innenbeleuchtung, Kippschalter für Scheibenwischer An/Aus und Kippschalter Innenbeleuchtung An/Aus. Alle diese Teile sitzen in der Mitte des Armaturenbretts zwischen Tachoanzeigen und Handschuhfach. Tel: 02359/290616 oder 0171/6103747 Axel Kuhbier [<kuhbier@come-on.de>](mailto:kuhbier@come-on.de)

Getriebe für DS1. Suche für meinen DS1 (Bj. 83) ein Getriebe (auch überholungsbedürftig) Uwe Jung [<101.129850@germany.net>](mailto:101.129850@germany.net)

Lenkstockschalter. (Teil auf der Lenksäule mit Blinker-, Lichtschalter,...) für DS Spider in schwarz. Tel.: 0611/309018 (Wiesbaden) Ralf Wessels [<Ralf.Wessels@t-online.de>](mailto:Ralf.Wessels@t-online.de)

Fiat Spider AS. Suche Spider jhg. 1966 oder 1967. +45 86276484 Peter Sejersen [<pse@wavin.dk>](mailto:pse@wavin.dk)

Rücksitzbank für Pininfarina Spider. Suche für meinen Pininfarina Spider Europa BJ 1985 eine (möglichst in schwarzem Kunstleder) hintere Rücksitzbank. Mein Modell hat leider nur ein Ablagefach.



Tel.: +43/664/3459343 Johannes Jammerbund
<jjammerbund@rwa.at>

Anhängerkupplung. Suche für meinen 81er US Spider eine Hängerkupplung. Laut Aussage Westfalia wurden sie kurze Zeit aufgelegt. Nachfertigung wäre auch machbar (bei Kleinserienhersteller), wenn sich mehrere Interessenten melden würden. Preis dann ca 1000DM
Michel Fischer
<Michel.Fischer@Viaginterkom.de>

Volumex Felge dringend gesucht! Suche mindestens eine guterhaltene Original Volumex-Felge. Fahre selber einen Volumex, leider z.zt. eine Felge, die Luft verliert. Bitte dringend um Angebote auch telefonisch unter Tel.: 04101 / 707-183 (tagsüber)
Johannes Brehm
<jjobrehm@csi.com>

Lenkrad. Suche originales verchromtes 2-Speichen-Lenkrad, wie es im AS-Spider und AC-Coupé verwendet wurde. Telefon 04532/261319 Ralf
<webmaster@fiatpider.de>

Fiat 242 Transporter. Suche für einen Fiat 242 Transporter eine Hydraulikbremsanlage. Baujahr: 1979
Wiens <rf124@aol.com>

Tausch-Option oder Ankauf. Suche **BURAGO-Modell, FIAT 124 ABARTH Rally, 1/24, in rot,** oder andere Fiat Spider-Modelle, 1/43, von MERI KITS, von FORMULA 43 oder von EXEM, und biete dafür je nach Zustand 3 Modelle im Tausch an: **Alfetta 1750, 1/16, POLISTIL; Bugatti Typ**

59, 1/18, BBURAGO, OVP; Jaguar E-Type, Coupe, 1/24, MAJORETTE; Formel 1-Lotus, 1/20, EIDAI; und/oder: Jaguar XK 120, CORGI; Ferrari Testarossa, aus China; MG T.C., MATCHBOX; Citroen 15 CV, MATCHBOX; RR Silver Ghost, aus Hong Kong; Renault, LESNEY. Sönke, Tel. (04131) 26 98 26, Fax -28 oder SU@fiatpider.de

CD-30 FELGEN, Suche für Spider Bj. 77 möglichst breite Felgen. Eine Fahrwerksveränderung oder Kotflügelverbreiterung sollte nicht nötig sein. Die Felgen sollten in sehr gutem Zustand sein. Abholmöglichkeit im Raum München/Ulm/Augsburg/Landsberg wäre traumhaft. Bitte Bild per e-mail oder Post. Tel. 0179/2918343 Barisch Achim
<ABarisch@gmx.de>

Tachuantrieb (15 Zähne) ges. Die Schnecke für die Getriebewelle brauche ich nicht. Es ist sehr dringend. Wer hat so'n Ding rumliegen? 0531/7999590 Dirk
<dle@gmx.net>

Suche günstige Lederausstattung für DS in beige o. altern. Kunstlederbezug - sand- für Fahrersitz. 09521/618479 Michael Spies
<mspies@01019freenet.de>

Fahrtür 124cs Bj.80. bin seit 1 Woche stolzer Besitzer eines US-Modells (124 CS Bj. 80). Zu meinem Glück fehlt mir eine rostfreie Fahrtür, möglichst norddt. Raum (Sitz in HH). Weiter weg ist nicht schön, aber evtl. auch OK. Weiterhin gesucht : Hitzeschild. Bis dann! Michael Bartsch <dr.bartsch@planetinterkom.de>

Tür(en) für DS. Aufgrund von fatalem ROSTBEFALL an der Fahrtür suche ich eine gut erhaltene oder neue Tür für meinen DS. Falls Ihr Fahrer- und Beifahrertür nur zusammen verkaufen wollt, werden wir uns sicherlich auch einig! Telefon 0172-6337011 Meik Hämmerling
<plasmaman@gmx.de>

AUTOMATIK-Getriebe gesucht! wer weiss, wo ein Automatik-Getriebe für einen 84er DS herumliegt? (3-Gang Automatik von GM). Bitte auch Preise mailen. Im Voraus Vielen Dank, Joedixxx Jörg Disse
<henze_kg@t-online.de>

BS 1 Haube. Suche für meinen BS 1 eine guterhaltene Haube ohne Rost. Tel.: 06032 970123 Thomas Rudeloff
<rudeloff@topmail.de>

Cromadora. Wanted. One Cromadora CD68 alloy wheel (15x7) as used on Fiat Abarth 131. I need one to complete a set. Tel (61) 8 97258844 Fax (61) 8 97258814 Graeme Wellington
<brideson@gateway.net.au>

CS0 Hinterachse. Ciao Spiderfreunde, mir ist mein Differential um die Ohren geflogen und nun suche ich eine gebrauchte, aber funktionsfähige Hinterachse für meinen CS0. Wer kann mit weiterhelfen? 0711/388153 Christian Olfens
<glenda.cannarozzo@studbox.uni-stuttgart.de>





Der Weg des alten Eisen..

Wer regelmäßig die Oldtimerzeitschriften liest, bzw. sich an einige unserer alten Ausgaben erinnert, hat sicherlich schon einmal Zulassungsstatistiken des Kraftfahrtbundesamtes gesehen. Dieses Amt, welches natürlich vor allem für den Neuwagenmarkt wichtige Auswertungen liefert, gibt auch Auskunft über den Bestand der Altfahrzeuge und über die Spanne vom Youngtimer zum Oldtimer. Die einzelnen Fahrzeugmarken werden jeweils in die unterschiedlichen Typschlüssel untergliedert. In Eurem

Fahrzeugschein findet Ihr die Eintragungen als Schlüsselnummern zu Ziffer 2 und 3, wobei bei Ziffer 3 nur die ersten 3 Stellen relevant sind.

Für den FIAT 124 Spider gab es eine Vielzahl von Varianten, wobei für den deutschen Markt insgesamt 13 Typschlüssel vergeben wurden. Eine Typisierung ist für den Fahrzeughersteller zum Vertrieb bzw. Verkauf der Fahrzeuge zwingend erforderlich. So kommt es, daß FIAT für die Typen CS2 und CS0,

die ja nicht in Deutschland angeboten worden sind, keine Typschlüssel beantragt hat, weshalb diese beim Reimport als ungetypte Fahrzeuge (000) registriert werden.

Die folgende Übersicht liefert die zusammengetragenen Zahlen von 1986 bis 1998. Dabei werden leider z.T. hubraumgleiche oder ornamentlich gleiche Typen zusammengelegt. Die Werte geben den gemeldeten Bestand einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge wieder.

rdv

Typ	Hubraum	Typschlüssel	Anzahl 01.07.86	Anzahl 01.07.90 *	Anzahl 01.07.91 **	Anzahl 1996 ****	Anzahl 01.07.98
FIAT		4001					
AS	1438ccm	4001/343..	386	1645	300	268	194
BS	1438ccm	4001/359..	94	enthalten	54	enthalten	31
BS1	1597ccm, 81 kw	4001/364..	577	enthalten	418	721	287
BS1	1597ccm, 74 kw	4001/369..	624	enthalten	472	enthalten	306
CS	1739ccm, 77kw	4001/378..	5	enthalten	10	283	7
CS	1739ccm, 80 kw	4001/379..	5	enthalten	enthalten	enthalten	7
CS1	1756ccm, 82 kw	4001/380..	15	enthalten	294	enthalten	18
CS1	1756ccm, 87 kw	4001/381..	374	enthalten	enthalten	enthalten	208
	Summe:		2080	1645	1548	1272	1081
CSA	1756ccm, 94 kw	4001/393..	48	45	44	35	23
	Summe:		48	45	44	35	23
Pininfarina		4107					
DS	77 kw	4107/300..	1891	???	1848	1758	1566
DS KAT	KAT, 76 kw	4107/302..	67	???	122	144	131
DS VX	Volumex, 99 kw	4107/301..	444	???	420	391	360
	Summe:		2402	???	2390	2293	2057
	Total:		4530	???	3982	3565	3161

* = Zeitschrift "Markt" Ausgabe April 1991

** = Buch "Autos, die Geschichte machten: FIAT 124 Spider/Coupé"

**** = Buch "Das große FIAT-Spider Buch"

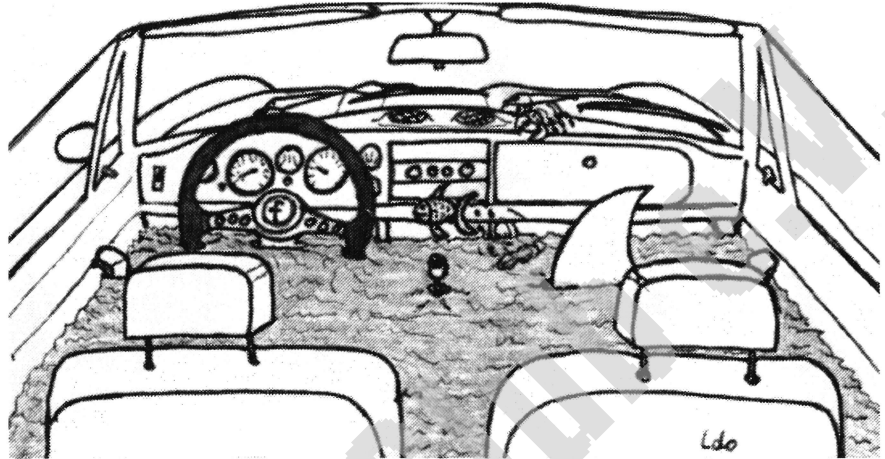


Spider-Eignungstest

2. Frage

Nach einem starken Regenschauer bemerken Sie, daß sich das Wageninnere Ihres Spiders in ein Aquarium verwandelt hat.

Wie können Sie solche Naßzelle in Zukunft vermeiden?



1. Sie montieren eine Lenzpumpe in Ihr Auto, die bei einem bestimmten Wasserpegel automatisch abpumpt.

2. Sie bringen eine nicht unerhebliche Zahl von Abflüs-

sen, vorzugsweise mit Stöpseln (erhältlich im Sanitärbereich von Baumärkten!) im Unterboden an.

3. Sie befestigen Regenrinnen im Innern des Fahrzeu-

ges, um so daß Wasser in einer Regentonne sammeln. Somit hätten Sie immer Wasser an Bord, wenn der Kühler kocht!

Sie drehen Ihren Spider behutsam um und lassen ihn austropfen. Anschließend, restliche Feuchtigkeit mit Fön entfernen. Lösung:

Internet-Werbung

Mit Anzeigen auf unserer Homepage erreicht man weltweit die richtige Zielgruppe - und das zu äußerst günstigen Tarifen (Unterstützung bei der Herstellung möglich).

Es gelten folgende Preise für eine monatliche Plazierung (Stand 6/99):

	Startseite	ab 2. Ebene
Banner (interaktiv)*	75,- DM	65,- DM
Banner (statisch)*	60,- DM	50,- DM
Button (interaktiv)**	50,- DM	40,- DM
Button (statisch)**	35,- DM	25,- DM

* max. 450x75 Pixel** max. 100x50 Pixel, jeweils im JPEG- oder GIF-Format

Bei Mehrfachplazierungen wird bis zu 10% Rabatt gewährt.



Oldtimer-Grand-Prix

**Umein
Haar wäre
der diesjähri-
ge Bericht in
Englisch ge-
schrieben
worden, doch
lest selbst.**



Noch wird in der Geraden ohne Vollgas gefahren

Da wir keine Neueintritte am Nürburgring verzeichnen konnten, schreiben wir also wieder selbst. Doch halt, einen Interessenten gibt es schon. Aber der hätte diesen Artikel in Englisch absetzen und per Post zuschicken müssen. Und das kommt so:

James und sein jüngerer Bruder David waren mehr zufällig in der Gegend. Aber James hat die Faszination von Autos und Rennen vom Vater in die Wiege gelegt bekommen, und mußte daher anhalten. Erfährt einen weißen US-Spider, dessen einprägsamstes Kennzeichen nicht das Nummernschild, sondern der im Dreiecksfensterglas verschraubte rechte Außenspiegel ist. So hatten wir zwei unerwartete Gäste, die uns etwas über die müde britische

Spider-Szene erzählten.

Besonders vorteilhaft für uns könnte sein, daß die Familie nicht nur auto-verrückt ist, sondern in Goodwood, einem südenglischen Küstenort, direkt an einem Festival-Areal wohnt, in dem jeweils im Juni und September die Post abgeht. Und nun haben wir eine Einladung für das kommende Jahr. Denn James würde für uns den Scout machen, d. h. eine Unterkunft finden und uns natürlich begleiten. Einzig den Smoking für den Abend müßten wir neben einer Menge Kleingeld schon selbst mitbringen.

Denn nach Chrischies Erfahrungen von Schottland-Rallyes ist Großbritannien bei Leibe kein günstiges Pflaster. Wen Sprit-Preise von DM 2,20

je Liter und Bed & Breakfast für 70 Pfund Sterling pro Person nicht abschrecken, kann dort eine ganz andere Welt von Liebhabern kennenlernen, die anstatt abends einfach das Auto abzuschließen und ins Hotel zum Dinner zu gehen, lieber das Bier aufreißen, die Werkzeugkiste auspacken und die halbe Nacht das Auto reparieren, damit es am nächsten Tag wieder mit Speed über Schotterpisten gehen kann – bis zum nächsten Differentialwechsel auf dem Parkplatz am folgenden Abend. Die eigentliche Veranstaltung soll demzufolge die Nacht nach der jeweiligen Etappe sein.

Wer also Interesse an einer Fahrt nach Südengland im Juni 2000 hat, weil ihn dort vsl. italienische Temperaturen und Palmen erwarten, möge sich



bitte bei mir melden. Denn es gibt bereits ein paar Interessenten, die schon lange auf solch eine Langstreckentour über ein bis zwei Wochen gewartet haben. Es soll sich lohnen, hat mir ein ehemaliger Kollege verraten, der in diesem Gebiet zwischen Southampton und Brighton mit einem Caravan ganze 4 Wochen Urlaub gemacht hat.

Doch zurück zum "Ring". Dort erlebten wir vor allen Dingen ein sich schon in den letzten Jahren anbahnendes Desinteresse von Clubmitgliedern, so daß außer ein paar Nordlichtern kaum jemand vorbei kam. Mehrheitlich kamen die Anwesenden zu dem Schluß, daß es Zeit sei, sich nach einer anderen Veranstaltung umzusehen.

Zugeschrieben haben wir das aber auch der Kommerzialisierung nicht erst durch die neue Marketing GmbH, in deren Folge nicht nur die Eintrittspreise stiegen und nun auch noch die Shuttles fehlten, sondern auch die Markenclubs seit einigen Jahren dermaßen über die Gegend verstreut wurden, daß man schon ein Wandersmann mit Gebirgserfahrung sein muß, um überhaupt ein paar andere Autos zu sehen.

Da aber jeder sowohl Rennen sehen, Autos begutachten und Einkaufen gehen will, sowie im Zweifel noch am Clubstand Informationen verteilen soll, ginge das alles zusammen nur noch bei Frühaufstehern und Marathonläufern.

Nichts mehr für mich. Denn ich möchte außerdem auch noch nach dem obligatorischen Lagerfeuerabend auf die Tanzfläche. Das hat dieses Mal bis 4 Uhr gedauert, und ging alles bestens ohne weibliche Begleitung bei dieser "Männertour". Versorgt wurden wir vom Feinsten durch Monika am Freitagabend und Ollis Engagement am Samstagabend. (*Anm. d. Red.*) Herzlichen Dank für den Einkauf.

Apropos Olli: Nein, er war nur Gast auf der Versteige-

rung. Er hat kein Auto gekauft. Unter den rund 100 angebotenen Fahrzeugen, waren laut Expertenmeinung seines Freundes Thorsten im wesentlichen Blender, die allerdings alle für horrendes Geld unter den Hammer kamen. Den Vogel schoß ein Porsche GT 1 mit DM 600.000 ab.

Zur Überraschung aller hatten wir am Sonntagabend dann wieder reichlich Besuch von ungebetenen Gästen - trotz Ollis ausreichend gekennzeichneteter Absperrung vom Donnerstag. Doch wen wundert das, wenn nur 4 Zelte auf einem reservierten Platz mit Kapazitäten für 15 Zelte samt Spider stehen. Wir konnten es den Leuten nicht einmal übel nehmen.

Für das kommende Jahr suchen wir nun dringend nach



Im Fahrerlager werden die letzten Vorbereitungen getroffen



neuen Zielen. Uns sind da bisher leider keine eingefallen, die die hohen Erwartungen erfüllen könnten. Idealerweise sollten es Ziele sein, die uns die früheren Treffen am "Ring" mit vielen Leuten, vielen Autos und entsprechender Konsumhaltung, was den Event, pardon Jürgen, die Veranstaltung selbst angeht, zurückbringen.

Bitte meldet Euch! Und zeigt uns Alternativen auf. Oder gebt uns bitte sehr deutlich zu verstehen, daß wir uns wieder am "Ring" treffen sollten, und dabei einige neue und bekannte Gesichter sehen werden. Dann würden wir die Planung für nächstes Jahr bereits im Mai einleiten, und feste Zusagen erbitten.

Denn ein "Vorstandstreffen" machen wir ohnehin alle 14 Tage zusätzlich zum monatlichen Stammtisch. Dafür

bräuchten wir nicht 500 Km weit zu fahren und einen fast leeren Clubstand zu bewachen, an den sich an zwei Tagen ganze 10 Leute verlaufen, weil diejenigen Spideristi, die dort waren, kaum eine Chance hatten, uns zu finden. Vorteilhaft war an dem Standort bestenfalls, daß der Weg zur Müllenbachschleife an uns vorbei führte, und es bis dahin nur 100 m waren.

Für interessierte Neulinge sei noch erwähnt, daß das Treffen am Nürburgring üblicherweise weder eine "Männertour" ist, noch in "Kampftrinken" ausartet, sondern vorrangig etwas mit Campen, Grillen, Lagerfeuer und sich Kennenlernen zu tun hat.

Als wichtigste Werkzeuge sind dabei ein großer Hammer und sehr stabile Heringe einzupacken, denn der terrassenartig angelegte Platz besteht

aus Schotter. Nur vereinzelt findet sich dort ein Fleckchen mit Wiesencharakter. Außerdem ist nach Möglichkeit Ölzeug einzupacken, denn in der Eifel regnet es immer mindestens an einem Tag. In diesem Punkt unterscheidet es sich vom Pfingsttreffen nicht.

Mit Bedauern haben wir von Guido Brüning am 12. August die Nachricht aufgenommen, daß unser Clubmitglied Rolf Bodewig seinen US-Spider CS 1 auf dem Weg zum Nürburgring "zerlegt" hat. Zum Glück ist Rolf nichts passiert. Der Wagen geriet auf nasser Fahrbahn kurz hinter Müsch ins Schleudern, und schlug nach einem Dreher mit ca. 70 km/h mit dem Heck gegen einen Bordstein. Diagnose: Hinterrad abgebrochen, Vorder- und Hinterachse verzogen, diverse Karosserieschäden, Lenkgetriebe kaputt und Rahmen an der Hinterachse leicht verzogen. Es entstand ein Totalschaden von 26 TDM für die Versicherung, denn das Fahrzeug war vollkaskoversichert.

Aufrichtige Anteilnahme von der Redaktion

SU



Das ging nicht gut

OGP '99



Vorstand

Funktion	Name/Adresse	Aufgabe	Telefon
1. Vorsitzender	Christian Schlamp Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	Ansprechpartner für Mitglieder und Interessenten, technische Beratung AS/CS/CS1	040/6032290
2. Vorsitzender	Michael Möller Tinsdaler Kirchenweg 285 A 22559 Hamburg	Händlerkontakte, technische Beratung DS, Redaktionsmitglied (Ressort: Vorstand)	040/810421
Kassenwart	F.-Oliver Grahmann Steenrott 15 24214 Gettorf	Finanzen/Kasse, Ansprechpartner für Regionalleiter, Redaktionsmitglied (Ressort: Regionales)	04346/5155
Beisitzer	Stefan Benda Jahnkeweg 10 22179 Hamburg	Ansprechpartner für Veranstalter und Organisationen von Treffen	040/6410567
Beisitzer	Peter Bleßmann Mittelweg 126 20148 Hamburg	Händlerkontakte	040/4504125
Beisitzer	Tilmann Döring Krähenweg 35 22459 Hamburg	Technische Beratung CS0 / DS	040/5552190
Beisitzer	Sönke Suhr Neue Sülze 2a 21335 Lüneburg	Chefredakteur Spider Magazin Technische Beratung CS0/CS2	04131/269827
Beisitzer	Ralf de Vrée Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Verlage und Sponsoren, Redaktionsmitglied (Ressort: kurz&bündig)	04532/261319
		Internet, EDV, Redaktionsmitglied (Ressorts: Internet, Teilemarkt, Mitgliederbewegung)	

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Adresse	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24214 Gettorf	04346/5155
2 /Hamburg	Christian Schlamp	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	040/6032290
3 /Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
4 /Friesland			
5 /Bielefeld	Marco Kollmeier	Warburger Str. 44a 33098 Paderborn	05251/681554
6 /Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37574 Einbeck	05561/81530
7 /Köln	Guido Brüning	Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülpich	02252/81812
8 /Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/882181
9 /Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441/87301
10/München	Christoph Spanner	Sachsenkam 18 81369 München	089/7696699

Einfühlung und Vernunft.

F O R M A

Leidenschaft
des
Designs.

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



Rationalität
der
Produktion.

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



pininfarina

Ideenschöpfer. Automacher.