



SPIDER

MAGAZIN

*Oben ohne nach Kamp Lintfort !
Herbsttreffen September 2010*



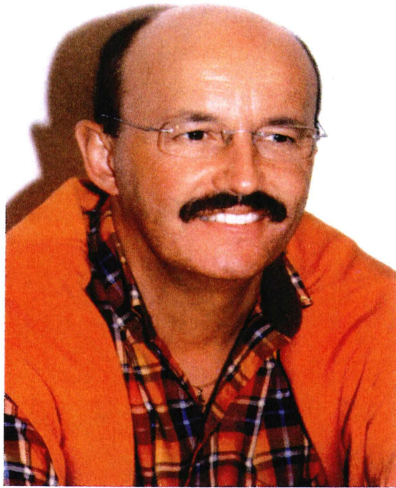
AUSGABE 03/04. 2010
26. JAHRGANG . € 4.50



124 SPORT SPIDER

FIAT

Editorial



Das Wort des Ersten

Hallo liebe Clubmitglieder! Viel ist in den letzten Wochen passiert. Wir hatten ein tolles Treffen in Kamp-Lintfort, welches Marion & Rainer Wilberts hervorragend organisiert und ausgerichtet haben. Das Hotel, das Essen und natürlich die Tages-touren waren sehr schön gewählt. Ein Abstecher ins Nachbarland Holland war auch dabei. Vielen Dank an Marion und Rainer für dieses schöne Herbsttreffen. Auf diesem Treffen wurde euch auch unser neues Werbekonzept vorgestellt. Wir haben, wie in Kiel beschlossen, eine neue Faltwand, neues Clubbriefpapier und Visitenkarten gestalten und produzieren lassen. Das Design, welches eine Werbeagentur für uns erstellt hat

wurde von den Clubmitgliedern auf dem Herbsttreffen in Kamp-Lintfort durchweg positiv bewertet. Wir werden in den nächsten Wochen im gleichen Design auch unsere Clubhomepage überarbeiten. Zusätzlich haben wir für unsere Haupttreffen und für regionale Veranstaltungen 2 neue Clubspannbänder im Clubdesign herstellen lassen. Ebenso hat sich unser Fundus an Werbematerial durch die Mitgliedschaft als ADAC-Kooperativclub um weitere ADAC-Spannbänder, Stehtische sowie Schirme erweitert. Damit steht jeder Region nun ausreichend Material für Veranstaltungen, Messen oder ähnliche Aktivitäten zur Verfügung. Neu ist auch das Design unseres beliebten

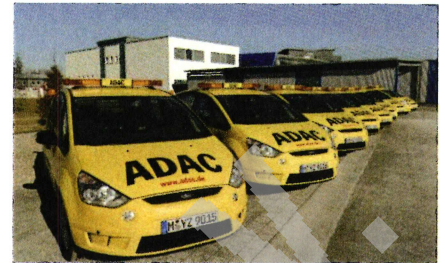
Spidermagazins. Wir hoffen, Euch gefällt das neue lebendige Design welches gemäß dem Motto „Ars vivendi“ oder in Deutsch „die Kunst zu Leben“ unser aller Einstellung bzw. Liebe zu unseren Fahrzeugen widerspiegeln soll. Der Vorstand freut sich über jede Mitarbeit, Anregung oder natürlich auch Kritik. P.S. Der späte Erscheinungstermin unserer Doppel-Ausgabe 03-04/2010 ist gesundheitlichen Problemen Eures Redakteurs geschuldet. I

Euer
Markus Höckelmann



Inhalt

Neu - Neu - Neu !



„Mein Spider und ich“
Bericht von Bodo Wallerath
Seite 10 - 11

Der ADAC stellt
sich vor...
Seite 13

Editorial

Das Wort des Ersten 3

Inhalt/ Impressum

4 - 5

Clubinfo

Vorstand 6

Mitgliederbewegung 7

Regionen & Regionalleiter 8 - 9

Der ADAC stellt sich vor 12 - 13

Einladung
Jahreshauptversammlung 26

Nachruf für Clubmitglied 27

Clubshop

38

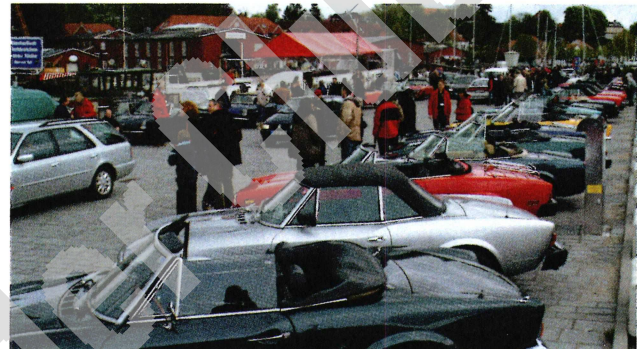
Reportagen

Mein Spider und Ich 10 - 11

Bericht Herbsttreffen in
Kamp-Lintfort 28 - 31

Geschichten rund um
Spider 34 - 35

Bericht Oldtimermesse
„Classic Days Schloss Dyck“ 36 - 37



Bericht Herbsttreffen
„Kamp-Lintfort 2010“
Seite 28 - 31

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4- jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, bei Nichtmitgliedern erheben wir eine Schutzgebühr von Euro 4,50 pro Heft

Die Auflage 03-04/2010: 320 Stück

Redaktion und Anzeigenleitung,
Satz & Layout :

Markus Höckelmann
Ribbeckweg 11
14476 Potsdam

Druck :

Druckhaus Gera GmbH
Jacob A.- Morand-Straße 16
07552 Gera

Die Zeitschrift und ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Haftung auf Praktikabilität. Nachdruck, auch nur auszugsweise ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.



Haupttreffen im Juni 2011
„Sachsenrallye“
Seite 22



Fiat News
Seite 23



Holgers Tipps & Tricks
Lenkung schwergängig ?
Seite 26



Bericht von den
Classic Day Schloss Dyck
Seite 30 -31

Spider Magazin recycelt

Spider Magazin 1990	14 - 15
Spider Magazin 1990	16 - 17
Spider Magazin 1990	18 - 19
Spider Magazin 1990	20 - 21

Aktuelles

Haupttreffen Pfingsten 2011	22
Fiat News, Werbung	23
Termine	24 - 25
Holgers Tipps & Trick	32 - 33

Hotlines

Fiat 124 Spider Club - Hotline Tel. : 021 51/82 07 171
Fax.: 055 04/99 90 02

Spider Magazin - Hotline Tel. : 036 00 2/51 98 0

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos. Bei gewerblichen Anzeigen gilt die Anzeigenpreisliste 01/2007. Erhältlich unter : mh@fiatspider.de

Bankverbindung Club

Hamburger Sparkasse

BLZ : 200 505 50

Konto : 1259 121 752

Der Fiat 124 Spider Club e.V. im Internet : <http://www.fiatspider.de>

Redaktionsschluss

SM 01/2011 15.03.2011

Fotos dieser Ausgabe

Holger Grießbach
Markus Höckelmann,
sowie die genannten Autoren



Vorstand

Funktion	Name /Adresse	Aufgabe	Telefon / E-Mail
1. Vorsitzender 	Markus Höckelmann (mh) Ribbeckweg 11 14476 Potsdam	Gesamtverantwortlicher im Sinne der Satzung, Clubkontakte	0332021/430 450 mh@fiatspider.de
2. Vorsitzender 	Holger Grießbach (hgb) Blücherstraße 15 47799 Krefeld	Webadmin., Archiv, Internet, EDV	02151/82 07 17 1 0172/21 57 25 7 hgb@fiatspider.de
Kassenwart 	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse	04152/79 86 6 md@fiatspider.de
Beisitzer 	Andreas Wieser (Andy) Bergring 6 37133 Friedland	Mitgliederbetreuung	05504/99 90 00 05504/99 90 02 Fax andy@fiatspider.de
Technikbetreuung 	Rolf Bodewig (rb) Sülzgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik	0221/43 64 72 technik@fiatspider.de

Mitgliederbewegungen



Sussek	Norbert	Graf v. Dürenstrasse 6	74196	Neuenstadt
Krause	Gerhard	Kneippweg 29	25746	Heide/Holstein
Holst	Gerd	Im Hülsenbusch 85	21614	Buxtehude
Schütz	Timo	Bechelstrasse 7	56073	Koblenz
Nickel	Heiko	Steinrutschweg 62a	51107	Köln
Aicher	Claus	Kölner Str.65/Eing. Hof	51379	Leverkusen
Wegener	Thomas	Blankenburg 38	51381	Leverkusen
Klingbeil	Tim-Carlos	Wenzendorfer Strasse 2b	21244	Buchholz/Nordheide
Reitz	Oliver	Rauhkopfstrasse 3	83727	Schliersee

Liebe Mitglieder und Spideristi,

das von Marion + Rainer Wilbertz organisierte Herbsttreffen in Kamp-Lintfort war wieder einmal ein voller Erfolg. Bei strahlendem Sonnenschein wurden mit über 30 Spider die Strassen am Niederrhein und im benachbarten Holland unsicher gemacht.

Ein schönes Hotel mit nettem Ambiente rundete die Sache krönenderweise ab, bei den allabendlichen Benzingesprächen wurde von den anwesenden Mitgliedern zu später Stunde die Idee eines gemeinsamen Herbsturlaub am Gardasee geboren.

Bereits jetzt befindet sich eine Reise zum Gardasee im September 2011 in der Vorplanung, Marion + Rainer sind dort federführend.

Nochmals vielen Dank von Seiten der Mitgliederbetreuung an Marion + Rainer für dieses schöne Treffen.

Nun noch in eigener Sache : Hoffentlich jeder von uns erwartet mit Spannung das nächste Spider-Magazin. Um dieses Magazin auch mit Inhalt zu füllen, sind wir auf Euch, die Mitglieder und Eure aktive Mitarbeit zur inhaltlichen Gestaltung angewiesen.

Schreibt uns Eure Geschichten rund um den Spider, wie seid ihr zu diesem Fahrzeug gekommen, was verbindet Euch damit ? Was ist Euch lustiges rund um den Spider passiert ? Schreibt uns Eure Urlaubsberichte, Treffenberichte, einfach alles rund um das Thema : "Mein Spider und ich". Eine E-Mail an mh@fiatsspider.de, garniert mit einigen Fotos, und schon könnt Ihr "Eure Geschichte" in einem der nächsten Spider-Magazine nachlesen.

Anschriften- und sonstige den Club betreffende Änderungen bitte wie immer an Andy@fiatsspider.de.

Viel Spaß mit Euren Spidern und beim Lesen des Spider-Magazin wünscht Euch

Euer Andy007



Regionalleiter & Clubregionen



Region 2



Region 7



Region 1



Region 5

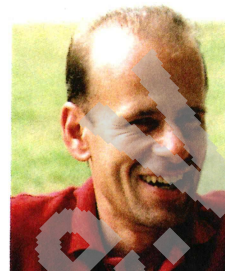
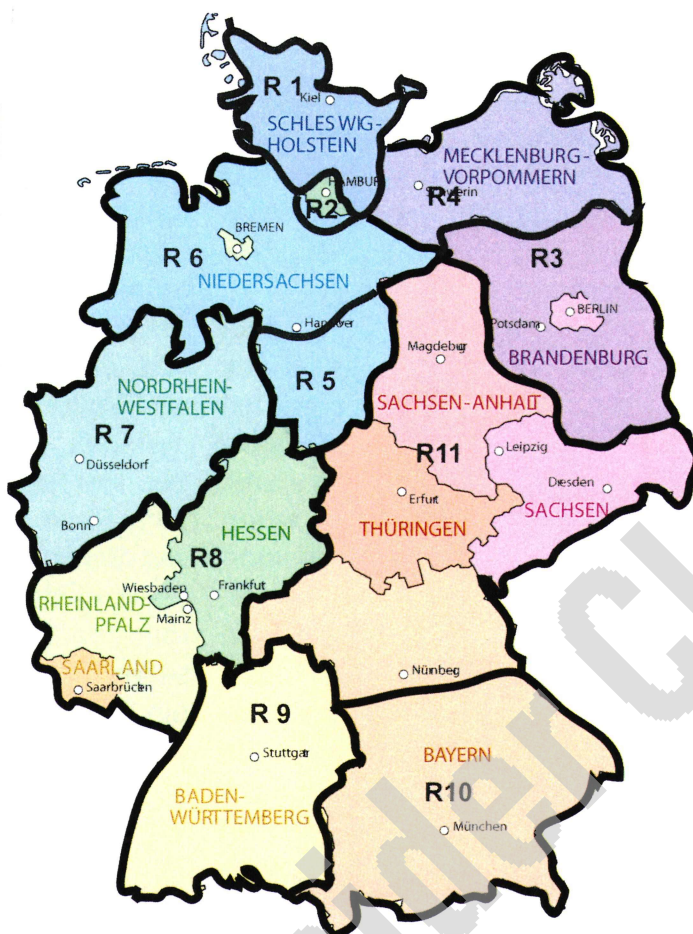
Quelle :
© Basiskarte: www.kartenwelten.de

Region 1	Schleswig Holstein region-1@fiatspider.de	Armin Hefner 0170-2307295	Alte Dorfstraße 32 24790 Rade
Region 2	Hamburg region-2@fiatspider.de	Michael Dusch 04152 - 79866	Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht
Region 3	Berlin region-3@fiatspider.de	Uwe Boddenberg 030 - 30099229	Dickenweg 32a 14055 Berlin
Region 4	Friesland region-4@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	
Region 5	Bielefeld region-5@fiatspider.de	Thomas Eimer 05224 - 9374950	Am Dresch 15 32130 Enger
Ausland & Allgemeiner Clubkontakt mail@fiatspider.de		02151 - 8207171 02151 - 8207170	(Hotline) (Fax)

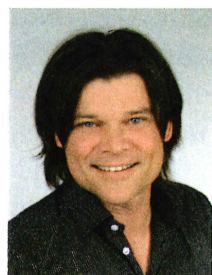
Regionalleiter & Clubregionen



Region 6



Region 3



Region 9



Region 10

Quelle :
© Basiskarte: www.kartenwelten.de

Region 6	Hannover Kassel region-6@fiatspider.de	Christian Zöllner 0531 - 62164	Jüdelstraße 42 38126 Braunschweig
Region 7	Köln region-7@fiatspider.de	Petra Boljahn 02151 - 313517	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld
Region 8	Frankfurt region-8@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	
Region 9	Stuttgart region-9@fiatspider.de	Jochen Haase 0151-24139046	Weinbergstrasse 23 74226 Nordheim
Region 10	München region-10@fiatspider.de	Christoph Spanner 08092 - 33231	Enthammerstrasse 6 85567 Grafing
Region 11	Würzburg region-11@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	



„Mein Spider und ich“

Wir schreiben das Jahr 1984: Renault bringt den ersten europäischen Kompakt Van „Espace“ auf dem Markt, der Liter Super kostet DM 1,41 und Schweini kommt zur Welt.

In den USA, Los Angeles, finden die XXIII. Olympischen Sommerspiele statt und uns ging so langsam das Henna Rot unseres BMW 323i auf die Nerven. Bis dahin war der BMW 323i, nach einem 1602 und zwei Enten, unser Traumauto wenn das Rot nicht wäre. Was nun? Zwei Autos mit Verdeck hatten wir schon, zwei Autos mit PS auch.

Was lag also näher als ein Auto mit Verdeck und PS. Auto Motor Sport kaufen, Kleinanzeigen studieren und Spitfire finden. Doch bei intensivem Studieren finden wir den Spitfire zu klein.

Die nächste Wahl fiel auf einen Alfa bei einem Alfahändler in Solingen.

10 Minuten Fahrt und 1 Minute Sitzen und die Sache war geklärt: Kein Alfa! In dem Alfa hatte ich das Gefühl, ich sitze mit dem Kopf an der Heckscheibe.

Die nächste AMS wurde gekauft, Ausgabe 10. im Mai 1984 und wie für uns gedruckt, ein Bericht über Cabrios 84. Und da war er nun, der Spider, ein Volumex, noch nie was davon gehört. Ein Ex Fiat 124 Spi-

der, davon hatte ich schon mal gehört, vielleicht auch mal gesehen, aber ich kann mich an nichts erinnern.

Zweisitzer, wenig Dach viel PS, das was wir gesucht haben und eine sagenhafte Karosserie.

Panik machte sich plötzlich breit! Was !! Nur 200 Stück werden gebaut. Oh Gott! Ich sah schon den Spider überall hin rollen nur nicht zu uns. Am nächsten Tag klapperten wir Fiathändler in Düsseldorf und Solingen ab und hörten immer das gleiche: Nee den kriegen wir nicht, da gibt es ausgesuchte Händler. Die Panik behielt ihre Breite. Am nächsten Tag ging die Suche weiter und wir landeten im Fiat Autohaus in den Hanielgaragen. Da lag ja ein Prospekt von einem schwarzen Volumex. Der nächste Verkäufer war unser, eine halbe Stunde später hatten wir ein Prospekt und einen unterschriebenen Kaufvertrag für einen Pininfarina Spider Europa Volumex, Farbe Rot oder Schwarz-metallic, das war unklar aber auch egal. Zehn Spider sollte die Fiat-Niederlassung bekommen, Liefertermin war Anfang bis Mitte Juli.

Unser BMW wurde im Juni verkauft, Ende Juli machten wir uns Gedanken über den Liefertermin, immer hin haben wir die letzten vier Wochen mit Vorfreude verbracht, die jetzt allmählich mit der Auslieferung belohnt

werden sollte. Ab hier geht's in Telegrammform weiter: Nachfragen, unfreundliche Verkäufer, die sich nur für Olympia interessieren, Übersetzer für Italienisch, Anwalt, Ersatzauto leihweise, Schadenersatz, Frust. Stopp!

Am 29.10.1984 fuhren wir von der Fiat-Niederlassung in Richtung Düsseldorf Innenstadt, ohne Spider. Auf der Herzogstrasse in Richtung Rheinbrücke fuhren wir wie immer an einer kleinen Fiatwerkstatt mit Verkaufsraum vorbei und trauten unseren Augen nicht. Da stand ein Pininfarina Spider Europa in Azur-metallic. Bremsen, wenden und anhalten war gleichzeitig.

Auf die Frage: „Kann ich den Spider kaufen?“ bekam ich die Antwort „Der Spider wurde von einer Frau bestellt, die eventuell vom Kaufvertrag zurücktritt, weil die Farbe der Innenausstattung nicht mit der im Kaufvertrag übereinstimmt. Ich würde spätestens in zwei Tagen Bescheid bekommen, versprach mir die Mutter des Werkstattbesitzers A. Wildenauer. Einen Tag danach klingelte das Telefon, der Spider sei frei und zu haben, wenn ich bis zum 31. vorbeikomme und unterschreibe, kann der Wagen zum 05.11 zugelassen und abgeholt werden.

Seit dem 05.11.1984 sind wir Besitzer eines Pininfarina Spider Europa Modell 85. Bis heute habe ich den Kauf



nie bereut. Gut, manchmal wünschte ich mir ein U-Boot. Das hat aber mehr mit dem Wetter zu tun. Mit der Zeit habe ich mich von einigen Dingen getrennt: Stoßstangen, Alufelgen, Frau. Aber nicht trennen werde ich mich von meinem Spider. Der wird, wie so einige Spider im Club, vererbt.

Irgendwann werde ich mit meinem Spider nach Italien fahren und ihm seine Heimat zeigen!

Bis dahin , schöne Grüße
Bodo Wallerath

A. WILDENAUER K. G. 4000 Düsseldorf
MOTORFAHRZEUGE Talstr. 36 u. Herzogstr. 33

Telefon (0211) 377008 / 09
Bankverbindung: Bank für Gemeinwirtschaft Düsseldorf
Konto-Nr. 1033 569 500
Dresdner Bank, Düsseldorf 2 119 742
Postscheck-Konto Köln 1212 52 - 505

Quittung über DM 28.347,21

Von Frau Birgitt Wallerath, 5650 Solingen, Kohlsberg 3

für Kto.-Neuwagen - Fiat- Pininfarina-Spider-Europa-85-

DM achtundzwanzigtausenddreihundertsiebenundvierzig 21/100

in bar richtig erhalten zu haben, bescheinigt hiermit

In Scheck Nr. 790498 u. ü. V. auf Bank Bild. Sparkasse pro

Düsseldorf, den 5. Nov. 19 84 **A. WILDENAUER K. G.**
MOTORFAHRZEUGE *H. H. H. H.*

Nur der von der Kasse gedruckte Betrag gilt als Quittung



ADAC

Aktueller Info-Service über Oldtimer und Youngtimer

Jetzt abonnieren unter: www.adac.de/newsletter

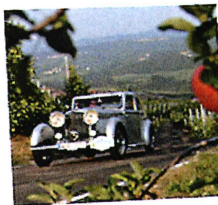
ADAC Oldtimer-Newsletter
Kostenlos – alle 14 Tage neu!

ADAC

ADAC Oldtimer-Newsletter

www.adac.de/oldtimer

Newsletter weiterempfehlen



Sehr geehrte(r) Newsletter-Abonent(in),

der Info-Service der ADAC Oldtimer-Sektion für alle Besitzer, Fahrer, Fans und Freunde historischer und klassischer Fahrzeuge informiert zu Technikthemen/-Tipps, Toureninformationen, Interessenvertretung, Verkehrspolitik, Gesetze, Urteile, Veranstaltungs-/Messehinweise und vieles mehr...

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen Ihr
ADAC Oldtimer-Team

ADAC Trentino Classic

Motorwelt vor 30 Jahren

Veranstaltungsdatenbank



Der ADAC stellt sich vor...



Sehr geehrte Clubfreunde,

nachfolgend möchten wir Sie gerne über Deutschlands erste KFZ-Versicherung mit Familien-Vorteil informieren.

In diesem Jahr lohnt sich für Autobesitzer der Versicherungswechsel zum Jahresende ganz besonders. Die ADAC Autoversicherung AG bietet die neue Auto-Familienversicherung an, die es in Deutschland noch nicht gegeben hat. Das besondere daran: Erstmals können alle Fahrzeuge einer „Familie-Flotte“ unter einem Dach erfasst werden. Jedes Familienmitglied bekommt so einen Rabatt von bis zu zwölf Prozent – egal, ob es sich bei dem versicherten Fahrzeug um ein Auto, Motorrad oder Wohnmobil handelt.

Als Familie definiert der ADAC dabei auch nichteheliche Gemeinschaften, sogenannte „Patchwork“- und Vielgenerationen-Familien sowie gleichgeschlechtliche Partnerschaften. Kriterium ist die häusliche Gemeinschaft, also die gemeinsame Adresse. Aber auch Kinder bis zum 27. Lebensjahr, die wegen einer Ausbildung oder des Studiums in einer anderen Stadt wohnen, gehören dazu.

Neben dem Rabatt der Auto-Familienversicherung von bis zu zwölf Prozent (je nach Anzahl der Fahrzeuge) gibt es noch weitere Vorteile: Neu hinzukommende Fahrzeuge werden mit einer Sondereinstufung belohnt. Dadurch startet z.B. der Zweitwagen sofort in der Schadenfreiheitsklasse 2, der Wagen des Kindes, wenn er denn als drittes Fahrzeug gemeldet ist, beginnt sogar mit der SF 3. Führerscheinneulinge, die sonst meist mit Klasse 0 (240 Prozent) einsteigen müssen, bekommen in der Auto-Familienversicherung also einen besonders attraktiver Start ins Autofahrerleben.

Alle Versicherten unter dem Familiendach behalten ihren persönlichen Vertrag, die eigene Rechnung und den eigenen Schadenfreiheitsrabatt. Und unabhängig von der Auto-Familienversicherung gibt die ADAC-Autoversicherung einen Nachlass von zehn Prozent für Fahrzeuge mit zukunftsorientierten umweltfreundlichen Antrieben wie Gas-, Elektro-, Ethanol- oder Hybridfahrzeuge.

ADAC-Korporativclub-Mitglieder profitieren zudem bei der ADAC ClassicCarVersicherung und der ADAC Autoversicherung von weiteren exklusiven Nachlässen.

Eine unverbindliche Versicherungsberechnung, die Sie in jeder ADAC-Geschäftsstelle erhalten kann sich auch für Sie lohnen. Diese finden Sie unter www.adac.de/geschaeftsstellen.

Mit freundlichen Grüßen,

Klaus Robl
ADAC e.V.
Markenclub-Betreuung (MKM)
Am Westpark 8
81373 München
Telefon: (089) 76 76 - 22 28
Fax: (089) 76 76 - 22 27

www.adac.de/clubs
www.adac.de/motorrad
www.adac.de/oldtimer



Spider Magazin recycelt

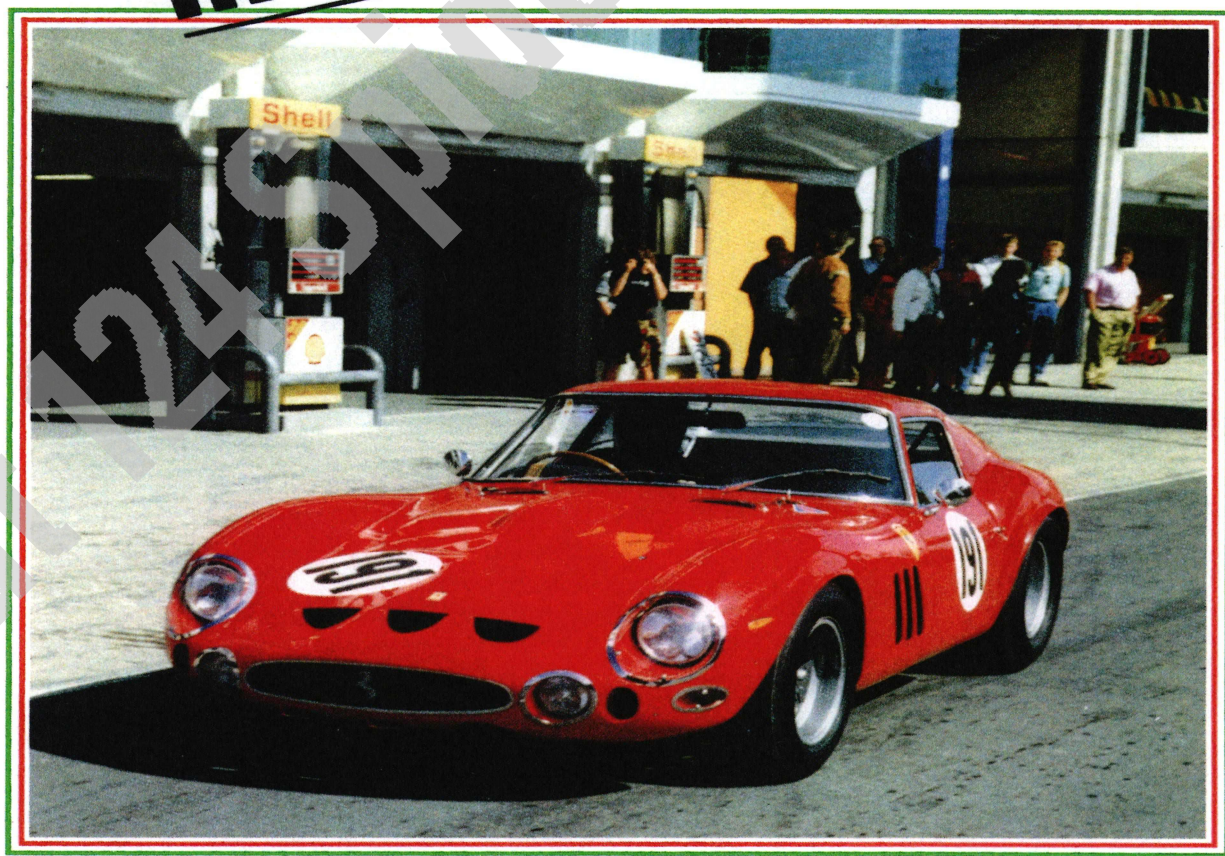
Hallo Spideristi,

In diesem heft werden Artikel aus dem Spider-Magazin 03/1990 recyclet.

Diesmal habe ich etwas über die Bremsen heraus gesucht, denn das ist ja immer wieder ein großes Thema, auch im Forum. Dann habe ich für die vielen Tuningfans einen großen Bericht zusammengestellt, der erste Teil ist aus dem Spider-Magazin 01/90 und der zweite aus dem Magazin 03/90. Vielleicht findet ihr ja eine Anregung für euch dem Spider etwas mehr Power zu spendieren. Und zu guten Schluss, wer sie noch hat, am besten mit einer Kette im Handschuhfach befestigen, denn das ist ein begehrtes und rares Teil.

Viel Spaß beim Lesen.

Gruß
Euer Holger



Ausgabe 3/90

6. Jahrgang

5,- DM



Die Bremsanlage

Wer kennt es nicht, der Spider zieht beim Bremsen einseitig? Solange man sich beim Bremsen nicht am Lenkrad festkrallen muß und der Spider mal zur einen und mal zur anderen Seite zieht, ist die Bremsanlage noch in Ordnung. Diese Unarten sind nämlich typisch für Schwimmsattelbremsen älteren Konstruktionsjahres. Seid ihr euch jedoch nicht sicher, ob die Bremsen noch im Limit liegen, fahrt zum nächsten Bremsenprüfstand (z.B.: ADAC) und verschafft euch Klarheit. Achtet während des Bremsentests auf einen langsamen Anstieg der Pedalkraft und wiederholt den Vorgang mehrmals, um zu einer möglichst sicheren Aussage zu gelangen. Stellt ihr fest, daß der Spider permanent zu einer Seite zieht, ist Arbeit angesagt. -Im Zweifelsfall laßt euch beraten. Für das einseitige ziehen gibt es mehrere Ursachen.

- Falscher Zusammenbau der Bremsanlage.

Zwischen Bremsträger und Bremszange sitzen zwei Gleitsteine (L-förmige Keile). Diese Keile werden auf jeder Seite mit je einem Splint gesichert; schließlich sitzt am Träger noch ein Bügel, der den Splinten nun eine gewisse Bewegungsfreiheit läßt. Auf diese Weise werden die Keile gegen ein mögliches Herausfallen gesichert. Jener Bügel muß hinter dem Keil liegen, d.h. in Richtung Radnabe. Das Bild soll euch den korrekten Einbau verdeutlichen:

Abhilfe: Bei falschem Zusammenbau Splinte herausziehen, Keile nach vorne herausdrücken, Bügel in Richtung Radnabe drücken, Keile wieder einschieben und mit Splinten sichern.

- Gleitstein (Keil) schwergängig.

Sind die Gleitflächen des Keils verschmutzt, kann es ebenfalls zu einer einseitigen Bremswirkung kommen.

Abhilfe: Das Windleitblech (nur hinten) ist zweigeteilt, nach Lösen der entsprechenden Schrauben (insgesamt 4 Stück) kann das kleinere der beiden Bleche entfernt werden. Nun Splinte ziehen, Keile herausdrücken und Bremszange abnehmen, Keile reinigen und beidseitig mit Kupferpaste bestreichen; mit den Gegenflächen am Bremsträger und an der Bremszange genauso verfahren, schließlich in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen.

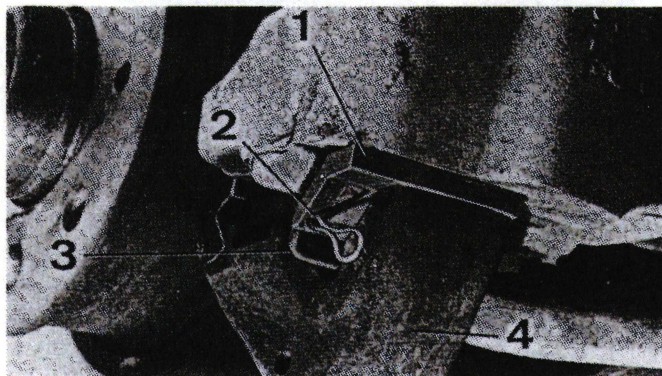
Weitere Ursachen für ein einseitiges Ziehen der Bremsen können hier nur aufgezählt werden, da die ausführliche Beschreibung der erforderlichen Arbeiten für's Spider Magazin zu langatmig werden würde, daher sei an dieser Stelle nur auf die einschlägige Literatur verwiesen. Doch nun zu weiteren Fehlerquellen:

- Luft im Bremssystem
- Abgefahrene Beläge
- Starke Riefen in den Bremsscheiben
- Gealterte, schwergängige Zangen
- Aufgequollene Bremsschläuche

Der letzte Punkt ist insofern bemerkenswert, als daß man ihn kaum als Ursache vermuten würde. Vor allen Dingen altern die vorderen Bremsschläuche mit der Zeit, dabei verkleinert sich der innere Querschnitt, was dann zu der einseitigen Bremswirkung führen kann. Ein so gealterter Schlauch läßt sich von außen nicht erkennen!

Weiterhin gut Brems - Euer Thorsten Machner

Anm. d. Red.: Wir waren begeistert von Thorstens Initiative - er schickte uns 13 (!) Artikel mit praktischen Hinweisen und Tips rund um den Spider. Wir würden uns freuen, wenn sich das eine oder das andere Mitglied dadurch animiert fühlen würde.





Leistungssteigerung - ein kalkulierbarer Gewinn?

Seit geraumer Zeit beobachte ich bei einem Großteil der Clubmitglieder ein Phänomen, dessen Vorhandensein mich mit Besorgnis erfüllt und daher näher charakterisiert werden soll. Ohne Umschweife auf den Punkt zu kommen: Es grassiert eine Technikphobie in unseren Reihen.

Ich denke dabei nicht an die geringe Neigung mittels Schraubenschlüssel und Meßuhr eine Störung zu beseitigen - dies obliegt natürlich der Lust und Laune des Einzelnen an derartigen Eingriffen - oder an mangelndes Interesse, nein, weitaus bedenklicher ist die Tatsache, daß vielerorts nicht einmal geringste Kenntnisse über das Funktionieren der Antriebseinheit [Motor-Getriebe-Differential] vorhanden sind.

In diesem Zusammenhang klingt mir immer dann die Frage eines Spötmers in den Ohren, ob unser Club nicht bloß eine Ansammlung von dekadenten PS-geifernden Sportwagenfetischisten sei.

So kraß diese Anschuldigungen auch sein mögen, ganz unwahr sind sie nicht. Natürlich sind wir weder dekadent noch Sportwagenfetischisten, denn der Spider ist abgesehen vom sportlichen Äußeren alles andere als ein rasantes Fahrzeug. Die PS-Gier ist aber tatsächlich vorhanden.

Mit gutem Recht, wie mir scheint, denn die Leistungen der 2 l-Einspritzer sind alles andere als berauschend. Die Frage aus einem der letzten Spidermagazine, ob man Tuning brauche, kann mit geringen Einschränkungen nur mit einem deutlichen "JA!" beantwortet werden.

Ich möchte damit der von Ralf [siehe SM1/89] vertretenen Gruppe von Spiderfahrern nicht zu nahe treten, aber sein Artikel bereitet mir doch einiges Kopfzerbrechen. Was bitte hat Offenfahren mit Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen zu tun und wieso hat ein 130 PS-Motor keinen vernünftigen Leerlauf mehr?

Kurz: Tuning ist, vernünftig betrieben, eine sinnvolle und in keiner Weise Laufleistungsverkür-

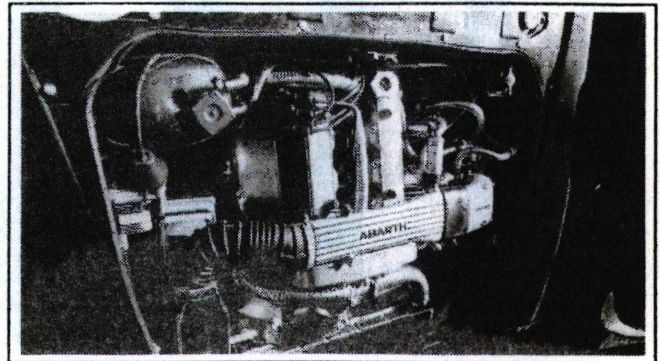
zende Maßnahme. Auch die Alltagstauglichkeit geht dabei nicht verloren, vorausgesetzt, daß man den oben erwähnten Durchblick hat.

Die folgende Artikelserie soll ein wenig Licht ins Dunkel der Motorentechnik und Leistungssteigerung bringen. Für die einen als Wegweiser zu eigenen Umbauten, als Beurteilungshilfe des großen und leider nicht immer seriösen Tuningmarktes für andere und als Ärgernis für diejenigen, die während der Suche nach verchromten Wischwasserdüsen auf die Originalität ihres Triebwerkes schwören.

Konstruktive Richtlinien im Sportmotorenbau

Im Folgenden werden die Konstruktionsgrundlagen für einen Sportmotor [ich meine keinen Rennmotor, dieser bietet in punkto Abgasqualität, Lärmentwicklung und Alltagstauglichkeit keinen gangbaren Weg] erwähnt und insoweit näher unter die Lupe genommen, wie sie für den Fiatmotor von Bedeutung sind.

Den einfachsten Weg zu höheren Leistungen und Drehmomenten weisen vergrößerte Hubräume. Sie versprechen eine füllige Drehmomentkurve, unproblematische Nenn- und Höchstdrehzahl sowie





eine beachtliche Geschwindigkeit beschleunigt und wieder abgebremst.

Den Ausweg, hohe Drehzahlen in Einklang zu bringen mit erträglichen Beanspruchungen im Kurbeltrieb [Welle, Lager, Kolben + Pleuel] bietet ein geringer Hub. Denn er bestimmt, zusammen mit der Drehzahl, die mittlere Kolbengeschwindigkeit als den Weg, den der einzelne Kolben in der Zeiteinheit zurücklegt [in m/s oder ft/min]. In der Regel wird mit der mittleren Kolbengeschwindigkeit in Kor-

überlegene Elastizität. Sie beanspruchen dafür mehr Raum und Gewicht und sind meist durch Modifikation vorhandener Teile zu erreichen. Umgekehrt stellen die höheren Leistungen eines gleichstarken kleineren Motors größere Ansprüche an die Werkstoffe und Bearbeitungsgüte; doch sie verteuern die Herstellung erst im Bereich des Rennmotorenbaus.

Da die Leistungen linear mit den Drehzahlen wachsen - gleichgroße Füllungen und Mitteldrücke unterstellt - sind hohe Drehzahlen fundamentale Voraussetzungen für hohe Literleistungen. Mit den Drehzahlen wachsen jedoch die Massenkräfte und andere Belastungen rasch bis zu einer Grenze, die die Lebensdauer verkürzt.

Nun gewinnen Drehzahlen wie Literleistungen in Verbindung mit der Motorgröße konkrete Bedeutung erst mit dem Hub, den die Kolben für jede Kurbelwellenumdrehung zweimal absolvieren, jedesmal von "Null" im Totpunkt auf

respondenz zur Nenndrehzahl bei Höchstleistung gerechnet.

Achtung: Die Höchstdrehzahl liegt oftmals wesentlich höher als die Nenndrehzahl bei Maximalleistung. Sie zu ignorieren wäre riskant, da bei Viertaktmotoren im allgemeinen die Gefahr des Überdrehens nicht den Kolben, Pleueln und Lagern sondern dem Ventiltrieb droht.





Die Trägheitsmomente übersteigen die Federkräfte, es kommt zum sogenannten Ventilflattern, welches meist mit der folgenschweren Kollision von Ventilteller und Kolbenboden endet.

Ein kurzer historischer Seitenblick: bereits 1913/14 liefen die Grand-Prix-Motoren bei 3200 U/min mit Kolbengeschwindigkeiten von 16-18 m/s, bevor sich nach weiteren 10 Jahren bei Drehzahlen von 5000-6000 U/min das moderne Niveau von 18-22 m/s einstellte.

Neben der relativ niedrigen Kolbengeschwindigkeit spricht für den Kurzhuber, daß bei gegebenem Volumen größere Ventile und Ausgangskanäle im Zylinderkopf unterzubringen sind. Die verbreitete Ansicht, kurzer Hub beeinträchtigt den Liefergrad und das Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen, ist kaum stichhaltig, weil etliche andere konstruktive Maßnahmen [hier nicht näher aufgeführt] viel deutlicher zur Geltung kommen.

Nutzdrücke, Verdichtungen, Klopffestigkeit

Der Nutz- oder Mitteldruck geht ohne Einschränkung in die Motorleistung ein und ist mit der Drehmomentkurve [bei geeignetem Maßstab] sogar identisch. Folgende Faustformel erklärt den unmittelbaren Zusammenhang zwischen Nutzdruck und Literleistung:

Falls $N_l = 0,01n$ dann ist $p_e = 9,0$ d.h. falls also zufällig die Literleistung 1% der dazugehörigen Drehzahl erreicht z.B. 70 bei 7000 U/min beträgt der Mitteldruck p_e exakt 9,0 kp/cm². Bei höheren Drehzahlen liegt der Mittelwert entsprechender niedriger und umgekehrt.

Wieweit nun der große und unmittelbare Einfluß der Verdichtung auf die entstehenden Gasdrücke und Temperaturen verwertet werden kann, ergibt sich aus der Harmonie des Motors und seinem Kraftstoff, den Oktanzahlen, die der Motor beansprucht und die der Kraftstoff bietet.

Daher soll hier von "effektiver" Verdichtung die Rede sein, statt vom vordergründigen Zahlenverhältnis der Zylindergeometrie; denn was nützt das höchste Verdichtungsverhältnis, wenn die Füllung schlecht und der Gasdruck zu Beginn des 3. Taktes gering ist.

Sportmotoren vertragen grundsätzlich

höhere Verdichtungsverhältnisse als brave Alltagsmodelle, weil die besten Füllungen und Mitteldrücke erst bei sehr hohen Drehzahlen auftreten und die Verbrennung - als eine überaus schnelle Oxidation - zu unliebsamen Begleiterscheinungen förmlich keine Zeit mehr findet.

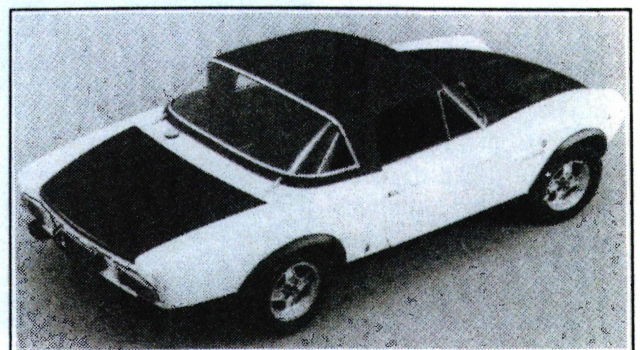
Andererseits bergen hohe Verdichtungsverhältnisse häufig mechanische Probleme, weil extreme Drehzahlen für erträgliche Beanspruchung der Ventilsteuerung eine weite Überschneidung der Steuerzeiten erfordern, frühe Einlaßöffnung und späten Auslaßschluß.

Wenn der Kolben den Totpunkt erreicht, stehen die Einlaßventile [schon] und die auslaßseitigen noch millimeterweit offen, dürfen also keineswegs mit dem Kolbenboden kollidieren, dem seinerseits jede Aussparung und "Tasche" doppelt schadet:

Sie schwächt ihn, nimmt vermeidbare Wärme auf und verunstaltet in aller Regel das gewünschte Brennraumprofil. Dies alles unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Spitzendrücke - und damit die mechanischen Belastungen - wesentlich stärker steigen als die gewünschten Mitteldrücke sowie dem Dilemma der steigenden Klopfneigung [Selbstzündung des Gemisches], lassen eine Verdichtungssteigerung zu einer Maßnahme werden, die einer minuziösen Kalkulation bedarf.

Den größten Leistungsgewinn vermitteln aber weder hohe Drehzahlen noch Verdichtungsverhältnisse sondern die systematisch ausgewerteten Gasschwingungen im Ein- und Auslaßtrakt. Sie fördern bei zweckvoll gestalteten und dimensionierten Leistungen, mit richtig abgestimmten Drehzahlen und Steuerzeiten den Gaswechsel und Füllungsgrad ungemein.

Christoph Zeitz





Leistungssteigerung - ein kalkulierbarer Gewinn (Teil 2)

Unter den in Teil 1 genannten Voraussetzungen wird sofort klar, daß dem Zylinderkopf als Träger der Ein- und Auslaßorgane, sowie einem Teil der dazugehörigen Kanäle ein besonderes Augenmerk gewidmet werden muß. Ich verzichte hier auf die Betrachtung anderer Bauformen, als der des 2 ohc (Over Head Camshaft) Kopfes, mit dem wir es zu tun haben, und stelle nurmehr fest, daß es sich dabei um die leistungsfähigste Konstruktion neben sv, ohv und 1 ohc-Steuerungen handelt.

Dabei entstehen die optimalen Leistungen reinrassiger Sportmotoren nur in halbkugelförmigen oder "linsenförmigen" Brennräumen mit:

1. V-förmig hängenden Ventilen - neuerdings wieder mit vieren für jeden Zylinder (1914 starteten 10 von 13 Marken mit Vierventiltechnik),
2. kleinen Oberflächen und großen Volumen, d.h. mit kompakten Brennräumen,
3. günstig angeordneten Zündkerzen, zwecks kurzer Flammwege, besonders neben heißen Auslaßventilen,
4. zweckmäßigen, engen Quetschspalten, um die Turbulenz zu steuern und die Verbrennung zu beschleunigen.

Für die Verbrennung ist der "Wert des letzten Millimeters", also die Distanz vom Kolbenboden zur Quetschfläche, sowie deren Größe von entscheidender Bedeutung. All denjenigen, die eine Verdichtungserhöhung durch übermäßiges Abplanen des Kopfes zu erreichen versuchen, sei hier gesagt, daß Quetschzonen mit mehr als 30% der Kolbenfläche die Wärmebilanz und vor allem die Abgasqualität verschlechtern.

Für gleichmäßige, kurze Flammwege gewinnt die Anordnung der Zündkerze eminente Bedeutung. Genaugenommen sind die "Brennzeiten" noch wichtiger als die Flammwege; die herrschende Gasturbulenz - besonders durch Quetschflächen verursacht -, überlagert die gleichmäßige Ausbreitung der Flammen, erzeugt gewissermaßen "Gegen- und Rückenwind". Als zuverlässiges Indiz für die Güte der Verbrennung gilt die Vorzündung, die jeder Motor für seine maximale Leistung benötigt. Sie soll, auch bei Rennmotoren mit höchsten Kolbengeschwindigkeiten nicht über 30° Kurbelwinkel betragen. Auf unsere Motoren reduziert, darf somit der Vorzündungsbe-

darf nach dem Tuning nicht merklich gestiegen sein. An dieser Stelle belehrt uns ein kurzer Seitenblick auf die Bosch-Richtlinien, daß ein einzelner, in tadellosem Zustand befindlicher Unterbrecher bis zu 18.000 Funken pro Minute zu produzieren imstande ist, bevor er zu "prellen" beginnt (d.h. bei Kontaktschluß infolge seiner Trägheit und der unvermeidlichen Elastizität seiner Mechanik vom Unterbrecheramboß zurückprallt - zu Lasten der ohnehin minimalen Schließzeiten). Dies kommt jedoch dem effektiven Zündungsbedarf eines Vierzylinder-Viertakters bei 9.000 U/min gleich.

Bedeutend höhere Praxisreserven bietet danach natürlich die "volltransistorisierte" Zündung (alle Einspritzermodelle) mit ihren 40.000 möglichen Funken pro Minute. Bei entsprechend präziser Wartung und Einstellung wird man an ein "up-speeding" der Zündanlage oder gar die Verwendung von Rennmagnetzündungen im Rahmen der von uns angestrebten Drehzahlerhöhung keinen Gedanken verwenden müssen.

Ergiebige Gaswechselvorgänge - aber wie?

Der bereits angedeutete, zentrale Leitsatz aller Überlegungen soll noch einmal deutlich postuliert werden:

Den entscheidenden Einfluß auf die Motorleistung nimmt das "Atmungsvermögen", prosaischer ausgedrückt: der Füllungsgrad.

Um ihn zu verbessern, muß man die Gaswege vom Ansaugtrichter bis zur Auspuffmündung genau verfolgen, um die möglichen Störungsquellen für die Strömung zu erkennen und zu beseitigen.

Die Ventilsteuerung

Zur Beschäftigung mit der Ventilsteuerung, die mit den Konturen der Brennräume in engem Zusammenhang steht, blenden wir noch einmal ein, daß die 2 ohc-Steuerung durch die Lage der Nockenwellen den kürzesten, (und damit steifsten) "Arbeitsweg" zu den heute ausnahmslos hängenden Ventilen vermittelt (keine Stoßelstangen, durch Verwendung von Tassenstößeln nicht einmal Kipphebel).



1. von Nocken und Steuerzeiten

Die Einlaßventile des siegreichen Mercedes-Rennmotors von 1914 öffneten erst im oberen Totpunkt (OT) und allein der Auslaßschluß erzeugte eine minimale "Überschneidung" (der Zeitraum in dem Ein- und Auslaßventile gleichzeitig offen sind). Nun sind die heutigen Werte (80° Überschneidung sind keine Seltenheit für per saldo verdoppelte Drehzahlen) keineswegs ein hohes Ziel um beste Füllungen zu erzeugen, sondern ein notwendiges Übel zur Beherrschung der enormen Beschleunigungen und Massenkräfte. Der gewünschte Ventilhub läßt sich leichter erzielen, wenn mehr Zeit zur Verfügung steht, - d.h. bei gegebener Drehzahl: mehr Kurbelwellenwinkel. Um ausreichende Ventilerhebungskurven unterzubringen, genaugenommen "Zeitquerschnitte", muß man das Diagramm "strecken", statt mit gleichen oder kürzeren Steuerzeiten die Ventile selbst, oder ihren Hub zu vergrößern. Die mit den Drehzahlen im Quadrat wachsenden Massenkräfte kann man daher durch längere Öffnungszeiten und Nocken mit milderer Konturen kompensieren, - oder durch bedeutend stärkere Ventildfedern, solange die Übertragungsorgane und die Ventile selbst diesen Weg mitmachen.

Der Einlaßschluß birgt mit unvermeidbarer, starker Drehzahlabhängigkeit den größten Leistungsgewinn. An zweiter Stelle rangiert die Auslaßvoröffnung, ("Vor-" und "Nach-" beziehen sich immer auf die Totpunkte) während die Überschneidung nach Größe und Lage im Zusammenhang mit der Abgasqualität mehr Bedeutung gewann, als im Rahmen der Leistungssteigerung. Den auf "spät" verschobenen Überschneidungen schreibt man bessere Füllungen bei niedrigen und mittleren Drehzahlen zu, ferner bessere Übergänge und geringeren Verbrauch, als den einheitlich "frühen" Überschneidungswinkeln hochgezüchteter Sport- und Rennmotoren.

Achtung:

Das grundsätzlich erstrebte sanfte und "ruckarme" Abheben und Aufsetzen der Ventile gilt nicht für die Auspufföffnung; erfolgt sie zu langsam, so erhitzen die durchpfeifenden, glühenden Gase den Ventilteller noch stärker, als es ohnehin schon der Fall ist (Auslaßventile arbeiten schon in biederer Alltagsmotoren im Bereich der Rotglut ca. 780° C). Auslaßventile dürfen daher weder zu früh, noch "schleichend" öffnen. Im Gegenteil: Falls eine Inspektion den Verdacht auf einen beschädigten Ventilsitz lenkt, empfiehlt sich der

Versuch, das betroffene Ventil über eine gewisse Zeit mit leicht vergrößertem Spiel arbeiten zu lassen - natürlich mit maßvollen Drehzahlen und Beanspruchungen. Man wahrt damit die Chance, einen Schaden im Anfangsstadium zu stoppen, und den Sitz wieder glatt zu hämmern.

2. Die Ventildfedern

Oft setzt das bereits erwähnte Ventilflattern der gewünschten Drehzahlsteigerung eine hörbare und gefährliche Grenze. Drastisch verstärkte oder zusätzlich montierte Federn, als Roßkur, vermindern zwar den mechanischen Gesamtwirkungsgrad ziemlich wenig, aber den Sicherheits- und Lebensdauerfaktor unvorhersehbar.

Neuere Untersuchungen über das gefährliche Abreißen von Ventilen und namentlich Auslaßventilen offenbaren die besondere, gewissermaßen doppelte Gefahr des Ventilflatterns. Außer der altbekannten Kollision der Ventile miteinander, oder eines Ventils mit dem Kolbenboden, führt das sog. "Nachschlagen" oder "Nachspringen" (hervorgerufen durch die Elastizität der Werkstoffe - siehe Unterbrecherkontakt) zum baldigen Ventilbruch. Daß eine um nur 5% herabgesetzte Federkraft die Ventile in systematischen Abreißversuchen und im kritischen Drehzahlbereich, eben mit Flattern und Nachspringen, bedeutend rascher und "mit Sicherheit" brechen ließ, sollte jeden Fahrer bedenklich stimmen, der einem altgedienten Motor Höchstdrehzahlen abverlangt. Eine Ermüdung der Ventildfedern um einen solchen Betrag ist nicht selten. Und ein abgerissenes Ventil, als typischer Erfolg eines "überdrehen" Motors steht mit seinen Auswirkungen hinter einem Kolben- oder Pleuelbruch nicht zurück.

3. Ventilbearbeitung und Ventilsitzwinkel

Die Grenzen einer Ventilvergrößerung sind durch die vorliegende "Mechanik" oder "Geometrie" eng gesteckt.

- Neben sehr großen Einlaßventilen stören die zu nahen Brennraumwände die Strömung.
- Der Platzbedarf der Sitzringe, die weder zu schwach werden, noch die umgebende Zylinderkopfwand beeinträchtigen dürfen, (Risse zwischen Sitzring und Kerzenbohrung wären die Folge) ist schnell zu groß.
- Die üblichen großen Steuerwinkel beschränken den Ventildurchmesser aufgrund der oben erwähnten Kollisionsgefahr.
- Zurückverlegte Sitze stellen keinen gangbaren Weg dar, da sie das Brennraumprofil unerwünscht verändern.



Ein Ventilsitzwinkel von 45 Grad - natürlich nicht zu verwechseln mit dem Ventilwinkel, den die Ventile untereinander bilden - bleibt auch bei Rennmotoren der Standard und 30°-Sitze eine gelegentlich auf die Einlaßseite beschränkte Maßnahme. Die Tatsache, daß ein 30°-Sitz eine "Verschleißbremse" (geringere Flächenpressung und weniger Reibung) darstellt, rückt in den Hintergrund, da er das Ventil wesentlich schlechter zentriert - und das gewinnt an Bedeutung, wenn man die dazugehörige Ventilführung nachträglich kürzt. Diese beliebte Tuning-Maßnahme sollte, wie man seit eh und je glaubte, im Interesse der Wärmeableitung unbedingt auf die Einlaßführungen beschränkt bleiben ... bis Untersuchungen enthüllten, daß gekürzte Führungen die Temperatur der Auslaßventile eindeutig herabsetzen, weil die vor-

stehenden Enden der ungekürzten Führungen mehr Wärme aufnehmen, als sie ableiten.

Als Sitzbreite des Einlaßventils reichen unbedenklich 1,5 mm, aber auf der Auslaßseite besser 1,8 bis 2 mm. Zwar dichten schmale Sitze in jedem Fall besser als breite, doch beschneiden sie die Wärmeabfuhr. Daß die Ventilteller ganz außen, die Sitzringe aber innen tragen, versteht sich, ungeachtet der abgerundeten Kanten, von selbst; denn es wäre ja widersinnig, den Gasstrom stärker als unvermeidlich abzulenken - oder gar ein größeres Ventil auf eine unveränderte Kanalmündung zu setzen. Falls letztere also nicht erweitert werden kann oder soll, verspricht das "kleinstmögliche" Ventil die beste Füllung.

Euer Christoph Zeiz

– Dies ist unser neues PopUp-System für Messen –

FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.

124 SPIDER

WWW.FIATSPIDER.DE



Haupttreffen Juni 2011



Haupttreffen 2011 „Sachsenrally“



Zum Haupttreffen 2011 möchten wir Euch Sachsen und Thüringen ein wenig näher bringen.
Wer noch ein Namensschild von einem der letzten Treffen hat, möge diese bitte mitbringen !

Wir freuen uns auf euch.
Marina & Markus

Termin: 10. - 13.06.2011

Unterkunft: Wasserschloss Klaffenbach, Schlosshotel Klaffenbach,

Wasserschlossweg 6, 09123 Chemnitz

www.schlosshotel-klaffenbach.de

Tel. 0371 - 2611 0 oder Fax : 0371 - 26 11 100

Unter dem Stichwort „ Fiat Spider “ ist bis zum 31. März 2011 ein
Zimmerkontingent reserviert.



Der Preis beträgt: 75,00 € je Tag/ Doppelzimmer (incl. Frühstücksbüffet)
50,00 € je Tag/ Einzelzimmer (incl. Frühstücksbüffet)

Bitte nehmt Eure Zimmerreservierung selbstständig vor. Die Bezahlung erfolgt direkt im Hotel.

(Tel. 0371-2611-0 oder E-Mail: info@schlosshotel-klaffenbach.de

Bitte nur über Telefon oder E-Mail buchen und nicht online über die Hotelseite !

Bei einer Onlinereservierung kann der vereinbarte Sonderpreis nicht berücksichtigt werden !

Programm : Tag 1 - Individuelle Anreise, Essen à la Carte

Tag 2 - Große Ausfahrt, gemeinsames Abendessen im Hotel (Menü/Buffer)

Tag 3 - Große Ausfahrt, gemeinsames Abendessen im Hotel (Menü/Buffer)

Tag 4 - Kleine Ausfahrt, individuelle Abreise



Verbindliche Anmeldung

Bitte per Post oder e-mail an :

Markus Höckelmann, Mückerscher Weg 5, 07554 Korbussen

mh@fiatspider.de

weitere Infos über : Marina Coesfeld & Markus Höckelmann unter
033201- 430 450 oder 0170 - 831 21 54

Name: _____ Clubmitglied: ja Fahrzeugtyp: _____

Anzahl Teilnehmer: _____

Ich/Wir sind an folgenden Tagen dabei: Tag 1 10.06. Tag 2 11.06. Tag 3 12.06. Tag 4 13.06.2010

Kosten: Abendessen Tag 1 Menü/Buffer : _____ € (€ 28,00 / Person)
Abendessen Tag 2 Menü/Buffer : _____ € (€ 25,00 / Person)
Abendprogramm 2 Tag _____ € (€ 3,00 / Person)

Bitte überweist den Gesamtbetrag bis spätestens 31. März. 2011 auf mein Konto:

Markus Höckelmann, Sparkasse Gera.Greitz

BLZ 830 500 00 **KTO 10016724**

Ort: _____ Datum: _____ Unterschrift: _____



VDA

Verband der
Automobilindustrie

Der Spider in der Werbung

Erste belastbare Aussage zur Anzahl von roten Oldtimerkennzeichen (§ 17 FZV)

Gemeinsame Aktion von VDA und OLDTIMER MARKT erfolgreich abgeschlossen

Im Mai dieses Jahres starteten der Verband der Automobilindustrie (VDA) und Deutschlands größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder OLDTIMER MARKT in einer erstmaligen Kooperation eine Umfrageaktion mit dem Ziel, die Anzahl der historischen Fahrzeuge zu ermitteln, die mit einem roten 07er-Kennzeichen betrieben werden. Bisher können zwar detaillierte Aussagen zu allen Fahrzeugen älter als 30 Jahre bzw. zu Fahrzeugen mit sogenannten H-Kennzeichen getroffen werden, jedoch ist die Anzahl der Fahrzeuge, die mit der roten Sammelnummer fahren, bisher eine Grauzone.

Die Rückmeldungen aus Clubs und von einzelnen Oldtimerbesitzern hat ergeben, dass pro roter 07er-Nummer im Durchschnitt 3,148 historische Fahrzeuge betrieben werden. In einer parallel für den VDA durchgeführten Erhebung des Kraftfahrt-Bundesamtes wurde ermittelt, dass zum Ende Februar 2010 insgesamt 56.107 rote 07er-Kennzeichen durch die zuständigen Behörden vergeben wurden. Daraus ergibt sich eine Summe von 176.624 Fahrzeugen. Berücksichtigt man zusätzlich die zum 01.01.2010 registrierten 209.954 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen, ergibt sich eine Gesamtpopulation von :

386.578 Stück

historischen Kraftfahrzeugen.

Berlin, Mainz 27.10.2010.

Unser Spider war allzeit ein beliebtes Objekt für all jene die entweder selbst etwas zu bewerben haben oder den Spider in Spielfilmen, Fernsehproduktionen, Printmedien, Poster- oder Bannerwerbung professionell vermarkten haben. Auch mehr als 25 Jahre nach Serienauslauf ist unser Auto immer wieder in der Werbung zu finden. Kürzlich erst tauchte ein Fiat Spider Fahrzeug in einem Werbespot der Firma Wilkinson auf. Hier fährt ein Fiat Spider für wenige Sekunden im Regen durchs Bild. Es gibt aber auch andere Formen von Spiderwerbung, wie rechts zu sehen. Ich staunte nicht schlecht, als wir im Dezember 2009 auf dem Flughafen Arrecife/Lanzarote landeten und beim Verlassen der Ankunftshalle auf eine Leuchtwerbung eines lokalen Autovermieters zusteuerten. Hier war ein blauer Spider abgelichtet, welcher die Urlauber sicherlich animieren sollte ein Urlaubsmobile anzumieten. Wenn Ihr also auch einen Spider in der Werbung findet, dann macht bitte auch Ihr einen Schnappschuss oder laßt uns einfach eine Information zukommen, wo Ihr unser Fahrzeug gefunden habt



Auch die Alpenrepublik Österreich hat den Spider als Kultobjekt erkannt und diesen gleich auf eine Briefmarke gebannt.

Markus
Potsdam 02.11.2010



Termine - Termine - Termine

Deutschland

06.05.2011 - 08.05.2011, 28876 Backsberg:

30. Fiat 500 Treffen zwischen Oyten & Fischerhude

Tel.: 04433/969066 o. 0172/4430502, Fiat500ClubBremen@web.de

Deutschland

06.05.2011 - 08.05.2011, 79098 Freiburg/Breisgau:

20. Jahrestreffen der FIAT 2300S Coupé IG

Tel.: 02152/52484, www.fiat2300.de, fiat2300.register@t-online.de

Homepage: www.fiat2300.de

Deutschland

03.06.2011 - 05.06.2011 32107, Bad Salzuflen-Holzhausen:

14. FIAT 500 Lipperlandtreffen

www.iglippe.de, artur@iglippe.de Homepage: www.iglippe.de

Deutschland

17.06.2011 - 19.06.2011, 27578 Bremerhaven:

19. Treffen der Fiat 600 Freunde Deutschland

Tel.: 05965/1599, Fax: 05965/942118

Schweiz

17.06.2011 - 19.06.2011

Internationales FIAT Topolino-Treffen in 6003 Luzern

Tel.: 0041/795018728, Fax: 0041/413757066, matthias.felder@kobalt.ch

Deutschland

17.07.2011 - 17.07.2011, 54329 Konz:

Int. Fiat Abarth Treffen anl. des 27. Int. Konzer Oldtimertreffens

Tel.: 06501/5247, www.msc-konz.de, olaf.pelz@t-online.de Homepage: www.msc-konz.de

Deutschland

29.07.2011 - 31.07.2011, 49777 Groß Berßen:

15. Emslandtreffen der Fiat 600 Freunde Deutschland

Tel.: 05965/1599, Fax: 05965/942118

Deutschland

12.08.2011 - 14.08.2011, 34537 Bad Wildungen:

Jahrestreffen Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.

Tel.: 05221/769880, www.fiat-spider.de, dglaesker@arcor.de

Homepage: www.fiat-spider.de



- 10 - 13. Juni 2011 : (Pfingsten): Haupttreffen – endlich mal in Ostdeutschland : Markus & Marina aus Potsdam zeigen uns Thüringen und Sachsen
- September 2011 : Herbsttreffen im Siegerland. Das Team: unser Ehren-Berliner Thomas Eimer, Ehefrau Heike, Rudi Buginski
17. - 20. Mai 2012 : (Christi Himmelfahrt): Haupttreffen: Wir treffen uns mit Monika und Mark Schaal am Bodensee
- September 2012 : Herbsttreffen in Braunschweig bei Christian Zöllner

Falls Ihr Veranstaltungstipps hier veröffentlichen möchtet oder weitere Hinweise habt, meldet Euch bitte bei mh@fiatsspider.de oder telefonisch unter 0170/8312154.

Eine Parksituation wie diese könnte so durchaus auch auf einem unserer Treffen entstehen. Dann sprechen wir im wahrsten Sinne des Wortes von einer „FIAT-Garage“.





Jahreshauptversammlung 2011



FIAT 124 Spider Club e.V. • Postfach 20 17 16 • D-20207 Hamburg

An alle Mitglieder des
FIAT 124 Spider Club e.V.

Markus Höckelmann
- 1. Vorsitzender -

Mückernscher Weg 5
07554 Korbussen
Tel.: 036602/51980
Mobil : 0170 - 8312154
Mail: mh@fiatsspider.de

01.02.2011

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinsatzung laden wir alle Mitglieder herzlich ein
zur

Jahreshauptversammlung 2011

Sie wird in diesem Jahr am 11. Juni 2011 um 18.00 Uhr im Schlosshotel
Klaffenbach, Wasserschlossweg 6 in 90123 Chemnitz stattfinden.

Tagesordnung :

1. Begrüßung
2. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der letzten
Jahreshauptversammlung 2010
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahl des Vorstandes
9. Neuwahl des Kassenprüfers
10. Verschiedenes

Unter Punkt 10 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge
können dem Vorstand bis zum 30.04.2011 eingereicht werden. Wir
freuen uns über eure Anregungen und Verbesserungsvorschläge
ebenso wie über Freiwillige welche den Vorstand tatkräftig unterstützen
möchten.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Höckelmann
1. Vorsitzender

FIAT 124 Spider Club e.V.

Postanschrift Club:
Postfach 20 17 16
D-20207 Hamburg

Telefon: 04505 - 59 42 32
Telefax: 04505 - 59 42 33
E-Mail: info@fiatsspider.de
Internet: www.fiatsspider.de

Vereinsregister:
Registernummer VR 10494
Amtsgericht Hamburg

Bankverbindung:
Hamburger Sparkasse
BLZ: 20050550
KTO: 1259121752



Mit großer Trauer und Erschütterung müssen wir Euch leider mitteilen, dass Petra Buginski am 20. Januar 2011 im Alter von nur 54 Jahren viel zu früh verstorben ist.

Seit 34 Jahren war sie mit Rudi verheiratet, also mehr als ihr halbes Leben.

Ihre Ära „Fiat Spider“ begann im Jahr 1999. Petra machte eine kleine Erbschaft und kaufte ihrem geliebten Rudi heimlich den dunkelroten Spider - „mit viel Chrom“ - von welchem er schon so lange geträumt hatte. Zu dieser Zeit lernten wir uns kennen und kurz darauf gehörten Petra und Rudi mit zu unseren aktivsten Club-Mitgliedern. Sie waren bei allen Treffen dabei sowie auch bei unserem letzten Herbsttreffen, im September 2010, in Kamp-Lintfort. Auch in Chemnitz wollten Petra und Rudi am diesjährigen Haupttreffen im Juni 2011 teilnehmen. Es entwickelten sich in den vielen Jahren im Club neben unserem gemeinsamen Hobby - dem Spider – viele wertvolle Freundschaften.

Mit Petra verlieren wir eine lebhaft, mit Leidenschaft an den Club-Treffen teilnehmende große (kleine) Frau. Sie wird weiterhin in unseren Herzen bei künftigen Club-Treffen mit uns sein.

Unser Mitgefühl gilt Rudi.

FIAT Spider Club e.V



Treffen in Kamp Lintfort



Unsere Organisatoren :

Marion & Rainer Wilberts



Natürlich hat es wieder jemanden erwischt, der über dieses denkwürdige Ereignis berichten darf.

Dies muss ja auch so sein, weil ja sonst die Daheimgebliebenen nicht wüssten, was sie da verpasst haben. Also was Beschwerden, Enthüllungen oder andere Reklamationen angeht - an mich.

Man muss Rainer und Marion ein dickes Lob aussprechen, was die Organisation und die Wahl des Hotels angeht. Es ging während der Ausfahrten niemand verloren und es kam jederzeit das Gefühl einer Clubfahrt auf, ob das

jetzt an Rainers Umsichtigkeit oder an den brutalen 85 PS seines Postspiders lag, bleibt noch zu ergründen.

Jedenfalls hatten wir zwei sehr schöne Ausfahrtstage. Ob die Fahrt durch den deutschen Teil oder den niederländischen ging, wir fielen überall positiv auf. Auch das einige alte wie auch attraktive Hasen die Umsicht zeigten, die Route an Abbiegungen oder Kreisverkehren für den Kolonnenverkehr freizusperrern, ist glaube ich, genauso erwähnenswert wie es während der Ausfahrten nicht unangenehm aufgefallen ist. Somit bleibt dazu anzumer-

ken, dass wenn, sowohl der Ausrichter, wie auch die Teilnehmer umsichtig sind, das Ganze ein voller Erfolg wird. Zeitweise konnte der Eindruck entstehen, dass dies eine „Scheiß“- Veranstaltung werde - dies lag aber lediglich an den Landwirten der Umgebung.

Nach dem Mittagsstop im niederländischen Dinxperlo, wo wir uns jede Mühe gegeben haben, die Frau in der Pommesstanze verrückt zu machen, führte uns die Fahrt zum Kastanienhof, wo wir uns über die gutdimensionierten Kuchenstücke freuen konnten. Weitere häss-



liche Szenen spielten sich auf dem Parkplatz des Kastanienhofes ab, als Rainers - übrigens sehr wohl gelungene Tochter - in dessen Spider sitzend, den Schlüssel für das Fahrzeug forderte und Rainer mit tränenerstickter Stimme entgegnete: „Den müsst ihr mir aus den kalten Klauen reißen.“

Okay - er liebt sein Auto.

Und Bodo denk dran - man kann nicht jede Beifahrerin in den Kofferraum stecken.

Von da war es dann auch nicht mehr weit zum Wellings-Parkhotel, wo wir bei einem kalten Bier oder auch Wein oder Sektchen auf der strandähnlich angelegten, sehr schönen Terrasse den Abend ausklingen ließen.

Im Anschluss an das hervorragende Buffet wurde noch

eine Versteigerung zugunsten der Flutopfer - Pakistan-Hilfe durchgeführt mit einem Spendenerlös von € 305,-.

Auch der zweite Tag mit reduzierter Teilnehmerzahl - aber nichts desto trotz ein genauso schöner Tag mit kleiner Rundfahrt - endete dann mit dem Resümee, dass sich nur nette Leute zu einem sehr schönen Herbsttreffen zusammengefunden haben und es sich auf jeden Fall gelohnt hat, zu erscheinen. Desweiteren konnten wir während der Kaffeepause am Sonntag etwas gegen Holgers Entzugserscheinungen tun, indem wir ihn am Spider unseres Vorstandes schrauben ließen. Dass die Panne getürkt war, erfährt Holger auf diesem Wege, aber sein Gezappel mussten wir auf dem Wege bekämpfen (sorry Holger).

Also hier noch einmal meine Anerkennung an alle Organisatoren und meinen Dank an alle erschienenen netten Menschen, die dazu beigetragen haben, dass dieses Herbsttreffen so gelungen ist. Bis zum nächsten Treffen!

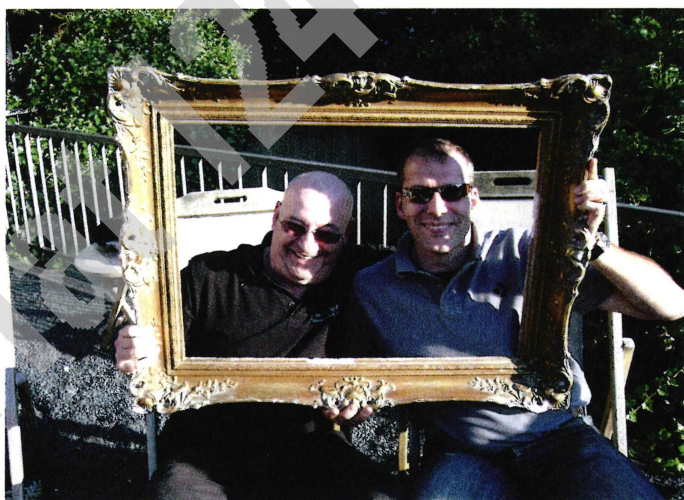
Etwaige Peinlichkeiten oder Enthüllungen sind vom Verfasser gewollt.

Mit freundlichem Grusse.
Euer Horst Lohr





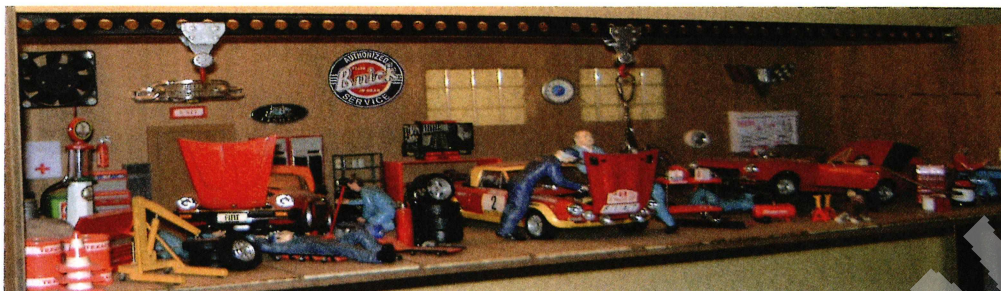
Herbsttreffen 03. - 05. September 2010







Holgers Tipps & Tricks

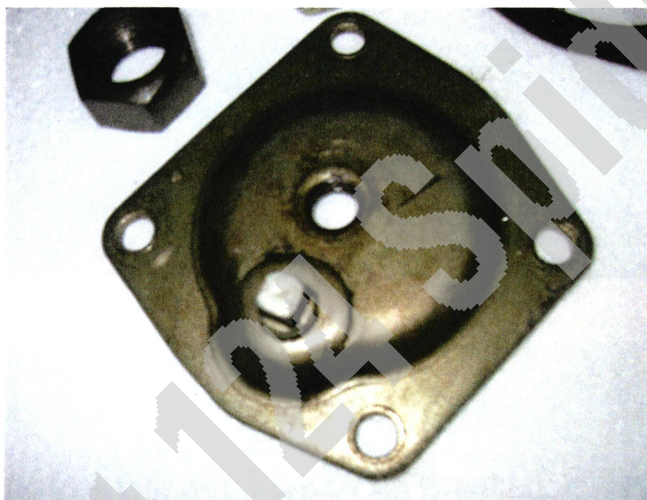


Hallo Spideristi,

Lenkung schwergängig ?

Da ich immer wieder höre, dass trotz überholter Vorderachse, die Lenkung schwergängig ist, habe ich mir mal die Mühe gemacht, alle Lenkgetriebe aus meinem Bestand zu prüfen.

Auf die Frage ob der Ölstand regelmäßig kontrolliert wird, sehe ich oft Erstaunen und die Frage, wie geht das überhaupt? Dafür muss man den Deckel des Lenkgetriebes abbauen.



Hier an einem Getriebe mit einer abweichenden Deckelausführung.

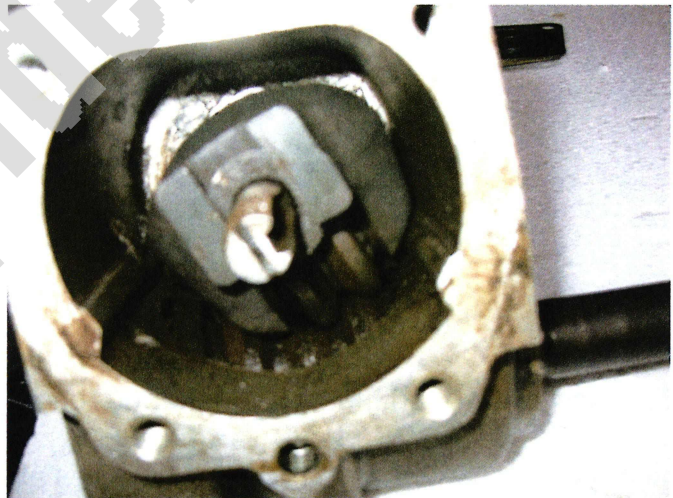
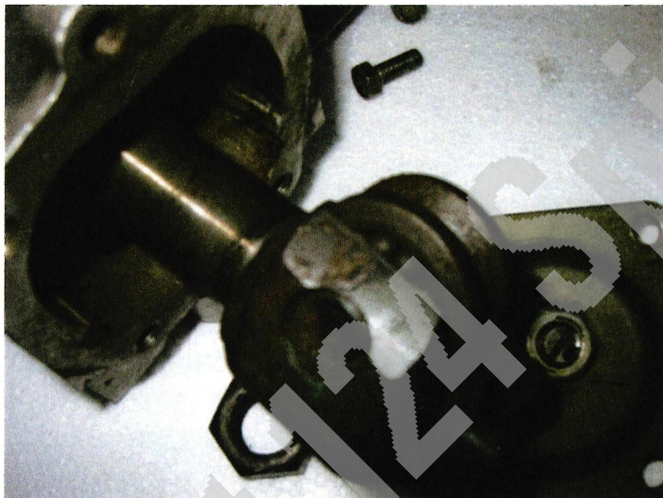
Anschließend werden alle Teile mit Bremsenreiniger gesäubert und wieder zum Rollen gebracht und siehe da, das Lenkgetriebe ließ sich wieder leicht drehen.



Natürlich geht das bei einem ausgebauten Lenkgetriebe einfacher, aber es müsste auch im eingebauten Zustand mit viel Bremsenreinigerspray und Druckluft gehen.

Die Umgebung mit alten Lappen abdecken, damit der Motorraum nicht mit Ölrückständen verschmutzt wird. Das neue Öl wird über die kleine Vierkantschraube eingefüllt bis oben hin.

Das neue Öl wird über die kleine Vierkantschraube eingefüllt bis oben hin.



Das ist aus meiner Sicht der Hauptgrund für eine schwergängige Lenkung, denn wenn der Ölstand unter ein bestimmtes Niveau sinkt, verharzen die oberen Kugellager. Der Fehler kann auch durch lange Standzeiten auftreten.

Bei drei Lenkgetrieben von mir war das der Fall, die Kugeln der Lager waren total verharzt und drehten sich so gut wie nicht mehr.

Gruß Holger



Geschichten rund um den Spider

Freiwillige Selbstkontrolle

Wie sieht es eigentlich bei unseren älteren Semestern mit den Führerscheinkenntnissen aus? Klar, mit 18 hatte man alles gewusst, spätestens nach dem zweiten Anlauf. Aber wie schaut es mit 50 +/- 5 Jahren aus, fragten wir uns. Wir, das sind Christian - unser langjähriger Präsi - und ich – einigen noch als langjähriger Redakteur des Spider Magazins bekannt.

Wir wollten es wissen, nur wie bekommt man das raus? Es gibt ja die theoretische und die praktische Prüfung, um die Lizenz zum Fahren zu bekommen. Da wir Männer der Tat sind, entschieden wir uns für eine praktische Nachprüfung. Schnell fiel uns auch eine typische Alltagssituation aus dem Transport- und Logistikwesen ein und unsere Prüfungsfrage lautete:

Darf mit einem geöffnetem Cabrio sperrige Ladung transportiert werden?

Unsere verzögerungsfreie Antwort lautete: Yes, we darf. Aber wir hatten noch keine offizielle Beantwortung dieser Prüfungsfrage vorliegen. Daher bereiteten wir unseren Praxistest umgehend vor. Dazu luden wir an einem Freitagnachmittag einen handelsüblichen Hilfsrahmen eines Minicoo-

pers in den geliehenen Spider meiner Frau. Nach der abschließenden Ladungsicherung begaben wir uns im dichten Berufsverkehr damit auf die Autobahn. Unser Ziel hieß Jürgen und die damit verbundene Werkstatt unseres Vertrauens in Bad Segeberg. Auf der 60 km langen Strecke, bestehend aus Autobahn und Landstrasse, hofften wir auf eine amtliche Beantwortung unserer Prüfungsfrage. Doch wir mussten gar nicht die lange Strecke fahren, denn bereits nach knapp 800m waren die Ordnungshüter schon hinter uns. Langsam setzten sie im dichten Verkehr zum Überholen an. Auf unserer Höhe tauschten wir erste neugierige Blicke aus. Schade, ich konnte nicht alles mitverfolgen, denn ein losgerissenes Ende unseres Verpackungsbettlakens versperrte mir völlig die Sicht. Ich hielt das Steuer gerade und Christian riss dieses witzig vor meinem Gesicht flatternde Ende schnell nach hinten. Schon konnte ich wieder sehen. So, das amtliche Prüfungskomitee fuhr nun direkt vor uns. Sachen gibt's, die gibt's gar nicht, und so schnell. Und lesen konnten wir jetzt folgendes am Heck des Behördenfahrzeugs: Lieber Verkehrsteilnehmer, falls Sie eine Frage zur Teilnahme am öffentlichen

Straßenverkehr haben, beantworten wir Ihnen diese gerne. Aber eigentlich stand dort zusammengefasst nur: „Bitte folgen“. Taten wir auch, wir wollten schließlich Antworten. So verließen wir auch schon wieder unsere Autobahn und hielten im noch dichteren Berufsverkehr auf einer zweispurigen Straße an. Blaulicht untermalte jetzt die Prüfungssituation und ich schaltete ebenfalls die Spider-Warnblinkanlage an. Sie blinkte jedoch nur mäßig und etwas müde vor sich hin, als versuche sie uns die langsam aufkommende Prüfungsangst zu nehmen.

Was nun folgte war niederschmetternd. MAN DARF NICHT! Wir lagen total falsch mit unserer Annahme. Keinen Meter, auch nicht langsam einen halben Meter. Und außerdem sollte man immer die Fahrzeugpapiere dabei haben. So was aber auch. Wir lauschten aufmerksam den Belehrungen und versuchten uns alles für die Zukunft einzuprägen. Sperrige Ladung im Cabrio ist nicht erlaubt. Fahrzeugpapiere sind erlaubt. Alkohol und Grillkohle im Kofferraum ist ebenfalls erlaubt. Das wussten wir nun.

Tja, was nun folgte war Abladen und in einen eilig herbeitelefonierten SUV umladen. Alles unter



Beobachtung und Blaulicht. So fuhren wir schließlich vorschriftsmäßig nach Bad Segeberg. In Ortschaften stets Schrittgeschwindigkeit und in Spielstraßen 50 km/h. Geht doch.

Gruß
Tilmann





Classic Days Schloß Dyck 2010

Drei große Jubiläen gab es 2010 während den Schloss Dyck Classic Days zu feiern. Und natürlich das Automobil an sich, bevorzugt in alter und lauter Form.

Markerschütternd begeht zum Beispiel Mercedes-Benz 75 Jahre Silberpfeile. Ob es der C 111 mit Fünfzylinder-Turbodiesel ist oder der 300 SLR: Sobald der Anlasser seinen Job getan hat, wird jedem klar, was das Wort Verbrennungsmotor bedeutet.

Ein Bentley Mother Gun ist kaum leiser, eher lauter. Die Marke feiert 90 Jahre und ist für eine solch alte Dame sehr fit. Bugatti wird 100 und zeigt neben Grand-Prix-Fahrzeugen aus den Dreißigern den aktuellen Veyron. Denn für existierende Marken ist der Brückenschlag in die Vergangenheit immer wieder reizvoll.

Etwa 35.400 Besucher kamen am Samstag und Sonntag zu den Classic Days. Einige von ihnen brachten ihren eigenen Oldtimer mit, 7.000 Fahrzeuge waren das insgesamt. Die

« Classic Days Schloss Dyck 2010 »

meisten davon durften auf dem Miscanthusfeld parken und bestaunt werden. Hier treffen sich die Clubs und im Prinzip würde es genügen, einfach hier ein wenig zu flanieren und zu plaudern.

Doch dann würde man die „Jewels in the Park“ verpassen, die erhaben an der Jury vorbeierollen, vorgestellt und bewertet werden.

Weniger ruhig geht es auf dem Rundkurs zu. Hier fahren Autos aller Klassen und jeden Alters eine Gleichmäßigkeitsprüfung. Was nicht heißt, dass dieser Teil der Veranstaltung leise ist. Denn Profis fahren gern gleichmäßig schnell. Die Autos sind dann entsprechend laut und die Zuschauer glücklich.

Zum zweiten Mal hat der Stammtisch Niederrhein eine Clubteilnahme an den Classic Days auf Schloß Dyck organisiert.

Mein Kastenanhänger (siehe Fotos) wurde durch große Aufkleber (mit der Hilfe von Rainer Wilbertz) kurzer Hand zum Club-Anhänger umfunktioniert, um die ganze Ausstattung transportieren zu können.

Am Freitag habe ich den Anhänger nach einer langen Irrfahrt um das Schlossgelände endlich auf unserem reservierten Clubstandplatz abstellen können.

Am Samstagmorgen wurde dann das gesamte Equipment aufgebaut, und es ist, meiner Meinung nach, ein sehr

schöner Stand geworden. Die neuen ADAC Werbemittel kamen rechtzeitig zu dieser Veranstaltung zum Einsatz. Es gab heiße Würstchen und viele Leckereien, welche die einzelnen Spideristis wieder nach einem kleinen Aufruf vorab mitgebracht haben. Für Getränke wurde natürlich auch gesorgt.

Ich hatte wieder alle Hände voll zutun mit der Stromversorgung unseres Standes, denn meine Generatoren wollten leider nicht immersowie ich wollte. Es sind halt keine Spidermotoren. Von Samstag auf Sonntag haben vier Leute vor Ort übernachtet, zwei im Eriba von Rainer und zwei unter unserem Pavillon.

An den einzelnen Veranstaltungstagen haben wir auch den einen oder anderen Spider-Fahrer in unseren Stand locken können und natürlich neue Kontakte geknüpft.

Alles in allem war es ein schönes und gelungenes Wochenende, an welchem wir unseren Club gut vertreten haben. Daher möchten wir auch im nächsten Jahr wieder auf dieser Veranstaltung einen Stand präsentieren. Mein Dank geht noch mal an den Stammtisch Niederrhein, welcher die ganze Aktion mit organisiert und unterstützt hat. Den Rest seht ihr auf den Bildern und ich hoffe diese sind ein Anreiz für Euch im nächsten Jahr mal mit dabei zu sein.

Gruß

Euer Holger

- Classic Days Schloss Dyck 2010 -



Gruss Euer Holger &
Stammtisch Niederrhein



Clubshop

SPIDER - Club Kollektion



Alle Artikel können in unserem Webshop unter www.fiatspider.de bestellt werden.

- Unser neues Werbekonzept -



FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.

WWW.FIATSPIDER.DE



In diesem Design verfügen wir nun über folgende Werbeartikel:

2 Stück Spannbänder mit Ösen 3,00 m x 0,80 m

1 Stück beleuchtetes PopUp-System 4,00 m x 3,00 m für Messen und Veranstaltungen,

Briefpapier und Visitenkarten für alle Regionalleiter zur Ansprache neuer Mitglieder

1 ADAC - Kooperativclub-Grundpaket bestehend aus 2 Sonnenschirmen mit 2 Stehtischen,
2 ADAC - Spannbändern mit Clublogo und FIAT 124 Spiderclub e.V. Aufdruck.



An dieser Stelle möchte ich nochmals Tobias Rothmeier recht herzlich danken. Er hat uns die notwendigen Detailaufnahmen des ersten Spider-Modells - einem „AS“ - zur Verfügung gestellt.

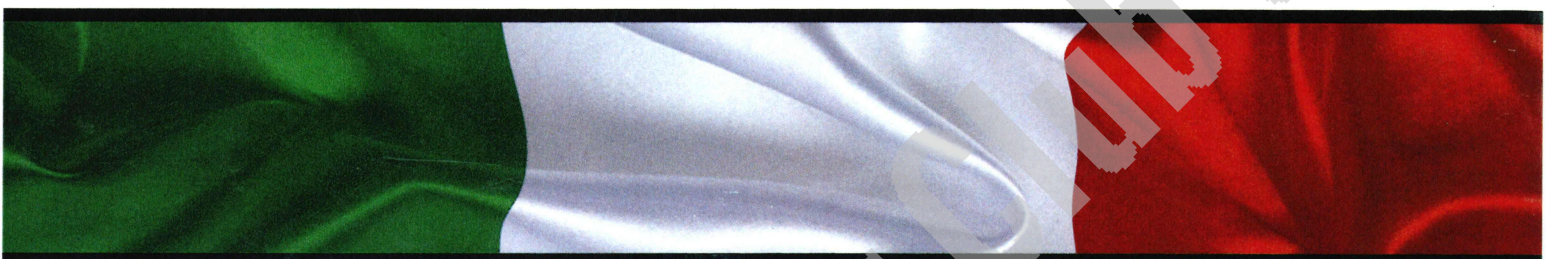


FIAT 124 Spider Club e.V.
ADAC-Kooperativclub

ADAC



FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.
Postfach 201716
D-20207 Hamburg
Tel.: 04505 . 59 42 32
Fax: 04505 . 59 42 33



www.fiatspider.de