



Home

News

History

Meetings

2015

2014

2013

2012

2011

2010

Schloss Dyck 09

2009

2008

2007

2006

2005

2004

2003

2002

2001

Specials

Racing

Personal notes

Restoration

Technical Tips

Advertisement

Gallery

Wanted/For Sale

Model Cars

Cartoons

Guestbook

Links

Members only

21. Internationales FIAT 2300 S Coupé Meeting in Telgte und Umgebung vom 11. - 13.

Das 21. FIAT 2300 S Coupé-Treffen führte vom 11. bis 13. Mai 2012 dreizehn italienische Klassiker zusammen: acht 2300 S Coupé, das 2300 S Cabriolet, das FIAT 1500 Coupé von Anette, Willi wie (fast) immer mit dem FIAT 130 Coupé, Wil mit einem Lancia ß und der S-Coupé-Abtrünnige Thomas mit seinem Alfa Montreal.

International war das Treffen selbstverständlich wie immer auch, dafür sorgten unsere lieben Schweizer Freunde Gottfried und Margrit sowie Will und die weitere holländische Fraktion um den frisch verliebten Ronald, der sich gleich mehrfache Verstärkung mitgebracht hatte.



Kurz vor dem Start zur Ausfahrt. Später stießen noch die zwei S Coupés von Michael/Hannelore und Yorck/Dirk dazu.

Wie letztes Jahr in Freiburg überraschten uns diesmal Hartmut und Anette mit einem neuen Aufkleber. Vielen Dank!



Hans-Dieter, Agnes, Runwalt und Hartmut hatten im Vorfeld bereits für die reibungslose Organisation gesorgt. Sie hatten mit dem „Heidehotel Waldhütte“ in Telgte die ideale Basis für unsere Benzin- und anderen philosophischen Gespräche gefunden, traumhaft inmitten

eines schönen Parks gelegen, wo uns morgens nur die Vogelstimmen weckten.

Am Samstag hat Agnes die Führung übernommen. Zu jedem der Schlösser und Burgen, die wir auf unserer rund 100km-Tour anfahren, hatte sie einen Steckbrief erstellt und so gab es einen schönen kulturellen Ausgleich zu den meist benzinlastigen Gesprächen der FIAT-Freunde. Vor Ort hat Agnes uns dann zu jedem Objekt ein kleinen Fachvortrag gehalten und durch straffe Personalführung dafür gesorgt, dass unsere Rundgänge in den Parks der historischen Gebäude nicht den Zeitplan umwarfen. So waren wir dann auch pünktlich an den wichtigen Stationen: Mittagessen, Kaffeepause und zurück im Hotel zum Abendessen, wo es nach dem 4-Gänge-Menü Korn aus dem Zinnlöffel gab. Im einzelnen waren die sehenswerten Kulturgüter (neben den italienischen Klassikern): Schloss Westerwinkel, Schloss Nordkirchen (das „Westfälische Versailles“), Burg Vischering und Burg Hülshoff (Geburtshaus der Dichterin Anette von Droste-Hülshoff).



Versailles in Westfalen



Agnes führt uns erst ein.....



..... und dann in Burg Vischering herum.

Thomas und Willi



diskutieren die
Verwendbarkeit der
Burg als Automuseum.



Burg Hülshoff.....



... und die zugehörige
Anette.

An der Burg Hülshoff gab es dann noch eine schöne Überraschung für uns, wir trafen dort auf die Schar der Lloyd-Freunde, die genau wie wir mit ihren meist perfekt restaurierten Wägelchen direkt bis zum Burghof vorfahren durften.



So macht Werbung Spaß

Alexanders Freundin...





Die Anreise verlief bei allen Teilnehmern pannenfrei, wenn man mal von meiner eigenen Fehlleistung absieht. Kurz vor dem Hotel kam ich nämlich noch wie beim letzten Treffen auf die glorreiche Idee, noch schnell vollzutanken, um für die Tour am nächsten Tag gewappnet zu sein (man weiß ja nie, wie lang die wird, unbegründete Erfahrung von letztem



Jahr...). Auch der mitfahrende Dieter hat mich nicht gewarnt und so war auf dem Parkplatz am Hotel im Umkreis von 10 m um mein Cabrio absolutes Rauchverbot. Denn das gute teure Superbenzin lief in einem kontinuierlichen Rinnsal zunächst auf den Boden und dann der Umwelt zuliebe in die Batterieabdeckung, die ich schnell als Auffangbecken aus dem Kofferraum geholt hatte. Und da dämmerte es uns erst: déjà vue!! Klar, der Tank ist doch oben immer noch undicht, hat ja keiner repariert. Da wir nicht wussten, wieviel Liter in die Batterieabdeckung reinpassen, haben wir dann vorsichtshalber doch an einer ingenieurmäßigen Lösung gearbeitet: Ronald stellte seinen superneuen und ebenso bunten Ratschenkasten zur Verfügung, Thomas leerte seinen Diesel-Reservekanister aus – in seinen Tank (keine Sorge, er war nicht mit dem ex-Thilo-S- Coupé da) und ich schraubte derweil den Luftfilter beim Cabrio ab. Der hat zwar keine direkte Verbindung zum Tank, aber anders konnte ich nicht an die Benzinleitung herankommen. Nachdem sich Ronald auch noch breitschlagen ließ, aus seinem Ersatzteiffundus eine Tüte Benzinschläuche beizusteuern (Ronald: nächste mal bitte einen Meter längere...), brauchte Dieter nur noch den Kanister halten und ich drückte mir den Finger wund, um die elektrische Benzinpumpe mittels des versteckten Tasters in Betrieb zu setzen. Nachdem wir so 4,378 Liter Superbenzin abgezapft hatten, versiegte die Benzinquelle am Heck und wir konnten endlich unsere Zimmer beziehen. Nach der Matscherei haben am Abend dann unsere mitgereisten Damen endlich verstanden, was „Benzin“-Gespräche sind, nämlich Gespräche für alle Sinne, vor allem für den in der Nase....

Bei der Abreise lief's für Margrit und Gottfried nicht ganz so glatt, da machte plötzlich ab Frankfurt die Hinterachse Geräusche. Gottfried analysierte den sich anbahnenden Schaden mit dem ihm eigenen Perfektionismus und kam zum Ergebnis, dass die Lager noch bis nach Hause in die Schweiz halten müssten. Was sie dann auch taten und so waren die beiden erst um ein Uhr nachts zuhause.



Auch bei Günter gab's Frust, sein „Fünfcylinder“ drückt wohl nach wie vor aus



allen möglichen und unmöglichen Ecken das Öl raus, da hat wohl jemand bei der Motorüberholung Mist gebaut.

Es gab aber auch eine Reihe technischer Highlights: Der Wagen von Margrit und Gottfried hatte einen nachgerüsteten Kühlwasser-Ausgleichbehälter, eine nachahmenswerte Idee!



Wessen Wagen war das eigentlich, der den Ölaufangbehälter an die Kurbelgehäuse-Entlüftung angeschlossen hatte? Sieht aus wie der von Hugo. Das ist zum Beispiel bei Renntourenwagen eine Vorschrift, damit kein Öl in die Umwelt gelangt. In den Serie 1-Coupés wurde der Ölnebel ja einfach nach unten ins Freie abgeleitet und in der späteren Serie dann in den Luftfilterkasten hinter den Filter zur Verbrennung im Motor geführt.

Dank auch an Dirk und Yorck, die eine Menge schöner Fotos hier fürs Web und für unsere Foto-CD beigesteuert haben!



Hans-Dieter kam mit dem weltweit ersten 2300er mit Ventilschaft-Abdichtungen – weitere werden folgen.

Die technische Besonderheit von Agnes' Coupé war der fehlende Tank. Nein, der Motor war nicht auf Elektro umgestellt, sondern auf Entenantrieb. Der Original-Tank war noch beim Restaurierer (hätte ich bei meinem besser auch vorher gemacht) und wurde durch einen Tank aus dem 2CV ersetzt, der im Kofferraum stand (oder lag?). Sicherheitshalber noch ein paar Reservekanister daneben, denn so ein kleiner Tank ist bei unseren Coupés schneller leer als eine Ente auf 100 km/h ist. Wie ich hörte war das mit den Kanistern auch sinnvoll, denn sobald das Coupé die Autobahn sah, blieb es erst mal stehen und wollte nachgefüttert werden.



Die weitere Weltpremiere hatten Gottfried und Margrit zu bieten: Ein S Coupé, das man mit zwei Fingern lenken kann! Auch im Stand! Gottfried hatte sich in Holland eine elektrische Servolenkung zum Nachrüsten besorgt, die natürlich nicht einfach eingebaut wurde, sondern erst mal auf den Stand von Wissenschaft und Technik gebracht, wie

die Schweizer Tüftler eben so sind! Jedenfalls funktioniert das wunderbar! Ich versuche ja seit ein paar Jahren eine el. Servolenkung vom Opel Corsa in meinen Rennwagen reinzubasteln, das wäre nämlich eine äußerst preiswerte Sache, da man die Teile billig gebraucht bekommt, nur mit den elektrischen Anschlüssen hapert es noch, da Autowerkstätten heutzutage nur Stecker rausziehen und reinstecken können und mir bisher keiner die Belegung der Anschlüsse erklären konnte.





Unauffällig in die Lenksäule unter dem Armaturenbrett eingepasst: Die Servolenkung!

Auch auf der optischen Seite ist seit dem letzten Treffen einiges geschehen: Hugo hat sein ex-Thomas-Coupé innen vollständig neu eingekleidet, mit schönem gelochten roten Leder ganz toll gemacht.

Alles in allem wieder ein gelungenes Jahrestreffen, was ich ganz ohne Eigenlob sagen kann, denn die Arbeit der Vorbereitung haben wie schon in den letzten Jahren die KollegInnen gemacht und ich konnte ganz entspannt das Treffen genießen. Vielen Dank im Namen aller Teilnehmer an die engagierten Helfer!



Bis zum nächsten Jahr!

Rainer

FIAT 2300 S Coupé Interessengemeinschaft
Internationales FIAT 2300 Register

