



SPIDER

MAGAZIN

Mein Spider und ich

Jahrestreffen 2013

*Anmeldung zum
Jahrestreffen 2014*



*Reparaturanleitung
Simmerring*

ADAC



**Für weltweite Sicherheit:
Jetzt ADAC Plus Mitglied werden
– direkt über Ihren Club!**

Mehr Informationen unter www.adac.de/oldtimer
oder alle 14 Tage im ADAC Oldtimer-Newsletter.



Liebe Mitglieder,

Ich hoffe Ihr hattet alle einen schönen Spider Sommer, das Wetter hat ja seinen Teil dazu beigetragen. Mit dem Magazin hatten wir ja so unsere Probleme wie Ihr unschwer erkennen konntet, ich hoffe das gehört jetzt endlich der Vergangenheit an. Wir (Michael Siebert, Michael Dusch, Timo Schütz und ich) haben folgendes erarbeitet und Beschlossen. Das Magazin wird in Zukunft von einer Druckerei Professionell gemacht. Das ist nebenbei nicht mehr zu machen, dafür hat das Magazin eine zu hohe Qualität erreicht. Das Ganze sieht folgendermaßen aus. Das Magazin wird in zwei Hauptgruppen unterteilt. Da sind zum einen unsere Wichtigen Termine und Einladungen, Werbung, Vorstand, Regionalleiter und all das was in jedem Heft drin ist. Zum anderen sind da unsere Eigenen Geschichten wie Reiseberichte, Technikberichte, und Neuvorstellungen.

An dieser Stelle möchte ich euch alle noch einmal daran erinnern das ihr alle mit Berichten und Geschichten dazu beitragen könnt das Magazin zu gestalten. Bitte schickt eure Texte an unseren Redakteur Timo Schütz. Wenn es nun keine Berichte gibt weil niemand von uns was eingereicht hat, so kommt in Zukunft nur das Standard Magazin heraus. Und nur so können wir Gewährleisten das es in Zukunft vier Ausgaben im Jahr gibt. Es gab natürlich auch andere schöne Begegnungen in diesem Sommer. So möchte ich mich an dieser Stelle bei Nico und seiner Mannschaft bedanken, die wieder ein Tolles Spanferkelessen Organisiert haben. Wir hatten alle viel Spaß an dem Wochenende. Danke. Ich war im September am Gardasee in Italien aber nicht mit der Bella sondern mit dem Wohnmobil, weil zwei große Hunde und Susan nicht in den



Spider passen. Wir haben uns dort mit Rainer Wilberts und seiner Truppe getroffen und einen schönen Abend verbracht. Auch das ist Clubleben, unsere Bella bringt uns alle zusammen und den Rest gestalten wir alle selbst, nutzt die Möglichkeiten. Euer Armin

*Hallo,
liebe Spiderfreunde und Clubmitglieder,*

ich wurde 1972 im Westerwald geboren und lebe seit dem Jahr 2000 in Koblenz.

Als Vertriebsmanager eines Eisenbahnzulieferers bin ich viel unterwegs.

Ich habe meinen Fiat 124 Spider CS0 Bj. 1979 im Jahre 2010 erworben und bin seit dieser Zeit auch Clubmitglied.

Da ich Spaß am Hobby habe und im Club einige nette Menschen kennengelernt habe, ist mir der Club ans Herz gewachsen.

Aus Überzeugung und Freude möchte ich gemeinsam mit Euch das Clubmagazin als Redakteur betreuen.

Viele Grüße
Euer Timo





Editorial

Das Wort des Ersten 1
 Grußwort der Redaktion 1

Impressum 3

Clubinfos

Der Vorstand 4
 Unsere neuen Mitglieder 5
 Regionalleiter und Clubregionen 6
 Stammtisch Region 8 7
 Protokoll Jahreshauptversammlung 8
 Einladung zum Jahreshaupttreffen 2014 15

Spiderregister 31
 Termine 34
 Stammtische 35

Aktuelles

Ein Hammerpreis 5
 Haupttreffen in Kropp 2013 9
 Workshop Ventile einstellen 14
 Reparatur eines defekten Simmerrings 25
 Bericht Techno Classica 30

Reportagen

Ein Spider im Wandel der Zeit 19
 Mein Spider und ich 23

**Flexibles Verdeckspiel:
 Bericht vom Haupttreffen**
 Seite 9



Ein Spider im Wandel der Zeit
 Seite 19

**Mein Spider und ich!
 Eine Geschichte von Timo Schütz**
 Seite 23



**Django, zieh!
 Reparatur eines defekten Simmerrings**
 Seite 25

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint vierteljährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder ist das Heft kostenlos, von Nichtmitgliedern erheben wir eine Schutzgebühr von 4,50 Euro je Heft

Der Fiat 124 Spider Club e.V. im Internet: www.fiatspider.de

Hotline des Fiat 124 Spider Club
 Tel. 045 05-59 42 32
 Fax 045 05-59 42 33

Redaktion: Timo Schütz
 Anzeigenleitung: Peter Nimmenich
 Druck: RD Druck & Verlagshaus OHG
 Satz & Layout: Ulrich Wieber, Axel Raidt
 Auflage 02/2013: 350 Stück

Fotos in dieser Ausgabe
 Torsten Georg, Michael Siebert, Nino Lacetera sowie die genannten Autoren

Die nächste Ausgabe 03/2014 erscheint im Dezember 2013. Redaktionsschluss ist der 29.11.2013

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 deren Praktikabilität. Nachdruck, auch nur auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.

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

Unsere Bankverbindung:
 Hamburger Sparkasse
 IBAN: DE20200505501259121752
 SWIFT-BIC: HASPDEHHXXX



Armin Hefner
1. Vorsitzender
 Gesamtverantwortlicher
 im Sinne der Satzung
 Alte Dorfstrasse 32
 24790 Rade
 Tel. 0170-230 7295
 Tel. 043 31-66 95 27
 ah@fiatpider.de

Michael Siebert
2. Vorsitzender
 Weidenstrasse 52
 35418 Buseck
 Tel. 0173-3497631
 ms@fiatpider.de

Michael Dusch
Kassenwart
 Finanzen/Kasse
 Vollrathsweg 2
 21502 Geesthacht
 Tel. 041 52-798 66
 md@fiatpider.de

Stefan Kohl
Beisitzer
 Mitgliederbetreuung
 Schillerstrasse 25
 25746 Heide
 Tel. 0174-3 74 93 97
 Fax 0481-69 89 98 45
 sk@fiatpider.de



Peter Nimmenich
Vertrieb / Merchandising
 Kessenicher Str. 22
 53879 Euskirchen
 Tel. 0177-6441491
 merchandising@fiatpider.de



Nicola Lacetera
Technikbetreuung
 Hauptansprechpartner
 Technik
 Auf dem Kley 6
 38446 Wolfsburg
 Tel. 0171-2449579
 technik@fiatpider.de



Timo Schütz
Redaktion Spider Magazin
 Bechelstraße 7
 56073 Koblenz
 Tel. 0170-3081523
 redaktion@fiatpider.de



Ein Hammerpreis!

Die sechsten Bonhams Collector Car Auctions in Scottsdale, Arizona, brachten im Januar 2013 neben hochpreisigen Ferraris auch einen rekordverdächtigen Auktionspreis für einen Fiat 124 AS Spider von 1969.

Der Spider hat nur zwei Vorbesitzer, wenige

Meilen auf dem Tacho und stammt aus Südkalifornien.

Nachdem sich verschiedene Bieter u.a. aus Hongkong gegenseitig hochgesteigert haben, schlug der Hammer bei \$48.300 auf den Auktionstisch! Das ist ein allgemein

beachteter Rekord für ein Nicht Abarth-Modell.

Vielleicht ist das der Start einer allgemeinen Wertsteigerung für unsere bisher so wenig geliebte Baureihe. Weiter so! rdv

Unsere neuen Mitglieder

Name	Adresse	Reg	Beitritt
Ralf von Langheim	Im Dornberg 21, 74199 Untergruppenbach	9	25.01.2013
Wolfgang Höfer	Hermannstraße 36, 73779 Deizisau	9	01.02.2013
Hans-Ingo Rolly	Bogenstraße 14, 21445 Wulfsen	2	15.02.2013
Horst G. Fischer	Duisburger Straße 20, 10707 Berlin	3	19.03.2013
Manfred Franz	Hagerweg 36, 47798 Krefeld	4	23.04.2013
Axel Romeis	Agnes-Miegel-Straße 50, 31139 Hildesheim	6	10.05.2013
Bernd Pommeräke	Nobbenburger Straße 14, 49076 Osnabrück	5	10.07.2013
Michael Tägtmeier	Redderblock 19, 22147 Hamburg	2	21.07.2013
Sigurt Glienke	Kilvertsheide 55 b, 40724 Hilden	4	10.08.2013
Winfried Lühr-Tanck	Jungfernstieg 17, 24960 Glücksburg/Ostsee	1	10.08.2013
Herbert Schrama	Döller Höhe 4, 49429 Visbek	5	17.08.2013
Ernst Fischbach	Schillerstraße 5 a, 57562 Herdorf	7	26.08.2013



Region 1 – Schleswig-Holstein
Armin Hefner
Alte Dorfstraße 32
24790 Rade
Tel. 0170-2 30 72 95
region-1@fiatspider.de



Region 2 – Hamburg
Michael Dusch
Vollrathsweg 2
21502 Geesthacht
Tel. 041 52-798 66
region-2@fiatspider.de



Region 3 – Berlin
Uwe Boddenberg
Dickeweg 32a
14055 Berlin
Tel. 030-30092 29
region-3@fiatspider.de



Region 4 – Niederrhein
Rainer Wilbertz
Fontanestraße 16
47445 Moers
Tel. 0171-127 32 67
region-4@fiatspider.de



Region 5 – Bielefeld
Thomas Eimer
Am Dresch 15
32130 Enger
Tel. 052 24-9 37 49 50
region-5@fiatspider.de



Region 6 – Hannover/Kassel
Nicola Lacetera
Alter Kirchweg 6
38446 Wolfsburg
Tel. 053 63-70 74 04
Tel. 0171-2 44 95 79
region-6@fiatspider.de



Region 7 – Köln
Petra Boljahn
Im Stillen Winkel 23
47804 Krefeld
Tel. 021 51-135 17
region-7@fiatspider.de



Region 8 – Gießen/
Frankfurt am Main
Michael Siebert
Weidenstraße 52
35418 Buseck
Tel. 0173-3 49 76 31
region-8@fiatspider.de



Region 9 – Stuttgart
Christoph Hain
Alpirsbacher Weg 3
70569 Stuttgart
Tel. 0172-7 62 07 03
region-9@fiatspider.de



Region 10 – München
Christoph Spanner
Enthammerstraße 6
85567 Grafing
Tel. 08092-3 32 31
region-10@fiatspider.de

Region 11 – Würzburg
z.Zt. nicht besetzt
region-11@fiatspider.de
mail@fiatspider.de

Ausland & Allgemeiner
Clubkontakt
Tel. +49-(0)45 05-59 42 32
mail@fiatspider.de



Neues aus der Region 8!

Zum dritten mal und damit fast schon traditionell fand am Sonntag den 15. September ein kleines Treffen mit anschließender Autofahrt in Koblenz statt.

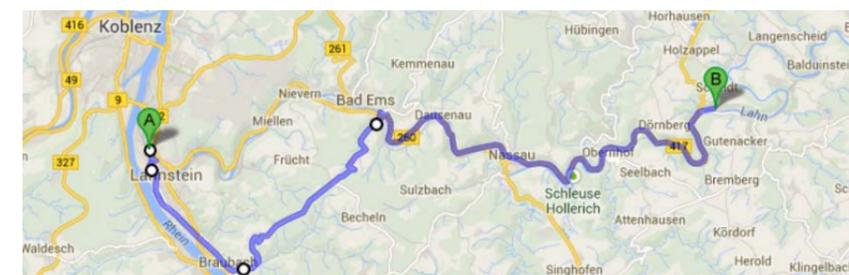
Wer hätte gedacht, dass nach all den Regentagen der Sonntag so herrlich spät-sommerlich und sonnig daher kommt?

Treffpunkt und Start der kleinen Tour war Koblenz.

Mit fünf Spiders, und begleitet von einem schönen 124er Coupe aus dem Saarland, begann die Tour mit einem gemeinsamen Mittagessen.

Ganz zünftig und deftig haben wir uns bei Maximilians-Brauereien (www.maximilians-brauereien.de) in Niederlahnstein gestärkt. Das am Rhein gelegene Schamott-Schlöbchen mit seiner großzügigen Wiese bietet zu jeder Jahreszeit ein herrliches Ambiente für eine gemütliche Einkehr mit selbst gebrauten Bieren und guten Speisen.

Die anschließende Autofahrt führte



über einen kleinen Schlenker am Rhein entlang nach Braubach (da hatte wohl jemand in Lahnstein die falsche Richtung eingeschlagen ...grins ...).

Von Braubach ging es weiter über eine bergige Landstraße nach Bad Ems.

Ab der schönen Kurstadt Bad Ems folgten wir bei sonnigem Wetter der Lahn bis zu dem kleinen verträumten Örtchen Laurenburg.

Der Luftkurort Laurenburg blickt auf eine über 920 jährige Geschichte zurück und kann mit seinem Schloß und seiner Burg wirklich als Perle an der Lahn bezeichnet werden.

Im Gasthaus zum Lahntal hatte ein überaus erfreuter Gastronom, in Erwartung unseres Besuchs, eigens für uns Kuchen gebacken.

Wir konnten zwischen Käse- und Apfel-Kuchen wählen und mit einem Kaffee unsere Bezingespräche bei bestem Sonnenscheinwetter auf der Außenterrasse genießen.

Auch ein wunderschöner Sonntagsausflug geht mal zu Ende, so haben wir uns am späteren Nachmittag verabschiedet und sind in alle Himmelsrichtungen auseinander gefahren.

Vielen Dank an alle Teilnehmer, ich freue mich schon jetzt auf das nächste Treffen.

Euer Timo





Protokoll der Jahreshauptversammlung am 18. Mai 2013 im Wikingerhof in Kropp

Beginn: 17h Ende: 18.47h

Anwesende: siehe Anwesenheitsliste (30 stimmberechtigte Mitglieder)

TOP 1 und 2: Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Armin Hefner, das Protokoll der Hauptversammlung 2012 wird ohne Verlesung genehmigt.

TOP 3: Der Club verzeichnete in diesem Geschäftsjahr 28 Zugänge und 18 Austritte. Die Gesamtmitgliederszahl beläuft sich auf 302.

TOP 4: Thorsten Georg übernahm das Amt des Archivars, Nico Lacetera übernahm die Aufgaben der Technikbetreuung und Peter Nimmenich die Aufgaben im Merchandisingbereich. Der Vorstand bedankt sich bei Markus Höckelmann und Rolf Bodewig für ihre geleistete Arbeit.

Aufgrund der Unstimmigkeiten wegen der Schreiberechtsberechtigung im Forum wurde zu diesem Punkt noch einmal ein Meinungsbild per Briefabstimmung erhoben. 352 Briefe wurden verschickt. 110 Briefe kamen zurück. Der Beschluss der letzten Jahreshauptversammlung wurde bestätigt.

Die Überarbeitung der Website ist abgeschlossen. Der Admin Michael Siebert berichtete von häufigen illegalen Registrierungsversuchen; 30 – 50 Spammails müssen pro Woche abgewehrt werden.

Der Vorstand weist darauf hin, dass die schriftliche Kommunikation (Postverkehr/Email) im Namen des Clubs nur mit offizieller Clubadresse und Signatur der Funktion im Club erfolgen darf. Die Gebietsbetreuer und Bereichsleiter werden gebeten, dies zu berücksichtigen.

TOP 5: Michael Dusch stellt die finanziellen Angelegenheiten des Clubs dar, siehe Anlagen. Die SEPA Umstellung des Bankeinzugsverfahrens steht bevor. Für die Ausrichtung des Haupttreffens 2014, dort soll das 30-jährige Bestehen des Clubs gefeiert werden, stehen € 5000,- zur Verfügung.

TOP 6: Die Kassenprüfer Claudia und Peter Klinck prüften die Kasse am 28.4.2013. Es gab keine Beanstandungen der Kassenführung.

TOP 7: Der Vorstand wurde einstimmig entlastet. Es gab keine Gegenstimme und keine Enthaltung.

TOP 8: Michael Siebert wurde einstimmig (keine Gegenstimme/ keine Enthaltung) zum 2. Vorsitzenden gewählt. Armin Hefner wurde einstimmig (keine Gegenstimme/keine Enthaltung) zum 1. Vorsitzenden wieder gewählt. Stefan Kohl und Michael Dusch wurden als Beisitzer und Kassenwart ebenfalls

einstimmig (keine Gegenstimmen/keine Enthaltungen) in ihren Ämtern bestätigt.

Die Wahlen erfolgten im Konsens der Anwesenden (keine Gegenstimme/keine Enthaltung) per Handzeichen.

TOP 9: Als Kassenprüfer für 2013/14 wurden Jürgen Loch und Stefan Brunkloch gewählt (einstimmig/ keine Gegenstimme/ keine Enthaltung).

TOP 10: Für das Erscheinen des Clubmagazins ist es unerlässlich, dass die Redakteure mit Beiträgen und Fotos beliefert werden.

TOP 11:

- Um die Mitgliederzahlen zu steigern bzw. zu stabilisieren, soll das Angebot einer Partnermitgliedschaft im Magazin veröffentlicht werden. Der Jahresbeitrag beträgt für diese Mitgliedschaft dann zusätzlich € 5,-.
 - Der Absatz der Merchandising Artikel benötigt eine kontinuierliche Bewerbung. Daher soll regelmäßig im letzten Magazinheft vor Weihnachten, das Angebot der Merchandising Artikel mit Bild und Text veröffentlicht werden. Peter Nimmenich veranlasst die Aktualisierung der Fotos, der Texte und bemüht sich, die Attraktivität des Angebotes zu steigern.
 - Es wird außerdem möglich sein, Geschenkgutscheine für den Clubshop zu erwerben. Hierzu erfolgte eine Abstimmung: 28 Ja-Stimmen, 1 nein-Stimme, 1 Enthaltung
 - Ein Mitglied regt an, noch einmal über die Gebühr von 5 € zur Registrierung auf der Club- Homepage nachzudenken. Die Anwesenden diskutieren darüber. Es kommt zur Abstimmung, ob die derzeitige Regelung beibehalten wird: 29 Ja-Stimmen, keine Gegenstimme, 1 Enthaltung
 - Die Region 8 erklärt sich bereit, die Ausrichtung des Haupttreffens 2014 und die Feier des 30-jährigen Bestehens des Clubs zu übernehmen. Das Treffen soll vom 06.06. - 09.06.2014 (Pfingsten) in Herborn in Hessen stattfinden. Die Anwesenden erklären einstimmig ihr Einverständnis und bedanken sich für das Engagement.
 - Herbsttreffen 2013, falls sich niemand findet, der das Treffen plant (die Regionalleiter erhalten hierzu noch einmal eine E-Mail), fällt das Treffen aus.
 - Herbsttreffen 2014 (Stefan Brunchen)
 - Haupttreffen Himmelfahrt 2015, (Lüneburger Heide, Heike und Dieter Güttner)
 - Herbsttreffen 2015 (Harz, Robert Müller)
- Claudia Hoff-Klinck Altenholz 25.5.2013



Fiat 124 Spider Club e.V.

Haupttreffen Kropp 2013



Nord-Ostsee-Tour vom 17. bis 20. Mai



Als neues Mitglied dem Verein im Januar 2011 beigetreten, wurde ich freiwillig dazu verpflichtet, den Bericht über unser Treffen in Kropp zu schreiben.

Für uns begann die angenehm kurze und nur zwei-stündige Anreise aus Hollenstedt, das südlich von Hamburg liegt, am Freitag erst einmal mit einem der üblichen Staus vor dem Elbtunnel. Danach hatten wir dann aber freie Fahrt auf der A7. Bei der Ankunft am Hotel begrüßten uns strahlender Sonnenschein sowie Armin und Susan, nebst den anderen Clubmitgliedern. Wir wurden in Empfang genommen und unter Sonnenschirmen mit kühlen Getränken versorgt.

Nach der freundlichen Begrüßung wurden die Zimmer bezogen und der Abend begann mit einem großzügigen Büfett und endete im Innenhof mit dem ein oder anderen Getränk und Benzin und Motoröl getränkten Gesprächen.

Am Samstag starteten wir bei trockenem Wetter und etwas Sonnenschein unsere erste gemeinsame Tour. Über landschaftlich wunderschöne Straßen ging es über Felder und an Seen vorbei nach Kappeln. Dort wartete am Anleger ein Raddampfer, um uns auf eine zweistündige Fahrt auf der Schlei mitzunehmen. Auch für Kaffee und Kuchen war gesorgt. Es gab viel



zu sehen, als unser Schiff unter der Klappbrücke durchfuhr und Segelschiffe aller Art die Gewässerseite wechselten.

Zurück im Hafen warteten unsere hintereinander aufgereihten Spider und die dazugehörigen Schaulustigen schon auf uns. Danach ging es zurück zum Hotel, wo wir den offiziellen Teil der Veranstaltung abhielten.

Die Jahreshauptversammlung war sehr aufschlussreich und endete mit der Wiederwahl des seit dem vergangenen Jahr amtierenden Vorstandes.

In den Vorstand wiedergewählt wurden Armin Hefner als 1. Vorsitzender und Michael Siebert als 2.

Vorsitzender. Michael Dusch setzt seine Tätigkeit als Kassenwart fort und Stefan Kohl wurde als Beisitzender und Mitgliedsbetreuer bestätigt. Jürgen Loch und Stefan Brunchen übernehmen die Funktion der Kassenprüfer.

Nach der Anstrengung bot das italienische Büfett die notwendige Stärkung und der Abend klang langsam an der Bar aus.

Am Sonntag mussten wir nach dem ausgiebigen Frühstück erst einmal den nächtlichen Regen von unseren Autos wischen. Dann fuhr unsere Spider-Kolonne in den kleinen idyllischen Ort Friedrichstadt, wo wir in der schönen Altstadt die zahlreichen kleinen Läden und Cafés bewunderten. Armin und Stefan hatten sogar dafür gesorgt, dass wir einen eigenen Spider-Parkplatz hatten.



Die Reise führte dann weiter nach St. Peter-Ording, wo wir wiederum ausreichend Parkplatz für unsere Autos vorfanden. An der Strandpromenade wurde das vielfältige Angebot von Fisch in allen Varianten wahrgenommen, was ausgesprochen lecker war. Nach einem ausgiebigen Spaziergang trafen wir uns im Parkhaus wieder und los ging es zur nächsten Etappe.

Die Strecke führte uns an den Deichen entlang. Beim Zwischenstopp konnten dann die Schafherden und das Watt bei Ebbe bewundert werden. Die Nordsee war wieder einmal nicht da, wo sie hingehörte.

Über kleine Nebenstraßen, und über Felder und Wiesen, ging es nun zurück an den Fressnapf. Nach dem Essen sorgte „Siggis Musikbox“ für die musikalische Unterhaltung, die dann aber (programmgemäß) von „Tante Käthe“ ganz unverschämt unterbrochen wurde. Diese Darbietung im Doppelpack von Comedy-Direkt hat allen viel Spaß gemacht.

Da vor allem die Männer von Tante Käthe in die Show mit einbezogen wurden, waren es hauptsächlich die Frauen, die Tränen gelacht haben. Zum Ausklang des Abends haben wir dann noch ausgiebig das Tanzbein geschwungen.

Am letzten Tag unserer Ausfahrt führte Armin uns zur Ostseesteilküste am kleinen Ort Waabs. Wie immer war alles bestens vorbereitet und auch dort ist



niemand vor Hunger geschwächt von den Klippen gestürzt. Es war für Kaffee und belegte Brötchen gesorgt.

Bei der Fahrt durch den Ort mussten einige von uns in einer Tempo-30-Zone nähere Bekanntschaft mit dem Besen einer älteren Dame machen, die uns so recht eindrucksvoll an die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung erinnern wollte. (Dabei sind wir wohl bestimmt maximal ungefähr genau 32 km/h gefahren.)

Am Ostseestrand hatten wir Gelegenheit, Spaziergänge zu unternehmen und einige von uns haben sich daran gemacht, Bernstein zu suchen – und den sogar auch zu finden.

Die ganzen Tage sind wir glücklicherweise vom Regen verschont geblieben. Nach dem herzlichen Abschied von den Freunden, Bekannten, Clubmitgliedern ging es dann zurück nach Hause, wo uns auf den letzten Kilometern dann doch noch der Regen fast dazu gebracht hätte das Verdeck zu schließen. An dieser Stelle natürlich ein besonders Dankeschön für die Organisatoren, die sich mit der Ausarbeitung der Strecke und allem Drum und Dran so viel Mühe gegeben hatten.

Danke Susan und Armin,
Danke Christa und Stefan.

Autoren:
Heike und Dieter Güttner





WORKSHOP

Ventile einstellen am 10.März 2013

Da wir ein sehr „technischer Stammtisch“ sind, und wir uns stundenlang über unsere Autos unterhalten, kam irgendwann mal der Gedanke auf, einen Workshop zu veranstalten. Allerdings blieb es auch bei dem Gedanken. Immer kam etwas dazwischen oder es wurden Reparaturen gleich erledigt, ohne auf einen geeigneten Termin zu warten. Wie es leider immer so ist.

Diesmal sah es aber ganz gut aus. Aufgrund der Restaurierung von Uwes Auto stand der Motor noch bei mir in der Garage. Da sowieso noch die Ventile eingestellt werden mussten, kam das Thema nochmals auf und kurzerhand wurde der nächste Stammtisch zum Workshop fürs Ventile einstellen erklärt.

Wenn man aber glaubt, dass man die Ventile in nur einer Stunde einstellen kann, hat man sich geirrt – selbst mit besten Voraussetzungen, wie einem Motorständer. Wie es sich für einem Workshop gehört, sollte jeder

einmal ein Ventil einstellen: Ausmessen, Berechnen, Fühlerlehre durchziehen etc.

Schnell kamen sehr spannende Diskussionen auf: „Wie soll sich das anfühlen beim saugend durchziehen der Fühlerlehre?“ – „Einlass 0,45 oder weniger?“ – „Auslass 0,60 oder 0,50?“ – „Was sagt die Literatur?“ – „Wie verändern sich die Steuerzeiten?“ usw.

Schnell kam man von „Höcksen auf Stöckchen“, auf Ölpumpe, Ölwanne usw.

Am Ende benötigten wir ungefähr 4 Stunden, um mit 5 Personen 8 Ventile einzustellen. Macht also bei einer Meisterstunde von 65 € am Ende 1300 €. Wenn also jemand von euch zukünftig weniger als 1300 € für das Ventile einstellen bezahlt, ist das ein echtes Schnäppchen.

Aber Spaß beiseite. Unser Fazit:

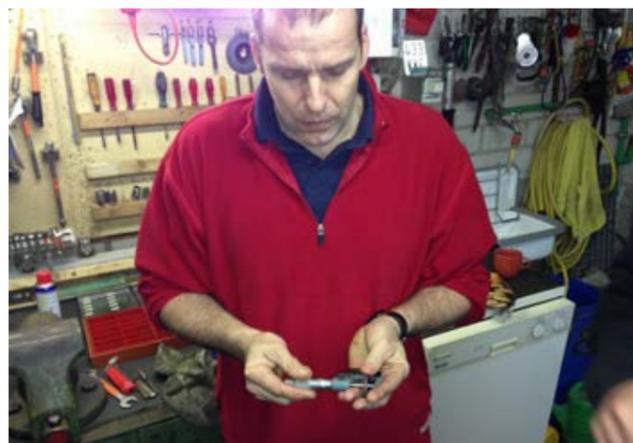
Es war echt ein super Workshop mit sehr viel Spaß: „Das sollte man öfter machen!“

Leider haben wir im Eifer des Gefechts keine Detailaufnahmen gemacht. Das werden wir beim nächsten Mal wiederholen werden.

Deswegen dient dieser kleine Bericht lediglich der Motivation!

Der nächste Workshop „Kupplung und Getriebesimmering/Schaltheils tauschen“ ist schon in Planung. Dann mit Fotodokumentation.

Liebe Spidergrüße
Rainer Wilbertz



Buffet Angebot für das Jahreshaupttreffen 2014 in Hessen

30 Jahre Fiat 124 Spider Club e.V.

Buffet Freitag im Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof (auf der Tenne)

Kleiner bunter Salatteller mit Mozzarella Bällchen und Sesam

Pikanter Pfefferbraten in eigener Jus dazu: Butterspätzle und Karotten- Bündchen

Feine Nudeln mit Rucola, getrockneten Tomaten und Parmesanspännen in Knoblauch-Öl (vegetarisch)

Bayrische Creme „Vanille“ mit Waldbeerengrütze

Buffet Samstag im Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof (auf der Tenne)

Ganzes Wildschein vom Grill dazu Dunkelbier-Jus

Schweinelenndchen in Rahmsauce

Kartoffelgratin, Rosmarin Kartoffeln, Knödel (halb & halb)

Rotkraut, Weißkrautsalat (o. Speck), Speck-Bohnen, Gemüseauswahl der Saison wahlweise mit Sauce Hollandaise

Zweierlei Mousse au chocolat mit Vanillesauce

Buffet Sonntag im Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof (auf der Tenne)

Grillbuffet, große Auswahl an Grillgut:

Schweinenackensteaks und Putenbrustfilets in hausgemachten Marinaden, Bratwurst, Gemüsespieße und Maiskolben

dazu Salatbuffet aus frischen und marinierten Salaten und ofenfrisches Baguette und Kräuterbutter

Drillinge mit einem Dip aus Brauhaus-Schmand

Spezielle Diätküche ist selbstverständlich möglich, bitte bei der Buchung extra angeben und uns schriftlich mitteilen!

Bei Fragen wendet Euch bitte an:

Michael Siebert
Weidenstraße 52
35418 Buseck

Fiat 124 Spider Club e.V.
2. Vorsitzender
Administrator
Regionalleiter Region 8

Fon: +49 (6408) 6108851
Mobil +49 (173) 3497631

eMail: ms@fiat spider.de



Übernachtungen für das Jahreshaupttreffen 2014 in Hessen

30 Jahre Fiat 124 Spider Club e.V.

Wir haben zwei Hotels in Herborn mit Sonderkonditionen für Euch reserviert.

Es wird ein Shuttlebus von dem „Hotel Gutshof“ von und zu dem „Schloss Hotel“ für Euch fahren.

Bitte bucht Eure Zimmer selbst und gebt das Stichwort „Fiat Spider“ an!

Die Zimmer und das Buffet können bis zu 5 Tage vorher kostenfrei storniert werden, danach werden für die Zimmer 80% und für die Buffets 100% des Betrages fällig.

Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof GmbH & Co. KG

Austraße 81 a-b
35745 Herborn
Germany

Fon: +49 (2772) 575574 – 0
Fax: +49 (2772) 575574 – 1

eMail: info@gutshof-herborn.de
www.hotel-gutshof-herborn.de/



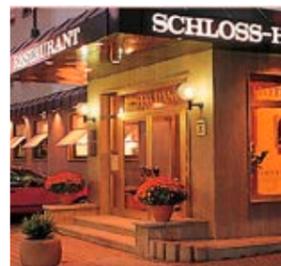
37 Doppel Zimmer	à 95,- € pro Zimmer, Übernachtung inkl. Frühstück
5 Einzelzimmer	à 70,- € pro Zimmer, Übernachtung inkl. Frühstück
1 Single Appartement für eine Person	à 42,- € pro Apartment, Übernachtung inkl. Frühstück
1 Appartement	à 54,- € pro Apartment, Übernachtung inkl. Frühstück
3 Komfort Appartements für drei Personen	à 72,- € pro Apartment, Übernachtung inkl. Frühstück
1 DeLuxe Appartement für vier Personen	à 116,- € pro Apartment, Übernachtung inkl. Frühstück

Schloss Hotel Herborn

Schlossstraße 4-6
35745 Herborn
Germany

Fon: +49 (2772) 706 – 0
Fax: +49 (2772) 706 – 630

eMail: info@schlosshotel-herborn.de
www.schlosshotel-herborn.de



20 Doppel Zimmer	à 95,- € pro Zimmer, Übernachtung inkl. Frühstück
10 Einzelzimmer	à 70,- € pro Zimmer, Übernachtung inkl. Frühstück

Ein Shuttle Transfer vom Gutshof zum Schloss Hotel und zurück steht zur Verfügung.



Verbindliche Anmeldung zum Jahreshaupttreffen 2014 in Hessen, 30 Jahre Fiat 124 Spider Club e.V.

Pfingsten (06. – 09. Juni 2014) in Herborn, Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof GmbH & Co. KG

Bitte bis spätestens **30.04.2014** an 06408 / 500940 (Michael Siebert) faxen oder per Mail an ms@fiat-spider.de

Name	Vorname
Straße	PLZ / Ort
Telefon / Mobiltelefon	eMail
Name 1. Begleitperson	Vorname 1. Begleitperson
Name 2. Begleitperson	Vorname 2. Begleitperson

Individuelle Anreise, Buffets und Veranstaltungen finden auf dem Gelände der Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof statt.

Anreise am	<input type="checkbox"/> 06.06.2014	<input type="checkbox"/> 07.06.2014	<input type="checkbox"/> 08.06.2014
Abreise am	<input type="checkbox"/> 07.06.2014	<input type="checkbox"/> 08.06.2014	<input type="checkbox"/> 09.06.2014

Spezielle Speisen sind bitte direkt mit dem Hotel zu klären und uns schriftlich mitzuteilen.

An folgenden Programmpunkten nehme ich teil.

<input type="checkbox"/> Buffet Freitag,	Kosten pro Person 22,00 €	Teilnahme Personen:
<input type="checkbox"/> Buffet Samstag,	Kosten pro Person 28,00 €	Teilnahme Personen:
<input type="checkbox"/> Buffet Sonntag,	Kosten pro Person 20,00 €	Teilnahme Personen:

Foto CD, 10,- Euro, werden bei der Registrierung eingezogen.

Die Kosten für die Buffets und Getränke sind an dem jeweiligen Abend in dem Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof selbst zu zahlen.

Ich / wir übernachte/n im Hotel (bitte selbst buchen)

<input type="checkbox"/> Hotel Gasthaus Brauerei Gutshof GmbH & Co. KG
<input type="checkbox"/> Schloss Hotel Herborn

Ort / Datum	Unterschrift
-------------	--------------

Für Nicht-Clubmitglieder erheben wir ein Nenngeld von 20,- €



Haftungsausschluss:

Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Kraftfahrzeugeigentümer und/oder -halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder von dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird. Soweit der Fahrer/Beifahrer nicht selbst Kfz-Eigentümer und/oder -halter des von ihm benutzten Fahrzeuges ist, stellt er den im nachstehenden Haftungsverzicht genannten Personenkreis auch von jeglichen Ansprüchen des Kfz-Eigentümers und/oder -halters frei oder gibt mit der Nennung die unterzeichnete Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers und/oder -halters ab. Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Kraftfahrzeugeigentümer und/oder -halter) verzichten mit Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffs gegen:

- den Veranstalter, dessen Beauftragte und Helfer,
- die Teilnehmer und deren Helfer sowie gegen eigene Helfer, jedoch nur, soweit es sich um ein Rennen oder eine Sonderprüfung zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder kürzesten Fahrzeiten handelt,
- Behörden, Renndienste und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen, soweit der Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

Die Beschränkung der Haftung gilt in gleichem Umfang für die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen des genannten Personenkreises. Die Teilnehmer verzichten auch auf Schadenersatzansprüche gegen den Straßenbaulastträger, die durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht sein können.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordnete Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung abzusagen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflicht zu übernehmen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam.

Die Unterzeichneten versichern, dass die gemachten Angaben vollständig und richtig sind, das gemeldete Fahrzeug in allen Teilen den zutreffenden Gesetzen, Ordnungen und technische Bestimmungen entspricht und Fahrer und Beifahrer (bei Fahrberechtigung) eine gültige Fahrerlaubnis zum Führen des gemeldeten Fahrzeugs in der Bundesrepublik Deutschland besitzen.

Veranstalter / Veranstaltung

Fiat 124 Spider Club e.V.

Teilnahmebedingungen

1. Mit technischen Mängeln, die sich auf die Fahreigenschaft wesentlich auswirken, kann ein Fahrzeug von der Teilnahme ausgeschlossen werden. Jeder Fahrzeughalter bzw. Fahrer ist für die Verkehrssicherheit des teilnehmenden Fahrzeuges allein verantwortlich. Unsportliches Verhalten
2. Jeder Fahrzeughalter bzw. Fahrer ist für die Verkehrssicherheit des teilnehmenden Fahrzeuges allein verantwortlich. Unsportliches Verhalten jeder Art während der Veranstaltung führt zu sofortigem Ausschluss.
3. Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen und ordnungsgemäß versichert.
4. Soweit Fahrzeuge nicht mit den entsprechenden Kennzeichen zugelassen sind, übernimmt der Veranstalter keine Haftung und Gewähr für die Teilnahmeberechtigung im Falle straßenpolizeilicher Schwierigkeiten.
5. Gegenüber Teilnehmern der Fahrt (Fahrer, Beifahrer, Begleitpersonen) lehnt der Veranstalter jegliche Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ab.
6. Mit der Abgabe der Nennungen erkennen der Fahrzeughalter bzw. Fahrer und Begleitpersonen die Bestimmungen der Ausschreibung und die Teilnahmebedingungen an.
7. Die Zimmerreservierung wird durch den Teilnehmer selber durchgeführt nachdem die schriftliche Anmeldung bei dem Veranstalter eingegangen ist. Eine Haftung bei der Quartierbestellung lehnt der Veranstalter ab.
8. Unterlagen über das Programm und die genaue Durchführung der Veranstaltung erhält der Teilnehmer beim Start.
9. Der Veranstalter behält sich vor, die Veranstaltung bei Vorliegen zwingender Gründe abzusagen. Verbindliche Auskünfte erteilt nur die Veranstaltungsleitung. Ihr obliegt auch die Auslegung der Ausschreibung und der noch auszugebenden Durchführungsbestimmungen.

Es wird ausnahmslos nach der Straßenverkehrsordnung gefahren. Jede Haftung seitens des Veranstalters gegenüber den Teilnehmern für Sach- oder Personenschäden ist ausgeschlossen und wird mit der Unterschrift des Teilnehmers auf der Nennung ausdrücklich anerkannt.

Mit meiner Unterschrift bestätige ich auch die Kenntnisnahme des Programmes (siehe **Spider Magazin** oder unter www.fiatspider.de) samt Haftungsausschluss und Einhaltung der Fahrbestimmungen am Veranstaltungswochende.

Ort / Datum

Unterschrift



Ein Spider im Wandel der Zeit



Der nächste größere Punkt auf der „To-Do-Liste“ war das Austauschen des Verdeckes, was ich mit Hilfe meiner damaligen Freundin und heutigen Ehefrau erledigte. So bescherten wir dem Fahrzeug wieder ein Standesgemäßes Aussehen in geschlossenem Zustand.

Die Arbeiten an der Technik wurden immer weiter vorangetrieben. Ich überholte die Vorder- sowie die Hinterachse mit vielen Neuteilen. Auch die komplette Bremsanlage wurde erneuert. Ein neuer Zündverteiler und ein neuer 34DMTR sowie die üblichen Verschleissteile zogen im Motorraum ein. Es wurden auch viele Chromteile der Karosserie, wie die Türgriffe und der Windschutzscheibenrahmen, ersetzt.

1999

Nun ist es jetzt schon fast vierzehn Jahre her, seit ich zum Besitzer meines Spiders wurde – eine lange Zeit.

Vieles hat sich geändert, vieles ist geschehen und erwachsener ist man auch geworden. Genauso wie der Spider, nur der ist im Laufe der Jahre schöner geworden – im Gegensatz zu mir.

Aber so ist halt das Leben.

Am Anfang unserer Beziehung war mein Spider ein typisches Kind der frühen 90er-Jahre – mit schön breiten Felgen und Reifen und natürlich tiefer gelegt und ohne vordere Stoßstange. Zu dieser Zeit hat mir das noch ganz gut gefallen. Ich war ja selbst auch erst Anfang zwanzig und da hat man noch andere Prioritäten.

Aber im Laufe der Jahre musste der Spider immer wieder kleinere und größere Modifikationen über

sich ergehen lassen und glücklicherweise habe ich ihn in dieser Zeit von sogenannten Jugendsünden verschonen können. Das kann nicht jeder von sich behaupten, nicht wahr? Dies hatte aber auch mit der Tatsache zu tun, dass ich zu diesem Zeitpunkt durch Bekannte schon Kontakt zur Oldtimerszene hatte und dort quasi zum gemäßigten Umgang mit meinem Fahrzeug erzogen wurde. Geschadet hat es mir und dem Spider auf jedenfall nicht.

Die ersten größeren Veränderungen waren das Austauschen der „Tuningräder“ mit 205er-Reifen gegen Stahlräder mit Chromradkappen und 165er-„Breitreifen“ und der Anbau der vorderen Chromstoßstange.

An der Technik des Spider war ich von Anfang an zugange, um diese nach und nach in einen Top-Zustand zu versetzen.



2006 war es dann leider soweit, der Motor hatte Probleme mit dem Öldruck bekommen. Nach der Zerlegung des Motors musste ich leider feststellen, dass die Nockenwellen in den Kästen total eingelaufen, beziehungsweise ausgelaufen, waren. Irgendetwas hatte die Ölversorgung unterbrochen und hatte auf einer längeren Ausfahrt zu diesem Schadensbild geführt.



2001

Für mich stand nach der Diagnose fest, dass nur „Nägel mit Köpfen“ zu einem guten Ergebnis führen würden und ich entschloss mich den Motor komplett zu überholen.

Wie das Leben so spielt, bekam ich zu diesem Zeitpunkt einen fabrikneuen Rumpfmotor für 459 Euro angeboten und so fiel die Entscheidung gegen das Überholen des alten Motorblocks.

Der Zylinderkopf bekam neue Kästen, neue Nockenwellen, neue Ventile, neue Führungen, die Kanäle wurden angepasst und **ich plante ihn**. Diese Arbeiten konnte ich zum Glück alle selber erledigen, was den Kosten zugute kam. Der Motor konnte nun wieder zusammenwachsen und mit einer neuen Kupplung wieder an seinen angestammten Platz wandern. In diesem Zuge öffnete ich auch das Getriebe, das aber außer



2004

einem neuen Dichtsatz und einer äußerlichen Reinigung nach keiner Arbeit verlangte. Da mich aber beim Ausbau die schlechte Zugänglichkeit der Schrauben des Anlassers nervten, versah ich die Kupplungsglocke mit selbstgebauten Gewindebuchsen, die nun ein Lösen der Schrauben aus dem Motorraum erlauben. Damit war das Kapitel „Antrieb“ vorerst abgeschlossen. Vorerst!

Die Arbeiten am Spider endeten dadurch natürlich nicht. Teile wurden gesäubert oder neu lackiert. Den Fahrersitz musste ich von seinem Leder befreien, da – typisch Spider – die Rückenlehne gebrochen war. Diese Arbeit kostete meiner Frau und mir einiges an Nerven, da aus irgendeinem Grund das Leder des Bezuges geschrumpft war und seinen Platz auf der Rückenlehne nur widerwillig einnehmen wollte. Wei-

tere Arbeiten am Innenraum beinhalteten den Austausch des Nardi-Lenkrades durch ein Original mit Chromspeichen und den Austausch der schwarzen Instrumentenringe durch welche aus Chrom. Bei dieser Gelegenheit zog auch ein Drehzahlmesser mit 9000er-Skala ein.

Auch die Elektrik wurde nicht verschont und so zogen Relais für das Ablend- und Fernlicht sowie des Anlassers ein und die Blinkanlage bekam ein elektronisches Blinkrelais.

Da ich schon immer ein Fan von Doppelvergaseranlagen war, keimte in mir irgendwann der Gedanke auf, eine Umrüstung auf die Weber-40IDF des BS1 in Angriff zu nehmen, was dann im Jahre 2010 erfolgte. Dazu musste die Nockenwelle und



der Nockenwellenkasten der Auslasses getauscht sowie der Zündverteiler vom Motorblock auf den Nockenwellenkasten wandern. Alle Teile, die zum Umbau benötigt wurden, beschaffte ich und überholte sie dann, soweit das nötig war. Da ich die Betätigung der Vergaseranlage mit einem Gaszug bevorzuge, fertigte ich eine Umlenkung an, die das ermöglichte.

Ein lang gehegter Wunsch ging in Erfüllung, als ich einen sehr guten Satz Cromodora CD6-Felgen – für mich die schönsten Spiderfelgen überhaupt – mit den dazugehörigen Radkappen erstehen konnte. Ich ließ die Felgen chemisch entlacken und konnte sie im Frühjahr 2012, nach erfolgter Lackierung und zusammen mit neuen 185er Reifen, an meinen Spider montieren.



Im Winter 2012/13 folgte nun noch der Einbau der Carello-Blinkervorn, wie sie bis 1974 zum Einsatz kamen. Zusätzlich tauschte ich noch die Silentgummis an der Vorderachse aus, die immerhin 8 Jahre lange gehalten hatten und ersetzte vorsorglicher die Gelenke an der Vorderachse mit qualitativ hochwertigeren Teilen. Ein Umbau von einer





BS1-Auspuffanlage auf 1800er-Euro mit geändertem Endrohr (Endrohr vom 1600er) schließt im Moment den Stand der Arbeiten ab. Meine Wunschliste bezüglich des Spiders ist nicht mehr lang, aber eben noch nicht ganz abgearbeitet. In Zukunft muss es ja auch noch etwas zu tun geben.

Mein Spider befindet sich natürlich nicht im Originalzustand eines 1976 Spiders, er ist eher ein Mix der schönsten Teile der Spider-Jahrgänge bis 1978, aber ich habe immer ein Augenmerk darauf gelegt, dass der Gesamteindruck meines Fahrzeuges für einen Außenstehenden so wirkt, als wäre mein Spider so vom Band gelaufen. Das war und ist mir immer sehr wichtig gewesen.



Mein Spider und ich!

Eine Geschichte von Timo Schütz (41) aus Koblenz.



2007



Die Rechnungen füllen heute einen Ordner, demnächst muss ein Zweiter hinzukommen, aber ich habe mich bis jetzt noch nicht getraut, die komplette Summe auszurechnen. Das werden einige von euch bestimmt nachvollziehen können.



Wenn ich mir heute noch mal einen Spider kaufen würde, wäre dies mit Sicherheit ein Fahrzeug, das bis 1974 gebaut wurde und sich in originalem Zustand befindet. Aber es ist eben so, wie es ist und hat so auch seinen Charme. Zumal ich schätzen würde, dass die wenigsten Spider heute noch so daherkommen, wie sie in Turin das Werk verlassen haben.

Das war die grobe Zusammenfassung der letzten 14 Jahre mit meinem Spider, der mit mir das gleiche Baujahr teilt.

Torsten Georg



Wie kommt man zu einem Fiat 124 Spider? Und wieso hat man(n) eine Beziehung zu seinem Auto?

Was soll ich sagen? Es fing alles ganz harmlos an :-), mitten aus dem Leben halt.

Beruflich sehr angespannt wollte ich mir im Jahr 2010 einmal etwas Schönes gönnen, etwas, was mir in meiner Freizeit Spaß und Freude bereiten sollte. Da ich schon seit frühester Kindheit ein Autoliebhaber bin, hegte ich immer den Wunsch ein Cabrio zu besitzen. Die einzige Cabrio-Erfahrung hatte ich in der Fahrschule gesammelt, damals ein Ford Escort XR3i.

Die ersten Gedanken bei meiner aktiven Suche waren ein BMW Z3 oder Z4. Also mehr in Richtung modernes Cabrio oder modernem Roadster. Mein ebenfalls Auto begeisterter Freund brachte mich auf den Gedanken auch mal die Augen nach älteren Modellen auf zu halten.

Da kamen mir die Erinnerungen aus meinen frühen Autofahrer Tagen wieder ins Gedächtnis.

Als ich (gerade 18) an meinem ersten Auto einem 127er Fiat gebastelt hatte. Zu dieser Zeit bin ich gerne am

Wochenende zu diversen Autohäusern gefahren und habe mir dort die Objekte der Begierde angeschaut. Damals gab es in Dierdorf (im Westerwald) ein Fiat Autohaus das etliche Reimporte aus Kalifornien auf dem Hof stehen hatte, Ihr ahnt es schon, es waren jede Menge Spiders. Fast hätte ich damals einen 850er Spider erworben, aber auch für den fehlte mir zu dieser Zeit das Geld. So konnte ich nur ab und zu dorthin fahren und mir die schönen Autos von außen ansehen.

20 Jahre waren vergangen und nun beim Stöbern der Anzeigen im Internet kam das Gefühl aus jener Zeit wieder, ausgelöst durch einen Click. Da war er:

ein US Spider CS0 in Marrone metallic, mit hell beigem Dach, beigen Sitzen und VX Alufelgen.

Und meine Herzfrequenz erhöhte sich ...

Die Anzeige klang gut: 15.000 Km nach Restauration (05.2002) gelaufen, ATM, ATG.

Was nun?

Erst einmal beobachten, gucken ob nicht noch ein schönerer zu finden ist.

Zwischenzeitlich hatte ich auch

unsern Club im Internet gefunden, obwohl ich mir damals nicht sicher war welchen der beiden Clubs ich gefunden hatte (das ist eine andere Geschichte, die ggf. später mal erzählt wird).

Aber Hilfe hatte ich mir nicht geholt (war vielleicht zu schüchtern ☺). Dann passierte es, die Anzeige war weg. Mittwochs noch drin und Donnerstags weg.

Was mache ich jetzt? Ich will Ihn! Zum Glück hatte ich die Anzeige gespeichert und Gott sei Dank war auch dort die Telefonnummer des Verkäufers angegeben.

Ganz aufgeregt rief ich an um zu fragen ob das Auto schon verkauft sei. Naja, so gut wie, es hat sich ein Interessent aus Bremen gemeldet der mit Kaufabsicht am Samstag mit dem Zug kommen anreisen und den Wagen gleich mitnehmen wollte.

Die Einzige Möglichkeit das noch zu verhindern wäre am Freitag zu kommen, das Auto anschauen und kaufen.

So hatte ich mir meinen Spiderkauf nicht vorgestellt!

Aber so lief es dann doch.



Ich hatte kurzfristig für Freitag Urlaub geholt und bin noch Donnerstagabend kurz vor Feierabend zur Bank gerast um den Kaufpreis in Cash mitnehmen zu können.

Gemeinsam mit meinem Freund sind wir am Freitagmorgen dann die rund 400 km Richtung Süddeutschland gefahren. „Experten auf Autokauf“ Und dort stand er: hochglanzpoliert, mit leuchtenden Augen unter einer roten Stoffabdeckung.

(ich hörte schon in meinem Kopf: KAUF MICH!)

Der Verkäufer muss das wohl auch gehört haben.

Außer einer Blech Kontrolle mit einer Magnetkarte a'la „hält er oder fällt er?“ und einer Sichtkontrolle, „tropft es noch oder ist er schon Dicht?“, konnte ich nicht viel ausrichten.

Ich hatte auch keine Ahnung worauf ich noch achten sollte, was original ist und was nicht.

Jeglicher Verhandlungsversuch meinerseits war natürlich zwecklos.

Nach einer Probefahrt, wurde der Kaufvertrag unterschrieben, das Geld auf den Tisch gelegt und die Schlüssel übergeben.

Ich hatte einen Spider gekauft! Ihr könnt Euch vorstellen wie aufgeregt ich war bei Aller Euphorie.

Zu allem Überfluss fing es auch noch an in Strömen zu regnen (mitten im Juli).

Jedenfalls konnte ich bei der Heimfahrt testen, ob das Dach Wasserdicht ist.

Auf die Autobahn und ab nachhause. Zum Glück war ich nicht alleine unterwegs, ich hatte schon bei den ersten Autobahnkilometern so viel Spaß in meinem „neuen“ Wagen, dass ich mich nicht ganz an den Rat des Vorbesitzers hielt die 120 km/h nicht zu überschreiten und bin mit ca. 140 km/h im Regen nachhause gefahren.

Ganz nach dem Motto das „Popometer“ wird schon berichten wenn es



langsamer gehen soll oder der Kleine zu rutschen anfängt.

Die Fahrt war gut verlaufen und zuhause angekommen wurde der braune sofort in der Garage geparkt und mit Handtüchern trocken gelegt.

Der Vorbesitzer wollte noch benachrichtigt werden, da er sich wohl Sorgen wegen der langen Regenfahrt machte.

Alles gut, keine Sorgen, wir sind heil angekommen.

Mein Spider und ich!

Was war nun zu tun?

Der Spider musste um gemeldet werden und er braucht eine Durchsicht. Am besten auch den Zahnriemen wechseln und mal Ölwechsel machen lassen.

Nachdem ich nach einiger Recherche eine geeignete Fiat-Werkstatt in der Nähe gefunden hatte, ließ ich ihn dort durchchecken.

Das Sorgenvolle Gesicht des Meisters verhiess nichts Gutes..., mir war nicht aufgefallen, dass die Kupplung kaputt war.

So musste die Kupplung und diverse Kleinigkeiten erneuert werden.

Mir war bewusst, dass ich keinen Neuwagen erworben hatte.

Über die Kupplung wollte ich noch mit dem Vorbesitzer sprechen, der war aber für mich nicht mehr erreichbar.

War ja auch zu dumm von mir

gewesen, dass ich bei der Probefahrt geglaubt hatte die müsse so schwer gehen.

Trotzdem war es kein Fehlkauf, denn der Spider steht gut da.

Wie Ihr alle wisst kann man immer etwas verbessern.

Damit fing der Spaß erst an! Ich war Spiderbesitzer, das ist eine Lebenseinstellung geworden!

Jeden Sonnenstrahl nutzend, ist er nun ein fester Bestandteil in meinem Leben.

Ob am Abend mal kurz offen ein paar km die Mosel rauf und runter zu fahren, ein Clubtreffen, eine Urlaubsreise oder ein Oldtimertreffen zu besuchen, der Spider macht vor allem: viel Spaß und viel Freude!

Diese Freude mit anderen „Verrückten“ zu teilen hat mich dazu bewegt dem Club bei zu treten.

Zwischenzeitlich gibt es noch einige Geschichten die ich erzählen kann, eine Urlaubsreise mit dem Autozug ins Spiderland Italien, ein Clubtreffen, diverse Ausfahrten und Oldtimer-Treffen.

Wenn es Euch gefällt, gibt es eine Fortsetzung.

Bis dahin.

Euer

Timo



DJANGO, ZIEH!

REPARATUR EINES DEFEKTEN SIMMERINGS

Nein, wir sind nicht im Wilden Westen. Dieses Mal geht es darum, wegen eines defekten Simmeringes eine Steckachse zu ziehen.

Die Beschreibung bezieht sich auf eine Hinterachse, wie sie bis zum Baujahr 1978 Verwendung fand.

Los gehts!

Nach dem das Fahrzeug hinten sicher aufgebockt wurde – bitte Stützen unter die Hinterachse stellen – oder das Fahrzeug auf einer Hebebühne steht, können wir nach dem Abnehmen der Räder mit der Demontage beginnen.

Einige dieser Demontearbeiten beinhalten auch Arbeiten an der hinteren Bremsanlage. Diese Schritte sind auch interessant, wenn daran gearbeitet werden soll, ohne dass ein Defekt an der Hinterachse vorliegt.

Wenn das Differenzialöl schon alt ist, kann man es ablassen. Oder wir bocken die Seite, an der gearbeitet werden soll, etwas höher auf, damit kein Öl aus der Hinterachse auslaufen kann.

Zuerst entfernen wir die vier Schrauben am kleinen Staubschutzblech und nehmen das Teil ab



Im nächsten Schritt entfernen wir die vier Splinte der Gleitsteine, die die Bremszange halten und entfernen die Gleitsteine mit Hilfe eines Schraubendrehers.



Nun können wir die Bremszange aus dem Bremszangenhalter herausnehmen.



Um Beschädigungen am Bremschlauch zu vermeiden, hängen wir die Bremszange mithilfe eines Schweißdrahtes oder etwas Ähnlichem an der Karosserie auf.



Nun können wir nach dem Entfernen der Bremsbeläge die zwei Befestigungsschrauben entfernen.

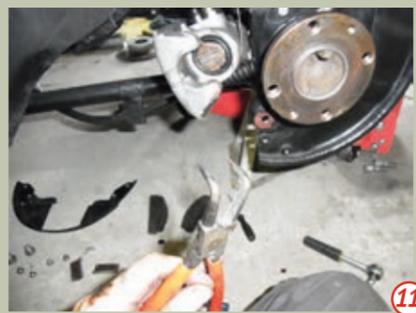


Nun nehmen wir den Bremszangenhalter ab **9** und entfernen im Anschluss die Bremsscheibe. **10**



Um nun die Steckachse aus dem Hinterachsgehäuse entfernen zu können, benötigen wir ausnahmsweise ein Spezialwerkzeug: eine Sicherungsringzange für Innenringe in Bohrungen (für Durchmesser von 40–100 mm,

Knipex Nr. 44 21 J31). Diese benötigen wir um den Seegering zu entfernen, der die Steckachse im Hinterachsgehäuse in Position hält. **11**



Nachdem wir den Seegering entfernt haben, können wir die Steckachse aus dem Hinterachsgehäuse herausziehen. **12**



Oft lässt sich die Steckachse per Hand einfach herausziehen oder man hebelt sie mit einem Hammerstiel heraus. **13**

Mit einer Flex schneidet man den Schrumpfring so ein das man ihn beispielsweise mit einem Meißel „sprengen“ kann. **14**



Dabei müsst ihr unbedingt aufpassen, dass ihr nicht in die dahinter befindliche Simmerringfläche schneidet. Wenn das passiert, ist die Achse reif für den Edelschrott! **15**



Bei besonders hartnäckigen Fällen muss auch ein sogenannter Schlagabzieher zum Einsatz kommen, umgangssprachlich auch als „Wichser“ bezeichnet.



Wenn die Welle herausgezogen ist, betrachten wir uns das Radlager genau, um festzustellen, ob es Spiel hat oder rauh läuft.

Eine axiale Verschiebung des inneren Lagerringes von bis zu 0,3 mm zum äußeren Lagerring ist normal; nur radial darf kein Spiel vorhanden sein.

Wenn das Radlager ersetzt werden muss, wird es etwas komplizierter, weil das Lager mit einem Schrumpfring fixiert ist, der bei der Montage auf ungefähr 300 °C erhitzt werden muss.

Wenn der Tausch zu aufwendig ist, der kann die Steckachsen bei den

meisten Teilehändlern auch im Tausch bestellen

Für alle anderen beschreibe ich nachfolgend die Vorgehensweise beim Radlagertausch.

Eine sehr elegante Lösung ist auch, die Steckachse – sofern vorhanden – in eine Drehmaschine einzuspannen und den Schrumpfring abzudrehen. Den Schrumpfring und das alte Lager dann entfernen, alles säubern und das neue Radlager aufschieben. Jetzt bitte nicht das Abdeckblech oder den Sprengring vergessen!

Der Schrumpfring muss nun erhitzt werden. Das funktioniert auch mit dem Schweißbrenner – aber bitte nicht bis zur Rotglut!

Die optimale Temperatur beträgt ungefähr 300°C.

Den Schrumpfring auf die Welle fallen lassen.

Das geht am besten, wenn man den Ring auf einen dünnen Rundstahl oder stabilen Schweißdraht aufgefädelt und den Ring dann auf die Welle fallen lässt indem man den Draht an der Zentrierung der Steckachse abstützt.

Mit einem passenden Rohr und einem Hammer noch mal mit Fingerspitzengefühl nachklopfen, damit der Ring auch wirklich sicher sitzt. Das geht am besten mit einer zweiten Person.

Nun zum eigentlichen Problem, dem Simmering. Diesen entfernen wir aus dem Gehäuse indem wir ihn mit einem stumpfen Meißel oder einem Schraubendreher vom Rand her ein wenig einstauchen.

Dabei bitte nicht die Sitzfläche des Simmeringes beschädigen! **16**



Im Gehäuse ist noch ein O-Ring eingelegt, der zum Außenring des Radlagers abdichtet. Diesen entfernen wir aus der Nut. Aber Achtung! Der Ring wird von vielen Händlern falsch geliefert. Er muss 65 x 2 mm messen, wird aber oft in 65 x 1,5 mm geliefert. Dann braucht man ihn auch nicht zu montieren!

Bei der Montage des neuen Simmeringes ist es kein Fehler, wenn man zur äußeren Abdichtung Dichtmasse verwendet, es sei denn, sie sind



gummiert. Den Simmering baue ich mit einem selbstgebauten Werkzeug ein, weil er etwas zurückversetzt ist. **17**

Es funktioniert aber auch mit einer Stecknuss. **18**

Wenn der Simmering sich schon in seine Dichtfläche in der Steckachse



eingearbeitet, hat kann man den Simmering leicht versetzt einbauen, damit er wieder seiner Funktion nachkommen kann.

Hier ist es dann von Vorteil, vor dem Ausbau des alten Simmeringes dessen Position zu messen, damit man einen Anhaltspunkt hat, wo der neue Ring zu positionieren ist.



Jetzt noch den neuen O-Ring einsetzen und die Steckachse kann wieder an ihren Platz.

Bevor die Steckachse eingeführt wird, tragen wir etwas Öl auf die Dichtlippe des Simmerings und auf seiner Gleitfläche an der Achse auf. Die Steckachse nun vorsichtig einbauen und sie wieder mit dem Sprengling sichern.

Wir montieren also die Bremsscheibe und den Bremszangenhalter und nun können die neuen Bremsbeläge wieder an Ort und Stelle eingebaut werden. Die Beläge können an den Belagkanten etwas angefasst werden, vor allem, wenn sie auf bereits gebrauchte Scheiben treffen.

Es versteht sich von selbst, dass

Man sollte auch darauf achten, dass die in den Bremszangenhalter eingeklippten Blechfedern den Bremsbelägen genügend Vorspannung geben, andernfalls besser gleich gegen neue ersetzen.

Zu den Blechfedern noch eine Anmerkung: wenn ihr hinten Bremszangen mit 38mm Durchmesser ein-

Noch ein Tipp: Wenn die Bremsbeläge bei unebener Fahrbahn zum Klappern neigen, weil sie im Bremszangenhalter zuviel Luft haben, kann man sie mit zusätzlichen Federn bestücken. ²¹

Diese Federn sind zum Beispiel bei Uwe Schiminsky erhältlich.

Nun könnte ich sagen: alles wieder in umgekehrter Reihenfolge einbauen. Aber halt! So einfach ist es nicht!

Wir müssen vorher noch prüfen ob die Bremsbeläge etwas von dem ausgetretene Öl abbekommen haben.

Ist das der Fall, seht bitte davon ab, die Beläge mit irgendetwas reinigen zu wollen oder sie auszukochen.

dafür Sorge getragen, wird dass die Gleitflächen im Bremszangenhalter sauber und glatt sind, und damit der Belag dort gut gleiten kann. An den Gleitflächen und der Rückseite der Beläge trägt man etwas Kupferpaste oder Plastilube auf. ¹⁹

gebaut habt, kann es, je nach Ausführung der Federn, dazu kommen, dass die Bremszange die innere Feder etwas zur Seite drückt. Dann muss man die Aussparung an der inneren Feder etwas vergrößern. ²⁰

Sonst kann die Feder an der Brems-scheibe schleifen, was zu unschöner Geräuscentwicklung führt.



Der komplette Satz für die Hinterachse kostet keine 20 Euro, dafür lohnt sich so ein Risiko nicht!

In unserem Fall lässt sich ein Austausch der Bremsbeläge nicht vermeiden. Das muss natürlich auch auf der Gegenseite passieren.



Da die neuen Beläge natürlich stärker sind als die alten, muss der Kolben in der Bremszange etwas zurückgestellt werden. Der Kolben wird dazu mit einem großen Schraubendreher im Uhrzeigersinn in das Gehäuse hineingedreht, auch der Kolben der Gegenseite muss rechts-herum gedreht werden!

Nun kann der Einbau der Bremszange erfolgen. Die Gleitsteine, die zur Fixierung der Zange dienen, müssen sauber und glatt sein. Eine Behandlung mit Kupferpaste oder Plastilube schadet hier nicht. Die eingebauten Gleitsteine müssen noch mit den Splinten gesichert werden. Wenn irgendein Zweifel am Zustand der

Als letzter Schritt der Aktion füllen wir noch das vorgeschriebene Öl der Viskosität SAE 90 EP ein. Dieses Öl kann man zum Beispiel bei Wagner Oldtimeröl bekommen. Ebenfalls ohne Probleme verwendbar ist ein Hypoidöl der Viskosität 80W90 oder 85W90.

Je nach Datenblatt liegt die vorgeschriebene Einfüllmenge zwischen 1,2 und 1,4 Liter.

Es ist nicht ganz klar, wie diese Werte ermittelt wurden, denn Menge ist definitiv zu klein!

In der Bedienungsanleitung meines

In der Endstellung des Bremskolbens muss die Markierung, die auf dem Kolben als Linie angebracht ist, nach oben zeigen, in Richtung Entlüftungsni-ppel. ²²

Splinte besteht, diese durch neue ersetzen. Mit dem Anbauen des Staubschutzbleches haben wir nun alle Teile wieder montiert. ²³

Um das umständliche Einfüllen zu beschleunigen, hatte ich mir vor Jahren einmal eine Gardena-Pumpe mit Bohrmaschinenantrieb zugelegt. ²⁴ Mit dieser Pumpe ist das Öl in weniger als einer Minute eingefüllt. Das funktioniert auch sehr gut beim Schaltgetriebe.

Fiats steht, dass das Öl bis auf die Höhe der Einfüllschraube einzufüllen ist. Dazu sollte das Fahrzeug natürlich gerade stehen! Nach dem Anbringen der Räder, sind nun die Arbeiten beendet.

Noch ein Nachwort an die Entwickler in der Ölbranche: Warum muss Hypoidöl wie Katzenpisse stinken? O-Ton meiner Frau: „Wie stinkts denn hier in der Garage?!“

Viel Spass beim Werkeln!
Und denkt an das, was der Einäugige sagte: *Safety first!*

Viele Grüße,
Euer Torsten Georg





Abschlussbericht Techno-Classica 2013

Techno-Classica 2013 – Weltklasse durch Leidenschaft

Überaus erfolgreiches Jubiläum: Die 25. Techno-Classica begeisterte 193.400 Besucher aus der ganzen Welt mit einzigartiger Automobil-Vielfalt

Hervorragende Verkaufsabschlüsse auf der Klassik-Weltmesse:

Klassische Automobile als Wertanlage weiterhin sehr stark gefragt

Faszination und Leidenschaft beschriften der weltgrößten Messe für klassische Automobile ein überaus erfolgreiches Jubiläum: Zum 25. Mal begeisterte die Techno-Classica in der Messe Essen unter dem Motto „Share the Passion“ Besucher, Händler und Hersteller aus der ganzen Welt mit ihrer automobilen Vielfalt. Die Leidenschaft für historische Fahrzeuge und die hohe Anerkennung klassischer Automobile als Wertanlagen spiegeln sich in sehr guten Verkaufsergebnissen. Die Erwartungen der Händler – so die einhellige Meinung – wurden weit übertroffen. Insgesamt 1.250 Aussteller aus über 30 Nationen präsentierten in den ausgebuchten Hallen und im Freigelände ihr umfassendes Angebot an Oldtimern, Classic- & Prestige-Automobilen, Motorsport, Motorrädern, Ersatzteilen und Restaurierung. 193.400 Besucher – 6 Prozent mehr als im Vorjahr – reisten aus ganz Europa, aber auch aus Asien, Russland, Südamerika, Kanada und den USA an und bestätigten die Bedeutung der Messe als international wichtigstes Kontakt- und Handelszentrum.

25 Jahre automobile Erfolgsgeschichte in der Messe Essen

1989 startete die Techno-Classica in Essen als erste große anspruchsvolle Klassiker-Messe. Schnell wurde sie zum führenden Treffpunkt und Handelsplatz der internationalen Klassiker-Szene. In diesem Jahr boten Händler aus aller Welt sowie Privatanbieter über 2.500 Fahrzeuge zum Verkauf an. Noch immer sind Klassische Automobile eine gute Geldanlage; um durchschnittlich 4,2 Prozent stieg die

Wertentwicklung historischer Kraftfahrzeuge im vergangenen Jahr.

Anton Leon Franssen, Geschäftsführer des Veranstalters S.I.H.A.: „Der Markt für Young- und Oldtimer wächst seit zehn Jahren stetig und wird es auch in Zukunft tun. Es geht schließlich um die Leidenschaft für historische Fahrzeuge, ihre Originalität und die wunderschönen Details.“ Und Eduard Michel Franssen, Veranstalter S.I.H.A., ergänzt: „Außerdem erkennen immer mehr Länder die Bedeutung des automobilen Kulturgutes. Das eröffnet den Händlern und auch der Techno-Classica neue Perspektiven in Ländern wie zum Beispiel China, Brasilien oder Indien. Immer mehr Kunden aus Übersee, von Südamerika bis Asien, kommen als Käufer zur Techno-Classica. Deshalb wollen wir bei der kommenden Techno-Classica erstmals auch einen Übersee-Spezialisten aus der Speditionsbahn ins Boot holen, damit die Käufer klassischer Automobile gleich den Service eines Transportes in ihre Heimat angeboten bekommen.“

Jubiläumsmesse erstmals mit 25 Herstellern

Mit 25 Fahrzeugmarken präsentierten sich so viele Hersteller wie nie zuvor auf der Techno-Classica. Viele von ihnen brachten ganze Ahnenreihen mit zur Messe und stellten aktuelle Modelle historischen Fahrzeugen gegenüber. Besondere Fahrzeuge ehrte die Techno-Classica im „Concours d’Elegance“-Wettbewerb. Als „Best of Show“ der Messe wurde ein Ferrari Tubo Scocca von 1951 ausgezeichnet, von dem weltweit nur zwei Exemplare gebaut wurden.



25. Weltmesse für Oldtimer, Classic- & Prestige-Automobile, Motorsport, Motorräder, Ersatzteile, Restaurierung und Welt-Clubtreff

10. - 14. April 2013

*10. April: Happy View Day / Vorschau

Stefan P. Eck vom Veranstalter S.I.H.A.: „Die Techno-Classica erfindet sich jedes Jahr neu. Die Händler wiederholen sich nicht, sondern bringen stets andere Fahrzeuge mit. Das macht die Messe so spannend und erfolgreich.“

Techno-Classica 2013 erneut weltgrößter Clubtreff

Einen großen Beitrag für den hohen Stellenwert und das positive Bild von historischen Fahrzeugen leisten die zahlreichen Oldtimer-Clubs. Rund 230 von ihnen präsentierten sich und ihre Aktivitäten meist aufwändig und fantasievoll in der Messe Essen. Von Beginn an dabei waren und damit auch ein Jubiläum feierten unter anderen die Carl F. W. Borgward IG, der Opel Commodore B-Club Deutschland und der 1. Ford Capri Club Remscheid. Für den fantasievollsten Club-Stand mit dem Club Grand Prix ausgezeichnet wurde der Opel Kadett B und Olympia A Club Deutschland e.V.

Horst Brüning, Präsident des Klassik-Weltverbandes FIVA, der in über 60 Ländern mehr als 1,5 Millionen Mitglieder hat, lobte die besondere Atmosphäre der Techno-Classica: „Essen ist einfach der Treffpunkt Nummer eins auf der Welt für unsere Passion. Ich freue mich, dass die Techno-Classica jedes Jahr wächst: an Ausstellern, Besuchern und Qualität. Dazu gratuliere ich den Familien Franssen und Eck und wünsche weiter viel Erfolg.“ Die nächste Techno-Classica findet vom 26. (Happy View Day) bis zum 30. März 2014 in der Messe Essen statt.



Das Spiderregister

betreut von Ralf de Vree

Die Auswertung des Fahrzeugregisters nach Anzahl je Bauserie ergibt 2 Sieger – den 1800er CS1 und den CS0 (2000 i.e.), wobei der CS0 mit 1.904 registrierten Spidern knapp die Nase vorn hat.

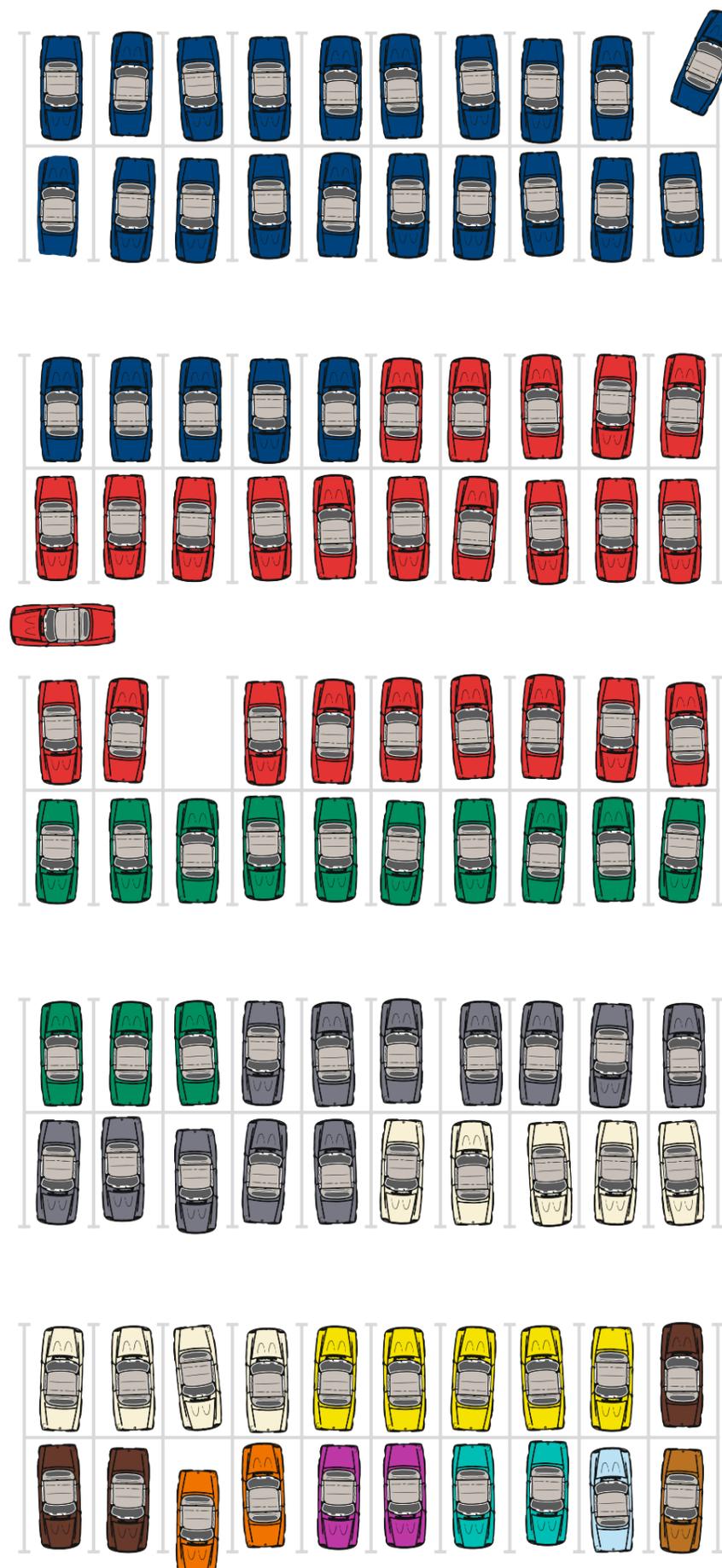
Bei beiden Bauserien stammt die Mehrzahl der Spider aus den USA (59 % bzw. 51 %). Dies begründet sich auch damit, dass der Klassik-Automarkt in den USA vor allem die Vergasermodelle CS1 und CS2 sowie das erste Einspritzermodell CS0 (US-Bezeichnung „Spider 2000“) hergibt.

Mit nur 3 % erscheint der Anteil der Limited-Edition-Modelle zwar gering, aber die registrierten 210 Spider des auf lediglich 1000 Stück limitierten Sondermodells machen einen Anteil von 21 % aller gebauten LE-Modelle aus. Aber auch der letztgebaute DS hat eine ähnlich gute Quote – 19,7 % aller DS-Spider sind bei uns im Register dokumentiert.

Ist euer Spider schon aufgeführt? Auch wenn das Registermodul auf der Webseite noch Probleme hat, wird fleißig weiterregistriert!

Und wir haben die Grenze von 7.500 Spidern bereits überschritten! Ich freue mich auf eure Mitarbeit!

Euer Ralf
fahrzeugregister@fiatspider.de





Clubtreffen

06.–09. Juni 2014
Jahreshaupttreffen in Herborn
und 30-jähriges Clubjubiläum

Nationale Termine

12./13. Oktober 2013
4. Saarl. ADAC Oldtimertage

30. November – 8. Dezember 2013
Essen Motorshow
Messegelände Essen
www.essen-motorshow.de

Internationale Termine

24.–27. Oktober 2013
Auto e Moto d'Epoca
Padua, Italien
www.autoemotodepoca.com



Wir gratulieren!

Am 30. Mai dieses Jahres hat Olaf Grundmann, langjähriges Club-Mitglied und Dauer-Stammtisch-Besucher, geheiratet. Wir gratulieren ihm und der glücklichen Braut, Heike und wünschen für die gemeinsame Zukunft alles gute und vor allem viel Sonnenschein. Das Wetter war tatsächlich spidertauglich, so dass das Brautpaar offen im CS0 davon brausen konnte.



Stammtische

Region 1 – Schleswig-Holstein
Auskunft: Armin Hefner
Tel. 043 31-66 95 27
Alte Dorfstraße 32
24790 Rade/Rendsburg
Jeden zweiten Sonntag im
Monat ab 14 Uhr.

Region 2 – Hamburg
Auskunft: Michael Dusch
Tel. 041 52-798 66
„Roxi“ (ehem. Harmonie/Tenne)
Alsterdorfer Str. 291
22297 Hamburg
Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr.

Region 3 – Berlin/Brandenburg
Auskunft: Uwe Boddenberg
Tel. 030-30 09 92 29
„Parkcafe“
Fehrbelliner Platz 8
10707 Berlin
Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20 Uhr.

Region 4 – Niederrhein
Auskunft: Rainer Wilbertz
Tel. 0171-127 32 67
„Zur Vreed“
Leutefeldstraße 3
47800 Krefeld-Verberg
Alle vier Wochen, sonntags ab
11:30 Uhr und nach Absprache.

Region 5 – Bielefeld/Hersfeld
Auskunft: Thomas Eimer
Tel. 052 24-937 49 47
Wechselnde Lokalität,
jeden 2. Freitag im Monat
ab 19:30 Uhr.

**Region 6 – Wolfsburg/
Braunschweig**
Auskunft: Nico Lacetra
Tel. 0171-244 95 79
Wechselnde Lokalität,
an jedem 1. Freitag in den
Monaten 2/4/6/8/10/12,
um 19:30 Uhr.

Region 7 – Köln
Auskunft: Petra Boljahn
Tel. 02151-31 35 17
Restaurant „Sorgenfrei“
Johannes-Kepler-Str. 1
50170 Kerpen-Sindorf
www.sorgenfrei-kerpen.de
Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20 Uhr.

**Region 8 – Gießen/
Frankfurt am Main**
Auskunft: Michael Siebert
Tel. 0173-349 76 31
„Gaststätte zum Anker“
Dutenhofer See 1
35582 Wetzlar
Jeden letzten Sonntag im
Monat ab 11:30 Uhr.

Region 9 – Stuttgart
Auskunft: Christoph Hain
Tel. 0172-7 62 07 03
Meilenwerk Stuttgart/Böblingen,
Wolfgang-Brumme-Allee 55,
71034 Böblingen
Jeden zweiten Freitag im Monat,
Start ab 19:30 Uhr mit Rundgang, ab
20 Uhr Stammtisch

Region 10 – München
Auskunft: Christoph Spanner
Tel. 080 92-332 31
„Campo Bello“
Parkstraße 23
82061 Neuried
Jeden letzten Mittwoch im
Monat ab 19:30 Uhr.

**Stammtisch Spessart
ist leider eingestellt.**

Falls Ihr Veranstaltungstipps hier
veröffentlichen möchtet oder weitere
Hinweise habt, meldet Euch bitte
bei redaktion@fiatspider.de

Wohnortwechsel / Postretoure

Hallo liebe Clubmitglieder,

in eurem eigenen Interesse, bitte
teilt uns bei einem Wohnort- oder
Rufnummernwechsel eure neuen
Daten mit. Ebenso ist es wichtig,

uns die neue eMail Adresse wissen
zu lassen.

Wir möchten nicht, dass ein Club-
mitglied informativ nicht auf dem
aktuellen Stand ist und Ihn auch
das Spider Magazin nicht erreicht.

Bitte sendet per eMail unserem
Mitgliederbetreuer Stefan Kohl eue-
re aktuellen Daten.
sk@fiatspider.de

Vielen Dank

Armin Hefner



FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.
Postfach 201716
D-20207 Hamburg
Tel. 045 05-59 42 32
Fax 045 05-59 42 33



www.fiatspider.de