



SPIDER

MAGAZIN



**Jubiläumsausgabe
zum 30-jährigen
Clubjubiläum**





SPIDER

MAGAZIN

*Lovestory –
30-Jahr-Feier und
Jahreshaupttreffen
in Herborn*

*Mit dem Spider
in Italien*



*Liebe auf
den zweiten Blick*

ADAC

A vintage car, possibly a Mercedes-Benz, is shown in a workshop with its hood open. The car is dark-colored and has a prominent chrome grille and a round headlight. The background shows shelves filled with various tools and car parts, suggesting a restoration or repair project.

**Weil es viel zu tun gibt.
Und noch mehr zu wissen:
Der ADAC Oldtimer-Newsletter**

Jetzt abonnieren unter:

www.adac.de/newsletter

**➤ Kostenlos und
alle 14 Tage neu!**



Liebe Spideristi,

unsere 30-Jahr-Feier und die Jahreshauptversammlung ist nun schon Geschichte.

Wie ich finde, war es eine gelungene Veranstaltung wo für jeden was dabei war. Hier an dieser Stelle möchte ich mich bei Inge und Michael herzlich bedanken, ohne deren Einsatz und die unzähligen Stunden wäre so ein Treffen nicht möglich und durchführbar gewesen.

Gefreut hat mich insbesondere, dass Rainer Stolte der 1. Vorsitzender vom Fiat Spider Club Deutschland e.V. unserer Einladung gefolgt ist und wir uns somit über viele Dinge austauschen konnten. Ebenfalls werden wir die ausgesprochene Gegeneinladung im August gerne wahrnehmen.

Umso enttäuscht war ich über den kalten Wind und die negativen Bemerkungen die uns einige Mitglieder entgegengebracht haben. Auch das Benehmen einiger weniger ließ zu wünschen übrig. Ich habe den Eindruck je mehr wir machen und Anbieten desto unzufriedener

sind einige.

Wir, der Vorstand und die Organisatoren eines Treffens sind kein Dienstleistungsunternehmen, wir machen das aus Spaß an der Sache und wem das nicht gefällt, das sag ich in aller Deutlichkeit sollte zu Hause bleiben, oder noch besser selbst ein Haupttreffen Organisieren. Soviel dazu.

Die JHV.

Folgende Punkte wurden beschlossen oder verändert.

1. Der Vorstand wurde in der bestehenden Besetzung wiedergewählt.
2. Eine Kündigung der Mitgliedschaft ist jetzt auch auf elektronischem Wege möglich. Bitte an sk@fiatspider.de
3. Die Vorstandswahlen werden ab sofort alle 3 Jahre durchgeführt.
4. Unser Magazin erscheint nur noch zweimal im Jahr wegen Mangels an Beiträgen seitens unserer Mitglieder.



Alles in allem war es aus unserer Sicht eine Top-Veranstaltung.

Das Herbsttreffen findet vom 12.-14.9.2014 in Uelzen (Lüneburger Heide) statt. Ich wünsche euch einen schönen Sommer und eine Knitterfreie Saison.

Liebe Grüße

Armin

Grußwort der Redaktion!

Liebe Spiderfreunde,
ein wunderbares Haupttreffen hatten wir in Herborn.
Die gemeinsamen Tage haben mir viel Spaß gemacht.
Eine lustige, bunte Truppe ...
Vielen Dank an Inge und Michael für die hervorragende Organisation.

Das neue Magazin Ausgabe 02/2014 liegt vor Euch, ich hoffe es gefällt Euch. Damit wir weiterhin ein Magazin zusammen bekommen, freuen wir uns auf jeden Beitrag.
Eure Beiträge könnt Ihr an alle bekannten Adressen oder an ts@fiatspider.de schicken.

Viele Grüße aus dem sonnigen Koblenz
Euer Timo
Redaktion Spider Magazin





Editorial

Das Wort des Ersten 1

Grußwort der Redaktion 1

Impressum 3

Clubinfos

Der Vorstand 4

Herzlichen Glückwunsch
zur langjährigen Mitgliedschaft 5

Unsere neuen Mitglieder 6

Regionalleiter und
Clubregionen 6

Anmeldung Herbsttreffen 44

Termine 51

Betrifft Wohnortwechsel/
Postretoure 54

Stammtische 55

Reportagen

Techno Classica Essen 2014 9

Nachdruck aus Auto Zeitung
Classic Cars 14

Lovestory ... oder
30 Jahre Fiat-Spider-Club
mit Impressionen des
Jahreshaupttreffens 2014
in Herborn 24

Reproduktionen
Australien-Magazine 33

Mit dem Spider in Italien 39

Italegends in Frankreich 42

Liebe auf den zweiten Blick 46

30 Jahre Fiat Spider Club

Seite 24



Mit dem Spider in Italien

Seite 39



Italegends in Frankreich

Seite 42



Liebe auf den zweiten Blick

Seite 46

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint zweimal jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Alte Dorfstraße 32, 24790 Rade/Rendsburg. 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 05-5942 32
Fax 045 05-5942 33

Redaktion: Timo Schütz
Anzeigenleitung: Timo Schütz
Druck: RD Druck & Verlagshaus OHG
Satz & Layout: Ulrich Wieber
Auflage 02/2014: 332 Stück

Fotos in dieser Ausgabe die genannten Autoren

Die nächste Ausgabe 01/2015 erscheint im Januar 2015.
Redaktionsschluss ist der 1.12.2014

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 01/2010. Erhältlich unter: redaktion@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 72 95
Tel. 043 31-66 95 27
ah@fiatspider.de

Michael Siebert

2. Vorsitzender

Weidenstraße 52
35418 Buseck
Tel. 0173-349 76 31
ms@fiatspider.de

Michael Dusch

Kassenwart

Finanzen/Kasse
Vollrathsweg 2
21502 Geesthacht
Tel. 041 52-798 66
md@fiatspider.de

Stefan Kohl

Beisitzer

Mitgliederbetreuung
Schillerstraße 25
25746 Heide
Tel. 0174-3 74 93 97
Fax 04 81-69 89 98 45
sk@fiatspider.de



Peter Nimmenich

Vertrieb / Merchandising

Kessenicher Straße 22
53879 Euskirchen
Tel. 0177-6441491
merchandising@fiatspider.de



Nicola Lacetera

Technikbetreuung

Hauptansprechpartner
Technik
Auf dem Kley 6
38446 Wolfsburg
Tel. 0171-244 95 79
technik@fiatspider.de



Timo Schütz

Redaktion Spider Magazin

Bechelstraße 7
56073 Koblenz
Tel. 0170-3081523
redaktion@fiatspider.de



Herzlichen Glückwunsch: Fiat 124 Spider Club E. V.!

30 Jahre Fiat 124 Spider Club e.V., ein wirklich beeindruckendes Alter.

Am 01.07.1984 wurde unser Club gegründet, Grund genug einmal zurück zu schauen auf die Zeit der Gründung:

Am selben Tag wurde Richard von Weizsäcker Bundespräsident der BRD, Helmut Kohl war Bundeskanzler, Ronald Reagan Präsident der USA und die Wiedervereinigung war noch in weiter Ferne.

Im Jahr 1984 wurde die Gurtpflicht eingeführt, Niki Lauda wurde mit McLaren TAG-Porsche Formel 1 Weltmeister.

Der VFB Stuttgart war Deutscher Meister und Michael

Jackson erhielt einen Stern auf dem Walk of Fame.

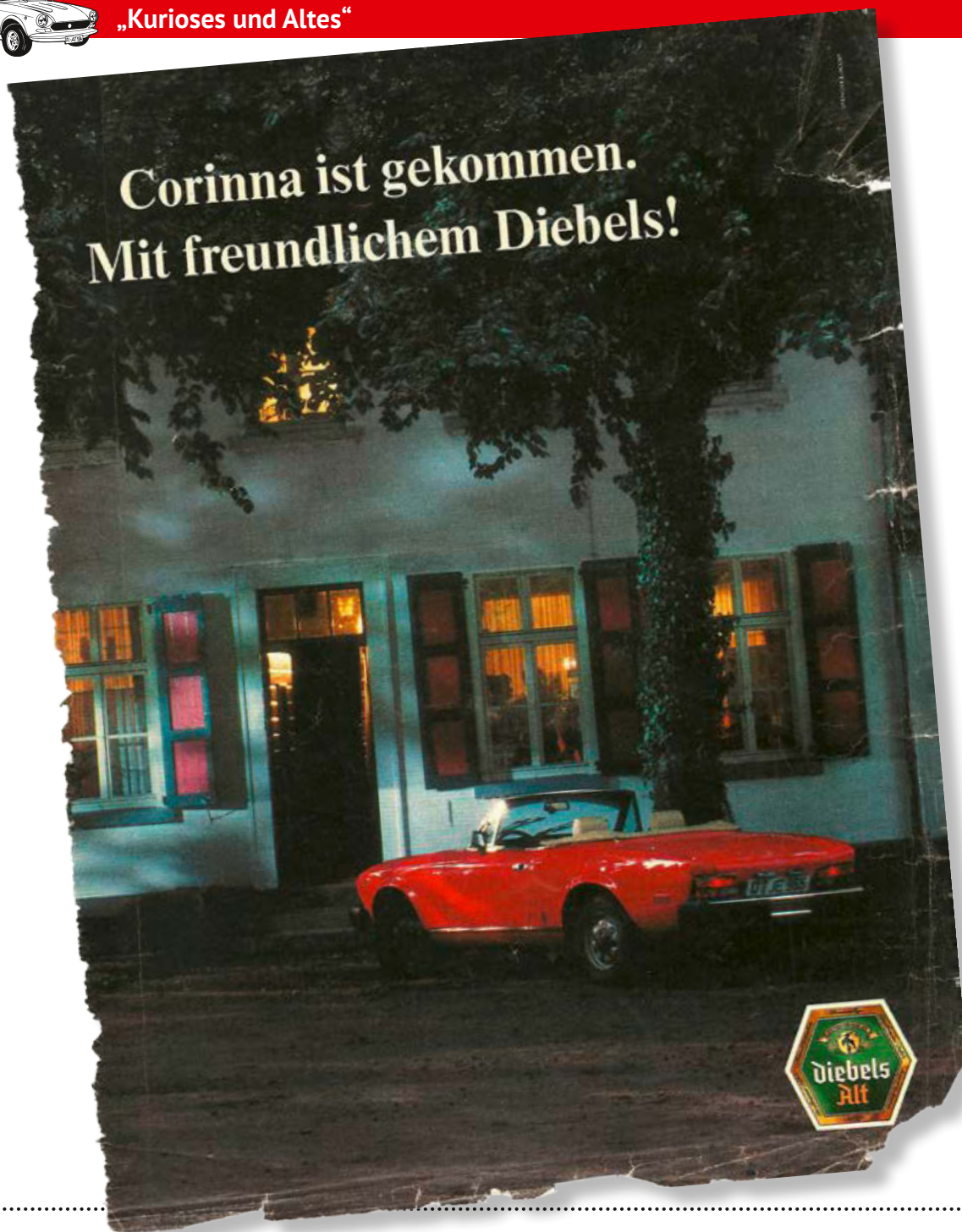
Der FIAT UNO war Auto des Jahres 1984, Opel stellte den E-Kadett vor, Renault den Espace und das ABS wurde nun zur Serienausstattung.

Und zur Vervollständigung des kleinen historischen Rückblicks, hier noch ein paar Persönlichkeiten die im Jahr 1984 das Licht der Welt erblickten (chronologisch):

Arjen Robben, Felix Neureuther, Mark Zuckerberg, Bastian Schweinsteiger, Helene Fischer, Prince Harry Mountbatten-Windsor, Avril Lavigne, Per Mertesacker, Katy Perry, Scarlett Johansson, Maria Höfl-Riesch.

Ganz besonders gratulieren möchten wir an dieser Stelle Allen treuen Mitgliedern und folgenden Jubilaren:

Mitgliedsnr.	Vorname	Nachname	Region	Postleitzahl	Ort
Zur 30-Jährigen Mitgliedschaft					
162	Christoph	Schneider	11	90766	Fürth
156	Thorsten	Scheele	1	24327	Högsdorf
107	Dr. Thorsten	Machner	2	20148	Hamburg
104	Werner	Lontke	6	37574	Einbeck
124	Michael	Möller	2	22609	Hamburg
37	Axel	Eckardt	8	65824	Schwalbach / Ts.
zur 20 jährigen Mitgliedschaft					
35	Mike	Dörsam	7	51427	Bergisch Gladbach
101	Jürgen	Loch	1	23795	Bad Segeberg
202	Alexander	Zaras	8	65812	Bad Soden
17	Rolf	Bodewig	7	50937	Köln
zur 10 jährigen Mitgliedschaft					
444	Dr. Michael	Bartsch	2	22459	Hamburg
448	Sven-Erik	Holl	8	55743	Idar-Oberstein
451	Udo	Totzke	7	51375	Leverkusen
453	Olaf	Grundmann	3	13467	Berlin



Unsere neuen Mitglieder

Name	Adresse	Reg	Beitritt
Michael Schleger	Auf dem Rück 3, 35043 Marburg	8	28.03.2014
Paulo Vaz	Ganterwinkel 6, 38442 Wolfsburg	6	28.03.2014
Wolfgang Pritsching	Sophienstraße 13, 21465 Reinbek	2	27.05.2014
Francesco Speranzioso	Nachtigallenstraße 26, 63263 Neu Isenburg	8	01.07.2014
Manfred Blüher	St. Annenstraße 41, 66606 St. Wedel	8	01.07.2014
Thomas Merchel	Frankensteinstraße 76, 68642 Bürstadt	8	04.07.2014
Sabine Keppler	Hohenzollernstraße 50, 83022 Rosenheim	10	14.07.2014



Anzeigen aus 1989



Spider-Magazin goes Kenia!



Reifen-Buddha mit Clubmitgliedern



Regionalleiter und Clubregionen



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
Dickenweg 32a
14055 Berlin
Tel. 030-30 09 92 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 51-31 35 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. 0172-762 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





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

15.* – 19. April 2015
***15. April: Happy View Day /
Vorschau**



Willkommen zur Techno Classica 2014!

Extra Urlaub für die Messe, am Donnerstag den 27. März stürzte ich mich wie hunderte (oder tausende) andere Oldtimerfans in das Messegetümmel der Techno Classica in Essen.

Ein sonniger Messetag, besonders schön für den Außenbereich.

Schon nahe am Eingang begrüßte mich die „Lieblingsmarke“ mit einem Rallye 131er!

Erstaunt war ich über den Wert eines Alfa Romeo 1300 Junior Spiders: **€ 49.950,-**

Am Stand der „MotorKlassik“ gönnte ich mir einen Kaffee und erhielt die schöne Tasse zum 30jährigen





Jubiläum der Zeitschrift. Unser Club und die MotorKlassik wurden im gleichen Jahr gegründet.

Die Mercedes Halle hat mal wieder Alles übertroffen. Rennfahrergrößen erzählten von Ihren Erfolgen und erklärten Ihre Boliden. Eine Zeitreise der besonderen Art. Wirklich Klasse, dass auch Klaus Ludwig dort war. Für mich ist er der Inbegriff des Tourenwagenrennfahrers, das Rennfahrer Idol neben Walter Röhrl und Ayatón Senna meiner Kindheit ...

Kreativität der Präsentation erwiesen ganz besonders die Markenclubs, wie im folgenden Beispiel die Varianten des Fiats 500 zeigen:

Wie jedes Jahr waren auch dieses Jahr die Fiat X1/9 Freunde wieder dabei und einer meiner Lieblingsvarianten in Grün wurde Präsentiert:

Gleich nebenan war der Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. zu finden:

Ganzheitliche Betreuung gab es: fachkundige Beratung, sowie eine gute Tasse Kaffee und eine nette Unterhaltung. Viele Grüße an dieser Stelle an den „anderen“ Club. Und natürlich auch unsere geliebten Spiders.

Dieser wunderschöne Spider wurde von der Firma Arnold für € 28.000,- VB angeboten und lässt auf eine Wertsteigerung unserer Schätze hoffen.

Die Alfa Romeo Prototypen waren ein weiteres





Highlight dieser Messe:

In meiner Lieblingshalle spielte eine Jazz Combo zur Untermalung des Ambientes und der edlen Karossen auf. Hier kann man träumen und Träume anschauen ...

Am Ende eines schönen Tages ist man Müde vom Laufen, den vielen Menschen und Eindrücken. Sicherlich gäbe es noch viel mehr zu berichten, einen Tipp habe ich für Euch: besucht die Messe, es lohnt sich!

Viele Grüße

Euer Timo





S.I.H.A. AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
POSTFACH 3164, D-52118 HERZOGENRATH



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



26.* - 30. März 2014

* 26. März: Nappy View Day /
Vorschau



26. TECHNO-CLASSICA ESSEN 2014 – die Weltmesse der Automobil-Leidenschaft vom 26.* - 30 März 2014

- Alle 20 Messehallen und Freigelände bereits jetzt nahezu ausgebucht
- Die weltgrößte Klassiker-Messe mit offizieller Präsentation von 27 Marken der internationalen Fahrzeug-Industrie
- Erstmals mit offiziellem Werksstand: AC, Maserati und Zagato
- Sonderschauen „95 Jahre Zagato“ und „100 Jahre Maserati - La Tradizione Italiana Sportiva 1914 – 2014“ mit Zagato-karosierten Sportwagen von Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Lancia, Maserati
- Größtes Angebot internationaler Klassiker-Händler: über 2.500 Sammler-Automobile zum Verkauf

* 26. März 2014: Vorschau-, Presse- und Fachbesuchertag.

Die 26. Ausgabe der Klassik-Weltmesse TECHNO-CLASSICA geht derzeit in die heiße Vorbereitungsphase bis zur Eröffnung am 26 März 2014 mit dem Vorschau-, Presse und Fachbesuchertag. Bereits jetzt sind nahezu alle Ausstellerflächen in den 20 Hallen und auf den vier Freigeländen der Messe Essen belegt. Mehr als 1.250 Aussteller aus mehr als 30 Nationen haben bereits gebucht. Über 220 Klassiker-Clubs und - Interessengemeinschaften machen die TECHNO-CLASSICA auch 2014 wieder zum weltgrößten Club-Treff der Old- und Youngtimer-Szene.

Nachdem die TECHNO-CLASSICA in Essen vor 25 Jahren als erste große anspruchsvolle Klassiker-Messe startete, hat sie alljährlich Trends der Oldtimer-Szene gesetzt und ist zum wichtigsten Treffpunkt und größten Handelsplatz der internationalen Klassiker-Szene geworden.



VERANSTALTER/ORGANISER/
ALGHELE ORGANISATIE/
ORGANISATION GENERALE/
ORGANIZZATORE

INTERNATIONAL:
S.I.H.A. AUSSTELLUNGEN
PROMOTION GMBH
POSTFACH 3164
D-52118 HERZOGENRATH
DEUTSCHLAND
FON: + 49 (0) 24 07-1 73 00
+ 49 (0) 24 07-180 64
FAX: + 49 (0) 24 07-1 77 11
info@siha.de, www.siha.de
GESCHÄFTSFÜHRER:
A.L. FRANSSEN
AMTSGERICHT AACHEN
HRB 5727

www.siha.de





VERGLEICH DREI OFFENE SPORTWAGEN

LUFT- HOHEITEN

Darf's ein bisschen Air sein? Mit drei in den 1960er-Jahren konzipierten offenen Sportwagen aus Italien, Deutschland und England machten wir uns auf, urwüchsigen Frischluftgenuss zu erleben

■ **TEXT** Jürgen Gassebner **FOTOS** Scoutsource Communication ■



FIAT 124 PININFARINA SPIDEREUROPA
105 PS, R4-Zylindermotor, Wasserkühlung;
Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 12,2 s;
175 km/h Spitze, 24.950 Mark (1983)

**TRIUMPH TR 6**

106 PS, R6-Zylindermotor, Wasserkühlung;
Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 11,5 s;
178 km/h Spitze, 14.420 Mark (1968)

PORSCHE 914/6

110 PS, B6-Zylindermotor, Gebläsekühlung;
Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 9,9 s;
201 km/h Spitze, 19.980 Mark (1969)

Wenn eine genüssliche Ausfahrt über die herrliche Ostalb lockt, sollte man seinen fahrbaren Untersatz geschickt wählen. Fast wie im Allgäu winden sich unzählige Steigen die Berge hinauf, und mit dem Furtle-Pass lockt gar eine ausgewach-

sene Passstraße in diese reizvolle Region der Schwäbischen Alb. Enge Kurven und Spitzkehren favorisieren hier ganz klar leichte, agile Sportwagen, und so finden wir im Fiat 124 Spidereuropa – der genau genommen ein Pininfarina ist – sowie im Porsche 914/6 und im Triumph TR6 drei formidable Partner für unseren Vergleichstrip.

**FEINER DOPPELNOCKEN-
WELLEN-MOTOR IM FIAT**

Die verführerischen Eigenschaften unserer drei offenen Spaßmacher könnten dabei unterschiedlicher nicht sein. So verrichtet im Pininfarina Spidereuropa ein quirliger Reihenvierzylinder mit 1995 Kubikzentimetern Hubraum vibrationsarm seinen Dienst, mit

Frischgas gespeist von einer Bosch L-Jetronic, wie sie für die letzten Baujahre des in seinen Grundfesten bereits 1966 konzipierten und in dieser Form von 1981 bis 1985 zuletzt als Typ DS von Pininfarina in 7450 Einheiten gebauten Fiat 124 Spider eingesetzt wurde. Muntere 105 PS serviert der italienische Doppelnockenwellen-Vier- ➤



EIN HERRLICHER SOUND
ist das Ergebnis der
nachgerüsteten ANSA-
Sportauspuffanlage



zylinder und erfreut in Verbindung mit dem leicht und über nicht allzu lange Wege schaltbaren Fünfgang-Getriebe mit guten Fahrleistungen. 12,2 Sekunden stehen für den Sprint von null auf 100 km/h auf der Uhr; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 175 Stundenkilometer. Von geradezu begeisterungswürdigem Naturell ist der Sound, den der 124 Spider Europa dabei produziert: Der nachgerüsteten,

zweiflutigen Ansa-Sportauspuffanlage entweicht ein Klang, der spontane Assoziationen an motorsportliche Veranstaltungen und die Lust am Ausdrehen weckt.

KERNIGER SECHSZYLINDER-BOXER IM PORSCHE

Von nicht minder sportivem Geblüt zeigt sich schon rein akustisch betrachtet der von 1969 bis 1972 in Zuffenhausen gebaute Porsche

914/6. In ihm krenzt der quasi aus dem 911 T stammende, konstruktionsbedingt mit perfektem Momentenausgleich und hoher Laufruhe gesegnete Sechszylinder-Boxer mit 1991 Kubikzentimetern Hubraum 110 PS bei 5800 Touren. In oberen Drehzahlregionen wird das typische Sägen des Boxers vom unüberhörbarem Schlürfen der beiden Weber-Dreifachvergaser begleitet. Nochmals spürbar vitaler als der Spider Europa schiebt der nur 3338 Mal gebaute Porsche an, und so vergehen hier gerade mal 9,9 Sekunden, bis die 100-km/h-Marke erreicht ist. Mit 201 km/h Spitze ist der 914/6 nicht nur der Schnellste in unserem flotten Trio, sondern glänzt mit 9 Litern pro 100 Kilometer auch mit dem geringsten Verbrauch. Ein gewisses Ärgernis stellt jedoch das Getriebe des Porsche dar. Die sonst oft vermisste Schaltpräzision können wir ihm zwar nicht anlasten, rasten die fünf Gangstufen doch sauber und zuverlässig ein. Die Wege, welche die rechte Hand jedoch dafür mit dem Schaltstock zurückzulegen hat, sind schlicht eine Zumutung. Fast ein Ding der



DER DOHC-VIERZYLINDER
bietet dank Einspritzung
beste Gasannahme



DATEN & FAKTEN

ANTRIEB R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen; Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Einspritzanlage Bosch L-Jetronic; Bohrung x Hub: 84 x 90 mm; Hubraum: 1995 cm³; Verdichtung: 8,2:1; Leistung: 77 kW/105 PS bei 5500/min; max. Drehmoment: 149 Nm bei 3000/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Dreieckquerlenker, Stabilisator; hinten: Starrachse, Längsschub- und Reaktionsstreben, Panhardstab;

v./h.: Schraubenfedern, Stoßdämpfer; Schnecken-/Rollenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 195/50 R 15; Alu-Räder: 7 x 15
ECKDATEN L/B/H: 4107/1615/1250 mm; Radstand: 2280 mm; Spurweite v./h.: 1354/1320 mm; Leer-/Gesamtgew.: 1050/1260 kg; Tankinhalt: 45 l; Bauzeit: 1981 bis 1985; Stückzahl: 7450; Preis (1983): 24.950 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 12,2 s; Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h; Verbrauch: 10,5 l/100km

¹ Werksangaben; alle Werte Spider Europa





DREI OFFENE SPORTWAGEN VERGLEICH



DIE SCHÖNEN LEDERSITZE bieten zwar nur kleine Auflageflächen, sind aber durchaus bequem

HÄNGENDE TÜREN dürfen beim Spider nicht sein. Hier sind sie bestens in Schuss. Stilvolles Cockpit



TOLLER ORIGINALZUSTAND unseres Test-Spider inklusive Lack und Verdeck



NAHEZU 20 JAHRE LANG WURDE DER FIAT 124 SPIDER GEBAUT, ZULETZT BEI PININFARINA. DIE AUSGEREIFTHEIT MERKT MAN DEM ITALIENER DENN AUCH DEUTLICH AN

KAUFBERATUNG FIAT 124 SPIDER Bj.: 1966-1985

Der Fiat 124 Spider in seinen verschiedenen Varianten ist in den vergangenen Jahren mehr und mehr in den Fokus der Liebhaber gerückt. Der zuletzt gebaute Pininfarina Spidereuropa mit seinem 105-PS-Einspritzmotor ist dabei das ausgereifteste und damit auch empfehlenswerteste Modell. Generell gilt die gesamte Fiat-Antriebstechnik dank Großserienfertigung als problemlos, wohingegen Korrosion der größte Feind des Italo-Roadsters ist. Derzeit sind die Preise für den Spider noch moderat.

**MARKTLAGE**

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
18.600 €	11.400 €	6200 €
Wertentwicklung		

stagnierend ▶

■ **KAROSSERIE** Wenn die braune Pest an den Fiat-124-Modellen zuschlägt, dann meist an den Kotflügeln und Radläufen, den Schwellern und Längsholmen, der A-Säule, der Reserveradmulde sowie den Stoßdämpferdomen und Radaufhängungen. Eine genaue Prüfung entscheidet hier im Einzelfall darüber, ob man ein ärgerliches Groschengrab oder einen dauerhaften Spaßmacher erwirbt. Vorsicht bei unsachgemäß und billig reparierten Unfallschäden. Bei Exemplaren mit hängenden Türen sollte man die Vorgeschichte (Unfall?) genau abklären.

■ **TECHNIK** Der Zweiliter-Vierzylinder des Pininfarina Spidereuropa

gilt als zuverlässiger und technisch problemloser Begleiter für viele Kilometer, sofern er über die Jahre ein Mindestmaß an Wartung erfuhr. Gelegentlich kann die Einspritzung Probleme machen. Auf eine eventuell verbastelte Elektrik und unüblich großes Lenkspiel achten.

■ **ERSATZTEILE** Die Ersatzteillage für den Fiat 124 Spider und den Pininfarina Europaspider ist dank der Großserientechnik immer noch gut. Fans freuen sich zudem über zahlreiche aktive Spezialisten für diesen Typ, rege Clubaktivitäten und ein großes Angebot an sportlichem Zubehör wie Auspuffanlagen, Lenkräder oder Leichtmetallfelgen.

SCHWACHPUNKTE

- 1 Rost an Kotflügeln, Radläufen, Schwellern, Längsholmen, Reserveradmulde
- 2 Vergrößertes Lenkspiel, hängende Türen
- 3 Verbastelte Elektrik

**ADRESSEN****Fiat 124 Spider Club e.V.**

Armin Hefner
Alte Dorfstraße 32
24790 Rade
Tel.: 04505 / 594232
Mail: ah@fiat-spider.de
www.fiat-spider.de

Fiat 124 Spider Club Deutschl. e.V.

Rainer Stolte
Neue Kampstraße 39b
59368 Werne
Tel.: 02389 / 4021642
Mail: 1.Vorstand@fiat-spider.de
1.Vorstand@fiat-spider.de
www.fiat-spider.de



VERGLEICH DREI OFFENE SPORTWAGEN



ZWISCHEN LENKRAD UND SCHALTKNÜPPEL steht beim Einlegen des ersten Ganges das Knie im Weg



PRAKTISCH AUF DER FAHRBAHN sitzend fühlt man sich im tief montierten Gestühl des 914/6

SCHLICHT UND SPORTLICH präsentiert sich der Porsche auch bei den sachlich gehaltenen Türtafeln



DER AGILITÄT DES MITTELMOTOR-SPORTLERS 914/6 VERMAG AUF DER LANDSTRASSE KEINER DER BEIDEN KONKURRENTEN ETWAS ENTGEGENZUSETZEN

KAUFBERATUNG PORSCHE 914/6 Bj.: 1969-1972

Beim Porsche 914/6 ist Vorsicht geboten, denn mitunter entpuppen sich scheinbar sehr ansehnliche Exemplare als Rostlauben. Die bei Karmann gefertigte Karosserie ist für die braune Pest besonders empfänglich, da eine wirkungsvolle Rostvorsorge praktisch nicht stattfand. Technisch hingegen gilt der 914/6 als zuverlässiges Auto. Der vom Porsche 911 entlehnte Sechszylinder-Boxer ist für hohe Laufleistungen gut. Bei den Ersatzteilpreisen rangiert er auf Porsche-typisch hohem Niveau.



MARKTLAGE

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
47.300 €	31.500 €	20.000 €

Wertentwicklung

steigend ▲

■ **KAROSSERIE** Die Liste an neuralgischen Roststellen scheint fast endlos. Bevorzugte Reviere der braunen Pest sind die Bereiche vom unteren Teil der A-Säulen bis zu den hinteren Kotflügeln, die hinter dem äußeren, oft noch intakt erscheinenden Schwellerblech liegenden Innenschweller, die Innenkotflügel, Türfalze, Wagenheberaufnahmen, Kofferräume (vorn und hinten), der Motorraum im Bereich der Batterie und die darunter befindliche Hinterachsschwinge sowie die Anschlussstellen des Targabügels.

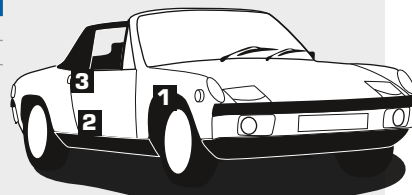
■ **TECHNIK** Hier ist insbesondere auf Ölundichtigkeiten bei Motor und Getriebe zu achten, die im harmlosen

Fall von undichten Ölrücklaufrohren oder den Ventildeckeln herrühren können, schlimmstenfalls jedoch teure Reparaturen nach sich ziehen. Schlechte Gasannahme und holpriger Leerlauf sind meist Zeichen ausgeschlagener Drosselklappenwellen der Dreifachvergaser.

■ **ERSATZTEILE** Die Ersatzteillage für den Porsche 914/6 ist durchaus befriedigend, allerdings sind die aufgerufenen Teilepreise mitunter mehr als happig. So kostet etwa ein Heckklappenschloss astronomische 450 Euro! Manche Originalteile wie die Auspuffanlage oder die hinteren Bremsättel sind allerdings schon nicht mehr lieferbar.

SCHWACHPUNKTE

- 1 Rost an Kotflügeln, Schwellern, Übergängen Targabügel, Motorraum, Reserveradmulde
- 2 Ölundichtigkeiten an Motor und Getriebe
- 3 Ausgeschlagene Drosselklappenwellen



ADRESSEN

VW-Porsche 914 Deutschl. Club e.V.
Udo Breuer
Poststr. 289
51147 Köln
Tel.: 04505/594232
Mail: 1.Vorsitzender@914-club.de
www.914-club.de

914 Sector
Stefan Schiebel
Mail: info@porsche-914.com
www.porsche-914.com





AUSGELASSENES HERUMTOBEN in kurvigem Geläuf ist die Domäne des in Zuffenhausen gebauten Sportlers



EIN 914/6 SCHLÄFT NIE, auch wenn die „Schlafaugen“ tagsüber vielleicht etwas anderes suggerieren



VOM HERRLICHEN MOTOR ist beim Porsche 914/6 leider kaum etwas zu sehen

Unmöglichkeit stellt es sogar dar, den hinten links liegenden ersten Gang einzulegen. Da wird das rechte Knie des Fahrers bereits vom Lenkrad blockiert und dennoch gelingt das Auffinden der Fahrstufe nur mit Mühe. Ein kleineres Lenkrad samt etwas kürzerem Schaltknüppel wäre hier ein Lösungsansatz. Doch einmal in Bewegung, ist der erste Gang ohnedies Geschichte, und der Mittelmotor-Sportler entpuppt sich auf dem kurvenreichen Terrain als wahrer Quell der Fahrfreude. Keine Frage: Der 914/6 ist ein reinrassiger Sportwagen, das macht er bereits beim Antrieb deutlich.

URIGER REIHENSECHSZYLINDER IM TRIUMPH TR6

Von gänzlich anderem naturell zeigt sich der Triumph TR6. Wie der Porsche setzt er auf sechs Zylinder, die aber wie beim Pininfarina ihren Arbeitsplatz vorne haben. In der von uns gefahrenen US-Version produziert der von zwei Zenith-Stromberg-Vergasern gespeiste Reihensechser mit OHV-Ventilsteuerung 106 PS bei moderaten 4500 Umdrehungen pro Minute. Aus dem üppigen Hubvo-

lumen von 2498 Kubikzentimetern schöpft sein laufruhiger Motor sämiges Drehmoment und stramme Durchzugskraft, und so kann der charakterstarke Brite durchaus schaltfaul bewegt werden.

Mit 178 km/h Höchstgeschwindigkeit und 11,5 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h bietet der rund 94.600 Mal gebaute Roadster von der Insel zudem ordentliche Fahrleistungen. Am

Getriebe gibt es nichts zu kritteln, die vier Gänge rasten sauber und über nicht allzu lange Wege ein. Für die Autobahn oder Schnellstraße bot Triumph zudem einen optional erhältlichen, elektrisch zuschaltbaren Overdrive an, der Drehzahlniveau und Verbrauch auf derartigen Etappen in Grenzen hält. In unserem Revier erfreuen wir uns jedoch an den vier gut gestuften Gängen und lassen ►

DATEN & FAKTEN

ANTRIEB B6-Zylinder; Gebläsekühlung; Mittelmotor; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle je Zylinderreihe; Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Weber-Dreifachvergaser; Bohrung x Hub: 80 x 66 mm; Hubraum: 1991 cm³; Verdichtung: 8,6:1; Leistung: 81 kW/110 PS bei 5800/min; max. Drehmoment: 157 Nm bei 4200/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Federbeine, Querlenker, Längsdrehstäbe; hinten: Federbeine, Längslenker;

v./h.: doppelt wirkende Stoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. innenbel. Scheiben; Reifen: 185/70 R 15; Stahlräder: 7 x 15
ECKDATEN L/B/H: 3985/1650/1240 mm; Radstand: 2450 mm; Spurweite v./h.: 1361/1382 mm; Leer-/Gesamtgew.: 940/1260 kg; Tankinhalt: 62 l; Bauzeit: 1969 bis 1972; Stückzahl: 3338; Preis (1969): 19.980 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 9,9 s; Höchstgeschwindigkeit: 201 km/h; Verbrauch: 9,0 l/100 km

¹ Werksangaben



OFFENER FAHRGENUSS wird im Triumph TR6 nicht einfach konsumiert. Wertschätzende Enthusiasten zelebrieren ihn vielmehr auf coole Art



EINE TONSPUR hätten wir diesem Bild gerne hinterlegt. Der Sound des Reihensechszers ist eine Wucht



den TR6 munter über die kurvigen Waldstraßen röhren. Auch wenn es ihm an der ultimativen Sportlichkeit des Porsche und dem typisch quirligen italienischen Charakter des 124 mangelt, so eröffnet der TR6 mit seinem bassigen Sound doch seine ganz eigene, durchaus begeisternde Welt des sportlich-stilvollen englischen Fahrens. Mit dem Porsche kann der Brit freilich nicht mithalten. Dank ex-

trem tiefem Schwerpunkt, nur 940 Kilogramm Leergewicht sowie rundum zupackenden Scheibenbremsen, die vorne gar innenbelüftet sind, eröffnet der 914/6 auf kurviger Piste seine eigene Welt. Hinzu kommt, dass man im Auto selbst als Großgewachsener bestens sitzt und die Lenkung sehr fein und direkt agiert. So kann sich der Fahrer ganz auf die Straße konzentrieren und die typische Agilität

des Mittelmotorwagens auskosten. Aufgrund der sportlich-straffen Abstimmung ist die Seitenneigung zudem sehr gering und erlaubt eine äußerst forsche Gangart.

AGILE FAHRWERKE UND ORDENTLICHE BREMSEN

Durchaus nicht von Pappe sind die sportlichen Qualitäten des 124 Spidereuropa. Die leichtgängige, präzise Lenkung lässt den Fahrer auch hier die richtige Linie treffen, und die Scheibenbremsen vorne wie hinten zähmen den nur 1050 Kilogramm schwere Italiener mühelos. Dem Antriebskonzept mit vorne platziertem Motor und Hinterradantrieb ist es schließlich geschuldet, dass er nicht die bärige Traktion des 914/6 bieten kann. Ein etwas höher liegender Gesamtschwerpunkt sowie die etwas weniger straffe Fahrwerksabstimmung ermöglichen in Summe nicht ganz die Porsche-Gangart. Dafür sitzt es sich im 124 trotz vergleichsweise kleiner Auflageflächen ganz wunderbar. Alles liegt zudem gut zur Hand, und obendrein verwöhnt er die Passagiere im Vergleich zum Porsche mit einem Plus an Fahrkomfort. ➤

DATEN & FAKTEN

ANTRIEB R6-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle; zwei Zenith-Stromberg-Vergaser; Bohrung x Hub: 74,7 x 95 mm; Hubraum: 2498 cm³; Verdichtung: 7,5:1; Leistung 76/ab 1973 78 kW (104/106 PS) bei 4500/min, max. Drehmoment 194 Nm bei 3000/min; Viergang-Schaltgetriebe, wahlweise mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Ganzstahlkarosserie auf Kastenrahmen mit zwei Türen; Radradaufhängung vorn: Querlenker, Schraubenfedern; hinten: Längslenker, Schraubenfe-

dern; v./h. Stoßdämpfer; mechanische Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h.: Scheiben/Trommeln; Reifen: 185 R 15; Räder: 5,5 x 15
ECKDATEN L/B/H: 4120/1470/1270 mm; Radstand: 2235 mm; Spurweite v./h.: 1276/1264 mm; Leer-/Gesamtgewicht 1090/1360 kg; Tankinhalt: Bauzeit: 1968 bis 1976; Stückzahl: ca. 94.600; Preis (1968): 14.420 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,5 s; Höchstgeschw.: 178 km/h, Verbrauch: 10,8 l/100 km

¹ Werksangaben



IN DER VERGASER-VERSION ist der Reihensechszylinder weitgehend zuverlässig





DREI OFFENE SPORTWAGEN VERGLEICH



DIE SITZE DES TR6 bieten guten Komfort. Die cremefarbenen Bezüge passen zum stilvollen Rot

VERCHROMTE TÜRÖFFNER und Fensterkurbeln sind stimmige Stilelemente des offenen Briten



MIT SEINEN SECHS SMITHS-UHREN fordert der TR6 jeden Roadster-Fan zum Bewundern des klassischen Cockpits auf



DER TRIUMPH TR6 BEGEISTERT MIT SEINEM SONOREN SECHSZYLINDER-SOUND, SATTEM DREHMOMENT UND ZEITLOSER, TYPISCH BRITISCHER ELEGANZ

KAUFBERATUNG TRIUMPH TR6 Bj.: 1968-1976

Wer einen so gut erhaltenen, höchst authentischen TR6 wie den von Gerard Gracey (www.rent-my-classic-car.de) in den USA aufzut, kann sich glücklich schätzen. Längst nicht alle am Markt befindlichen Exemplare sind so toll in Form. Das Hauptaugenmerk gilt insbesondere unsachgemäß gerichteten Unfallschäden sowie dem leidigen Thema Rost. Motorseitig ist auf Ölverluste sowie eventuell marode Vergaser zu achten. Mitunter kann auch die mechanische Kraftstoffpumpe Probleme bereiten.

**MARKTLAGE**

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
21.600 €	14.000 €	6900 €
Wertentwicklung		leicht steigend ▲

■ **KAROSSERIE** Außer auf die vorderen Kotflügel und die A-Säulen sollte das Augenmerk auf die Schwellerübergänge bis hin zu den Bodenblechen gerichtet werden. Auf Korrosion geprüft werden sollte auch im Bereich der Aufnahmepunkte für die Sicherheitsgurte sowie im Kofferraum. Rahmenträger auf Verzug und Stauchungen kontrollieren, ebenso die Motorraum-Stehwände.

■ **TECHNIK** Die Technik des Triumph TR6 gilt als durchaus robust, aber wie viele Motoren aus Britannien neigt auch der TR6-Reihensechser zu Ölverlusten. Probleme können durch ein erhöhtes Axialspiel der Kurbelwelle entstehen, was sich in

schlechtem Trennen der Kupplung äußert und schlimmstenfalls zum Motorschaden führen kann. Die beiden Vergaser leiden mitunter an ausgeschlagenen Gestängen und/oder Drosselklappenwellen, was sich in schlechter Gasannahme und unsauberem Lauf niederschlägt. Die Vergasereinstellung ist knifflig.

■ **ERSATZTEILE** Die Ersatzteilverorgung für den TR6 gilt als unproblematisch. Vorsicht geboten ist jedoch bei Billigangeboten, gerade im Bereich der Karosseriebleche. Hilfreiche Tipps und Gebrauchtteileangebote finden sich beispielsweise auf www.tr-register.de, www.tr-freun.de oder www.trdrivers.com.

SCHWACHPUNKTE

- 1 Rost an vorderen Kotflügeln, den A-Säulen und den Bodenblechen
- 2 Verzüge und Stauchungen der Rahmenträger. Unsachgemäß reparierte Unfallschäden
- 3 Ausgeschlagene Drosselklappenwellen und Vergasergestänge

**ADRESSEN****TR-Register Deutschland e.V.**

Detlef Pezely
Espeu 36
58455 Witten
Tel.: 02302 / 1782645
Mail: geschaeftsadresse@tr-register.de
www.tr-register.de

TR-FREUN.DE

Peter Steckel
Wasserföhr 5a
59439 Holzwickede
Tel.: 02301 / 14534
Mail: garfield@tr-freun.de
www.tr-freun.de





VERGLEICH DREI OFFENE SPORTWAGEN

Ähnlich wie der Pininfarina ist der TR6 beim Komfort einzuordnen. Nicht bretthart, aber auch nicht zu weich abgestimmt, bietet er einen guten Kompromiss aus Sportlichkeit und Komfort. Kaum weniger agil als der 124 fährt er durch Kurvenkombinationen, für die der Fahrer allerdings etwas höhere Lenkkräfte aufbringen muss. Bis zu einer Länge von rund 1,90 Meter ist der Fahrer gut im englischen Roadster untergebracht. Die Sitze sind im Vergleich zudem am besten gepolstert und bieten am meisten Platz. Alles liegt auch hier gut bedienbar zur Hand, und alleine für das hölzerne Armaturenbrett mit nicht weniger als sechs wunderschönen Smiths-Instrumenten verdient sich der Brite einen dicken Sympathiepunkt.

ALLE DREI BIETEN AUSREICHEND STAUPLATZ

Geht es darum, die hohen Spaßfaktoren der drei Roadster im Rahmen eines ausgedehnten Wochenend- oder gar Urlaubstrips zu genießen, gilt: Weniger ist mehr! Und zwar weniger Gepäck. Erstens wiegt nicht vorhandenes Großgepäck nichts, zweitens lässt es sich sowieso kaum unterbringen, auch wenn Pininfarina und TR6 jeweils einen Kofferraum und der Porsche dank Mittelmotoranordnung sogar deren zwei anbieten können.

Als ausschließlicher Zweisitzer mit der Option auf einen dritten, mittig angeordneten Sitzplatz benötigt der Porsche die beiden Gepäckräume denn auch dringend, soll ausreichend Reiseutensilien verstaut werden. Der Pininfarina und der Triumph bieten immerhin die Alternative, noch etwas Gepäck hinter den Sitzen unterzubringen, was unter dem Strich vergleichbare Stauvolumina ergibt. Im Kapitel Wirtschaftlichkeit wird jeder Interessent seine individuelle Rechnung aufmachen. Eine weitgehend unanfallige, ausgereifte Technik bietet der Pininfarina 124 Spidereuropa. Etwas intensiver will der Triumph TR6 umsorgt werden, allein schon deshalb, weil er noch über Vergaser und keine nahezu wartungsfreie Einspritzung verfügt. Beim Porsche 914/6 muss man mit hohen Teilpreisen leben, und bereits ein Ölwechsel schlägt mit teuren neun Litern Schmierstoff zu Buche. ■



Im Kofferraum findet sich Platz fürs Wochenendgepäck. Übriges nimmt der Fond auf. Die Spiegel passen wie die Faust aufs Auge

DREI SPORTLICHE FRISCHLUFT-ALTERNATIVEN...



ALFA ROMEO SPIDER

Die auch Coda Tronca genannte Fastback-Variante des Alfa Spider wurde von 1969 bis 1983 produziert.



MGB ROADSTER

Bereits 1962 kam der MGB auf den Markt, der mit seinem 1,8-Liter-Vierzylinder mit 95 PS gute Fahrleistungen bot und bis 1980 in drei Versionen gebaut wurde.

TOYOTA MR2

Der als reiner Zweisitzer konzipierte Mittelmotor-Sportler MR2 vom Typ W1 mit agilem 1,6-Liter-Motor kam 1984 nach Europa.





DREI OFFENE SPORTWAGEN VERGLEICH



Ein Kofferraum vorn sowie einer hinten bieten ausreichend Raum im zweisitzigen 914/6. Ein „Auge“ im Wachzustand



Den Geist der 80er manifestieren die Plastikspiegel. Platz fürs Gepäck ist im Kofferraum und hinter den Sitzen



FAZIT



VON JÜRGEN GASSEBNER Die drei leichten Roadster mit Ursprüngen in den 60er-Jahren sind allesamt Spaßmacher reinsten Wassers. Der Performance-orientierte Sportfahrer wird klar den Porsche 914/6 favorisieren. Zu überlegen entscheidet er dank des stärksten Antriebs, den besten Bremsen und der sportlichsten Fahrwerksauslegung das Kapitel Fahrdynamik für sich. Der Pininfarina Spidereuropa gibt sich nirgends eine Blöße. Er bietet agiles Handling, einen tollen, quirligen Motor und kredenzt seiner Besatzung trotz sportlicher Auslegung ein gutes Maß an Fahrkomfort. Ihm merkt man an, dass er insgesamt fast 20 Jahre lang weiterentwickelt wurde und die letzte und beste Evolutionsstufe des Fiat 124 Spider darstellt. Der Triumph TR6 ist hingegen ein Charakter-Darsteller, der außer Stil aber durchaus auch sportlichen Biss zeigen kann. Sein Reihensechszylinder klingt einfach herrlich, und einmal ins Cockpit geklettert, möchte man es angesichts der klassischen Instrumententafel gar nicht mehr verlassen.

den besten Bremsen und der sportlichsten Fahrwerksauslegung das Kapitel Fahrdynamik für sich. Der Pininfarina Spidereuropa gibt sich nirgends eine Blöße. Er bietet agiles Handling, einen tollen, quirligen Motor und kredenzt seiner Besatzung trotz sportlicher Auslegung ein gutes Maß an Fahrkomfort. Ihm merkt man an, dass er insgesamt fast 20 Jahre lang weiterentwickelt wurde und die letzte und beste Evolutionsstufe des Fiat 124 Spider darstellt. Der Triumph TR6 ist hingegen ein Charakter-Darsteller, der außer Stil aber durchaus auch sportlichen Biss zeigen kann. Sein Reihensechszylinder klingt einfach herrlich, und einmal ins Cockpit geklettert, möchte man es angesichts der klassischen Instrumententafel gar nicht mehr verlassen.

PUNKTEWERTUNG

Der problemlose Fiat Pininfarina Spidereuropa gewinnt diesen Vergleich. Nur knapp dahinter folgen der agile Mittelmotor-Sportler Porsche 914/6 mit Defiziten bei der Schaltung und der Roadster-Klassiker Triumph TR6.

	 Fiat	 Porsche	 Triumph
Platzangebot	3	3	3
Bedienung	4	2	4
Fahrleistungen	3	5	4
Fahrverhalten	4	5	4
Fahrkomfort	4	3	4
Verbrauch	4	5	4
Wartungsaufwand	5	3	4
Techn. Niveau	5	4	4
Wertentwicklung	4	5	4
Spassfaktor	5	5	5
ERGEBNIS	41	40	40



Love Story . . . oder 30 Jahre Fiat Spider Club

Wow, 30 Jahre Spiderclub und Treffen in Herborn, das sind ja nur 184 km also 2 h Fahrt. So hatte ich mir das vorgestellt ... also 12 Uhr den Arbeitsplatz verlassen, dann noch schnell den Spider aus der Scheune holen, kurz waschen, Koffer packen und die Familie einsammeln, dann sollten wir spätestens 16 Uhr in Herborn sein ... soweit die Theorie. Die Praxis sah leider anders aus: nach gefühlten 100 km Stau und über 40 °C in der Sonne, waren wir dann doch um 19 Uhr in Herborn angekommen. Was uns dann aber dort erwartet hat, war alle Strapazen wert: Tolles Hotel, viele Spider schon in Reih und Glied aufgestellt, gut gelaunte und bestens vorbereitete Organisatoren (es gab sogar ein richtig gut gemachtes Roadbook) und das wichtigste natürlich viele bekannte und unbekannte „Leidensgenossen“ mit denen wir das Pfingstwochenende verbringen konnten. Nebenbei bekamen unsere beiden Kids gleich neue Nachnamen auf den Namensschildern, nämlich meinen, was Sie eigentlich ganz lustig fanden, obwohl Sie das bei der Hochzeit vor einigen Jahren kategorisch abgelehnt hatten ... „dann kommen wir in der Schule ja erst viel später an die Reihe“ (Anm.: Änderung von B auf S). Vielleicht

schaffe ich es jetzt mal endlich die beiden davon zu überzeugen, dass wir alle den gleichen Namen haben sollten!

Aber zunächst erst mal das DeLuxe-Apartment erkunden und die vielen Koffer einquartieren, denn meine beiden Damen hatten den großen Vorteil, dass wir mit 2 Autos angereist waren und somit der Laderaum praktisch nicht limitiert war. Nase pudern und schon ging es zum leckeren Abendessen. Jetzt noch schnell die Frage der alkoholischen Getränke mit den Tischnachbarn geklärt ... ok für mich als Weintrinker war die Auswahl stark beschränkt ... Rot oder Weiß, Grauburgunder oder doch Pinot Grigio (upps ist das nicht sowieso das gleiche) oder doch vielleicht lieber ein feinherber Riesling von der Mosel? Na ja irgendwie haben wir mal alle durchprobiert und jeder hatte seine Stärken und Schwächen. Lustig war der Abend allemal und aufgrund der Ansage von Michael am nächsten Morgen um 8:30 Uhr schon loslegen zu wollen, sind wir dann doch um 1 Uhr ins Bett gehüpft.

Bevor es am nächsten Tag losgehen konnte, mussten wir allerdings noch eine Mitfahrgelegenheit für unsere





Tochter suchen, denn die passt leider absolut nicht mehr auf die Spider Rückbank. Glücklicherweise hatte Armin noch einen Platz frei und so ging es am Samstag dann bei traumhaftem Sonnenschein tatsächlich schon um 8:29 los. Zunächst zur Grube Fortuna in Solms. Dort angekommen (voll im Zeitplan), wurden wir in Gruppen von ca. 20 Personen eingeteilt, um dann in den Umkleidekabinen (na ja eigentlich haben wir ja nur einen Helm

bekommen) ausgestattet mit einem extrem lustigen Guide im Original Gruben Outfit der 20 er Jahre in 150 m Tiefe einzufahren (Zitat: „das heißt immer fahren auch wenn man reinläuft“). Schon der Fahrstuhl in die Tiefe war ein echtes Abenteuer und die Fahrt auf dem Grubenbahnchen durch die totale Dunkelheit zum Besuchertollen, ließ uns für wenige Minuten das Gefühl wie in der Geisterbahn zu sitzen, erleben. Nach ca. 30 Minuten,

Der ewige Rivale

Freunde des Fiat 124 Spider unterwegs im Kreis Gießen

Buseck/Herborn (con). Liebhaber des Fiat 124 Spider trafen sich am Pfingstwochenende zur Ausfahrt mit ihren »Schätzchen« im Mittelhessischen: Der »Fiat 124 Spider Club« hatte zum Jahreshaupttreffen nach Herborn eingeladen. Neben der jährlichen Zusammenkunft wurde zugleich das 30-jährige Bestehen des Clubs gefeiert. Der Fiat Spider galt seinerzeit als ewiger Rivale des Alfa Romeo Spider.

Mit zum Programm gehörte eine Rundfahrt durch die Landkreise Gießen und Marburg. 105 Teilnehmer aus ganz Deutschland mit 52 Fahrzeugen nahmen an der Rundfahrt teil, die unter anderem durch Wettengel, Lollar, Staufenberg und Allendorf/Lumda führte. Abends wollten sich die Teilnehmer wieder in Herborn zum Abendessen treffen und anschließend mit Musik der Gießener Beatband »Second Generation« feiern.

An der Sammler- und Hobbywelt in Alten-Buseck wurde eine kurze Rast eingelegt. »Wir wollten den Teilnehmern aus anderen Bundesländern etwas aus unserer Region zeigen und da bot sich das Erlebnismuseum sehr gut an«, sagte der zweite Vorsitzende des Clubs, Michael Siebert. Zusammen mit Inge Radke war er auch für die Organisation und Leitung der Rundfahrt verantwortlich. »Gemeinsam mit so vielen anderen Spider-Freunden zu fahren, macht einfach unglaublichen Spaß«, so ein Teilnehmer.

Am Sonntag wollte man noch einmal zu einer kleinen Fahrt von Herborn zum Dutenhofener See aufbrechen um dort gemeinsam Mittag zu essen. Der Fiat 124 Sport Spider wurde von 1966 bis 1985 von Fiat und Pininfarina produziert. Bis heute ist das Auto des Jahres 1967 bei Sammlern und Liebhabern sehr geschätzt.



Glänzende Schätzchen: Insgesamt 52 Fiat Spider fanden sich auf dem Parkplatz der Sammler- und Hobbywelt in Buseck ein. (Foto: con)



einer Sprengung unter Tage, Test diverser „Männerspielzeuge“ und diversen Erläuterungen welche Strapazen die Bergleute früher über sich ergehen lassen mussten, kamen wir endlich wieder oben an und konnten uns mit Getränken, Pommes und Würstchen stärken. Die nächste Attraktion war dann die Fahrt mit einer alten Grubenlok durch den nahegelegenen Wald, leider mit wenig Schatten, viel heißer Luft und heftig wackelnden Fahrgästen aufgrund der etwas ruppigen Kupplung (hat eine Lok überhaupt eine Kupplung). Danke wir waren alle froh nach unendlichen Runden wieder festen Boden unter den Füßen zu haben und in unsere bestens klimatisierten (> 50 °C) Spider umzusteigen.

Weiter ging es in die Herborner Innenstadt mit Präsentation auf dem hiesigen Marktplatz. Der ein oder andere musste bestimmen wie wir auch einigen Runden in den Innenstadt drehen, da der Marktplatz irgendwie nicht so leicht zu finden war. Als das dann aber geschafft war, mussten wir allerdings feststellen, dass die Läden alle Punkt 14 Uhr schließen.

Also auf zur nächsten Eisdiele und möglichst ein schattiges Plätzchen finden, um mit einem leckeren Spaghetti Eis oder einem Sektbecher kurz durchzuatmen. Gegen 15 Uhr ging es dann mit

offizieller Polizeieskorte zurück ins Hotel. Ein absolutes Novum war dann die Situation in der ein Mercedes A-Klasse Fahrer aus einer Nebenstraße unberechtigterweise sich in unsere Kolonne einreichte, der Polizeiwagen mit gefühlten 100 Sachen an uns vorbeirauschte, um dem Eindringling per Außenlautsprecher unmissverständlich

klar zu machen: „fahren Sie sofort rechts ran und lassen Sie die Kolonne passieren“, dass er sofort die Straße freimachen muss, um dann auch noch die Gegenspur für uns zu sperren, so dass die gesamte Spiderfamilie ohne Unterbrechung in die Hoteleinfahrt abbiegen konnte.

Michael, keine Ahnung wie du das gemacht hast, aber vielleicht sollten wir das für zukünftige Treffen zum Standard machen 😊. Ab 16 Uhr stand dann die Jahreshauptversammlung an. Leider habe ich nach der Ausfahrt den Fehler gemacht, mich ins Bett zu legen und somit die gesamte Versammlung verschlafen (sorry das war wirklich keine Absicht)! Die Details könnt ihr sicher alle dem offiziellen Protokoll entnehmen.

Ausgeschlafen und frisch geduscht ging es dann zum Candle-Light Dinner am Abend mit leckerem Wildschwein (wie uns der Koch vorab bestätigte nicht aus einer Treibjagd und somit ohne Stresshormone zur Strecke gebracht). Nach der Ehrung einiger Teilnehmer für ihre langjährige Club-Mitgliedschaft und einer Versteigerung zu Gunsten des Kinder Hospiz in Gießen mit leider mäßiger Beteiligung, hatte Nico die tolle Idee einen allgemeinen Aufruf zum Spenden zu starten und in der Summe dann doch respektable 700 EUR zusammenkommen. Als es nach diversen

lustigen Gesprächen gegen 1:00 Uhr in Richtung Apartment ging, stellten wir leider fest, dass wir keinen zweiten Schlüssel hatten (unsere Kinder waren da schon im Tiefschlaf), doch glücklicherweise waren Petra und Jupp mit uns im gleichen Haus und konnten den unteren Eingang öffnen, so dass wir uns im 2. OG direkt an der Tür

Jahrestreffen in Herborn

Fiat Spider Club macht Rast in Alten-Buseck

Herborn/Buseck (bf). Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums des Fiat 124 Spider Clubs treffen sich Vereinsmitglieder und Interessierte am Pfingstweekende im Gasthaus Brauerei Gutshof in Herborn. Dazu werden rund 110 Teilnehmer mit etwa 60 Fahrzeugen erwartet.

Zum Treffen gehören verschiedene Ausfahrten. Die Tour am Pfingstsonntag führt durch das Gießener Land. Ein Stopp wird an der Sammler- und Hobbywelt in Alten-Buseck sein. Hier werden die Spider-Fans ab 10.30 Uhr erwartet, um 12.30 Uhr fahren sie weiter in Richtung Marburg und steuern gegen 15.30 Uhr den Aartalsee an, berichtet Michael Siebert aus Buseck, zweiter Vorsitzender des Clubs.

Das Jahrestreffen beginnt am Freitag, 6. Juni, ab 15 Uhr in Herborn. Die erste Ausfahrt am Samstag führt zur Grube Fortuna, die Spider-Fahrer werden dort um 10 Uhr erwartet. Ab 13.30 Uhr werden die Fahrzeuge in Herborn auf dem Kornmarkt präsentiert. Pfingstmontag endet das Treffen mit einer Ausfahrt zum Dutenhofener See. Weitere Infos unter www.fiatspider.de.



Die Mitglieder des Fiat Spider Clubs kommen am Sonntag auch zur Sammler- und Hobbywelt in Alten-Buseck. (Foto: pm)

Gießener Anzeiger 03.06.2014



bemerkbar machen konnten und nach einigen Minuten dann auch geöffnet bekamen.

Glücklicherweise war am Sonntag erst um 9:00 Uhr Abfahrt und so konnten auch wir mal ausgiebig und entspannt frühstücken. Interessanterweise waren die Kids an allen Tagen schon deutlich vor uns wach und somit trotz der kurzen Nacht extrem motiviert! Auf einer traumhaften Tour ging es dann ins Marburger Land und aufgrund der perfekt ausgesuchten Strecke und trotz der vielen Spider kamen wir alle im Konvoi nach ca. 1,5 Stunden in Alten Buseck bei der „Hobby und Sammlerwelt“ an. Dort gab es diverse alte und neue Spielzeuge (diese konnte man auch kaufen), Autos, Motorräder, Modelbahnanlagen und im Außenbereich sogar Flugzeuge, Hubschrauber und eine Lokomotive zu besichtigen. Das wichtigste aber (Männer sind halt doch Kinder) war eine der größten Carrerabahnen Deutschlands, die auch bespielt werden konnte. So war es nur logisch das sich ziemlich schnell 2 Gruppen gebildet haben, die nacheinander jeweils ein Rennen über 10 Minuten fahren durften. Wer in der Kurve rausflog, musste sein Gefährt selbst wieder auf die Spur

Fiat Spider sind über Pfingsten in Mittelhessen unterwegs

Ausfahrt führt auch zur Sammler- und Hobbywelt

Herborn (Ms). Der Fiat 124 Spider Club e.V. wird im 30. Jahr seines Bestehens über Pfingsten eine abwechslungsreiche Ausfahrt mit über 60 Fahrzeugen durch Mittelhessen unternehmen. Dabei werden am kommenden Freitag nach dem Eintreffen und der Registrierung der Teilnehmer sicherlich interessante Benzingsprache geführt. Am Samstag um 8.30 Uhr geht es mit dem Ziel Grube Fortuna (Eisenerzbergbau) los. Auf der Rücktour werden die Spider gegen 13.30 Uhr auf dem alten Markt in der Innenstadt von Herborn präsentiert, danach geht

es zurück zum Hotel und zur traditionellen Jahreshauptversammlung im Raum »Rehberg«. Die Route am kommenden Sonntag geht durch das Gießener und Marburger Land mit dem ersten Stopp um 10.30 Uhr bei der »Sammler- und Hobbywelt« in Alten-Buseck. Dann fahren die Spider-Freunde weiter in den Ebsdorfer Grund sowie zur Burgruine Frauenberg. Auf der Rückfahrt in Richtung Herborn wird gegen 15.30 Uhr noch ein Stopp am Aartalsee eingelegt. Am Pfingstmontag findet die Ausfahrt am Dutenhofener See ihr Ende.

Sonntag Morgenmagazin 01.06.2014

setzen. Das war nicht so einfach bei einer Spielfläche von ca. 30 m². Da aber die reichlich vorhandenen Zuschauer bereitwillig bei Unfällen unterstützten, war auch dieses Problem meist schnell gelöst und am Ende

gewonnen hat in beiden Rennen immer das gelbe Auto (Armin & Luca) mit der Nummer 4, trotz verschiedener Fahrer, ob es wohl am Auto lag?

Weiter ging es dann zum Hotel-Restaurant Seebote in Frauenberg.





Dort stand schon das Mittagsbuffet bereit, obwohl wir 30 Minuten zu früh waren. Absolut perfekt für die hungrige Meute und wir konnten aus typisch hessischen Gerichten auswählen wie z. B. Grüne Sauce aus saurer Sahne mit Eiern und vielen Kräutern oder die Nordhessische Bratwurst. Alles super lecker und auch zu einem absolut fairen Preis. Einzig die lange Schlange an der Kasse, die wir aber mit Humor alle gut überstanden haben und wohl zu so einem Event dazugehört, war ein bisschen nervig.

Eine gute Entscheidung war es dann auch von Michael schon 1 Stunde früher an den Aartalsee mit uns zu fahren, da wir so mehr Zeit hatten, um endlich unsere Badesachen auszuführen und uns von der Hitze abzukühlen.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten (das Hotel hatte vergessen den vereinbarten Parkplatz freizuhalten),

konnten wir auf einer frisch gemähten Wiese direkt am Hotel parken. Zunächst gab es vor Ort Kaffee und ein großes Stück Kuchen. Dann machte sich ein Teil der Gruppe auf den Weg zum See. Leider konnte unsere Gruppe nicht ins Strandbad (Hündin Luna war auch ganz heiß auf kaltes Wasser) und so mussten wir eine geeignete Stelle am See suchen. Gar nicht so einfach aufgrund der Menschenmassen, aber nach einer Weile fanden wir doch einen Platz und hüpfen in Badehose/Bikini + T-Shirt und inkl. Hund ins kalte Nass. Wieder zurück im Hotel gab es eine kurze Zwischenerfrischung, leckerer Sektchen, und man machte sich wieder für das Abendessen fit.

Nachdem wir auf der Außentreppe unser obligatorisches Gruppenfoto geschossen hatten, bot der Abend dann ein Grillbuffet ohne Grill und als Highlight des Wochenendes die Band „2nd Generation“, die mit Hits





der 60-er Jahre (Beatles, Beach Boys, Rolling Stones ...) die müden Spideristi zum Tanzen animierten. Leider wollten Sie weder Bee Gees (Zitat: „wir haben noch unsere E...“) noch Helene Fischer spielen. Wir hatten trotzdem viel Spaß und uns sicherheitshalber mit einem Zweitschlüssel ausgestattet, so dass wir ziemlich spät und sehr müde ins Bett gefallen sind.

Tag 4 startete dann glücklicherweise offiziell erst um 9:30 Uhr und nachdem wir uns von einigen neuen und alten Bekannten verabschiedet hatten, ging es in kleinerer Runde

zum Dudenhofener See. Dort genossen wir den Blick auf den See, einen kleinen Lunch und den etwas hektischen aber immer freundlichen Kellner. Gegen 13:30 Uhr starteten wir dann in einer 4er Gruppe in Richtung Süden über Friedberg, Hanau und den herrlichen Odenwald. Nach einer Rast in Erbach bogen wir dann in Richtung Heidelberg ab und kamen gegen 17:00 Uhr pannenfrei aber ziemlich erschöpft zu Hause an.

Das herrliche Wetter, die traumhaften Touren und die perfekte Organisation haben aus diesem Wochenende ein tolles Event gemacht, dass

dem 30-jährigen Club – Jubiläum absolut gerecht wurde. Dafür möchten wir uns im Namen aller Teilnehmer nochmal bei Inge & Michael bedanken. Wie immer wurden wir wieder herzlich in die Spidergemeinde aufgenommen und obwohl wir uns teilweise ja 3 Jahre nicht gesehen haben, fühlten wir uns ab der ersten Sekunde wohl und freuen uns schon auf das nächste Treffen in Uelzen!

Liebe Grüße aus der Pfalz

Natascha & Sophie
& Luca & Carmelo



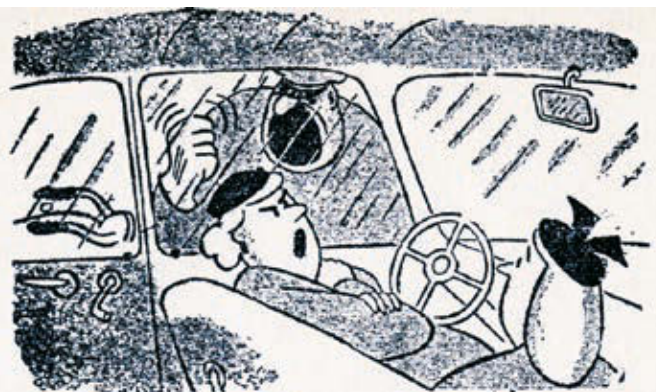






A side-view photograph of a 1916 Ford Model T. The car is painted a deep red with black accents on the fenders, running boards, and the front grille. The front grille features the 'Ford' script in gold. It has large, round headlights and a black steering wheel. The interior shows black leather seats. The car is mounted on a black metal chassis with spoked wheels.

MAKE-A-WISH



"I just won't open the window until he simmers down."

"NO ONE KNOWS YOUR PASSION LIKE SHANNONS."



The passion, the pride of ownership, the slower emotional attachment – no one understands it better than BMW. So when it comes to insurance for your special car, stay close, take it with you home. There's only one person you should talk to – a fellow professional at Bluebird. And sometimes, you can pay your premium by the month, no coins and.

So call Bluebird for a  quote on 13 43 46

INSURANCE FOR MOTORING ENTHUSIASTS | CALL 13 46 46 FOR A QUOTE | SHANNONS.COM.AU



A WORD FROM OUR PRESIDENT



Cari Scuderisti

Welcome to the second magazine for 2014.

SCUDERIA ITALIAN CAR CLUB,
INC.

Founded 2008
ABN 46 130 785 812

Club Contact: The Secretary
Mrs. Sandy Richards (interim)

252 Sir Donald Bradman Drive
COWANDILLA, S.A. 5033
Tel. 0439 843 036

Scuderia Club e-mail:

secretary@scuderiaitaliancarclub.asn.au

Scuderia Club website:

Monthly Meetings:

1st Tuesday of the month

at ASTOR HOTEL at 7:30pm
437 Pulteney Street Adelaide
unless otherwise advised

'Gli Scuderisti' Editorial Team:
editor@scuderiaitaliancarclub.asn.au
 Frank Terminello
 John Simonetti

lay-out: Michael Wapler:
miwap@ozemail.com.au

Any material, views, opinions, or content of advertisements in this magazine do not necessarily represent those of the Club.

The Club can therefore not accept responsibility for the accuracy of any information contained in this publication. Technical information is intended as a guide only and professional advice should always be sought.

The last event was the Melba's Chocolate run which was like a dream for me as I was let loose in the chocolate shop. I did not know what to grab first or when to stop buying all the great chocolate products they had. While we were there we met a friend of Michael Wapler, Roger Ingerson, who had a beautiful Alfa Montreal in the car park that we were all admiring, especially Ric and I, we both were drooling over it. We would love Roger to join our Club.

Once we finished at Melba's we headed to the lunch stop at Oakbank Steak House where we had our own room allocated for lunch. We all perused the menu and as it all looked so good it was hard to choose. It was so hard to choose that Wayne Fricker ordered two main meals for lunch so that he would not miss out.

In a closing note it would be excellent to see more members taking part in the events organised by our social committee (who go to great lengths to come up with things that we can do as a club). If you can try and make it to a couple more events for the year I would greatly appreciate it and we would also see the Club grow and would perhaps be the envy of other Clubs.

Regards
Dom



The 2013/2014 Club Committee

The following Club Members were nominated and elected at the AGM on 1st October, 2013:

Chairperson:	Domenic Lepro	0418 833 747	ddlepro@optusnet.com.au
Vice Chairperson:	Wayne Fricker	0414 922 900	jplus@bigpond.com
Secretary: (interim)	Sandy Richards	8377 4119	sandybill@aapt.net.au
Treasurer:	Thomas Zollo	0403 164 365	thomas_zollo@chariot.net.au
Historic Registrars:	Michael D'Acerno	0401 140 720	michael.dacerno@bigpond.com
	Domenic Lepro	0418 833 747	ddlepro@optusnet.com.au
Social Secretary:	Richard Ghion	0404 144 728	ricsta@iprimus.com.au
Membership Registrar:	Maria Lepro	0401 539 419	ddlepro@optusnet.com.au
Public Officer:	Tony Martini	0418 831 097	tsm@ihug.com.au
Editorial team:	Frank Terminello		editor@scuderiaitaliancarclub.asn.au
	John Simonetti		editor@scuderiaitaliancarclub.asn.au
Committee Members:	Philip Smith		Tony Parente
	Bill Richards		Tony Di Mauro
	Michael Wapler		Gerald Marsson

**WE NEED LOTS OF HELP TO ORGANISE EVENTS, COLLECT MONEY,
AND PROMOTE THE CLUB TO ENTHUSIASTS OF ITALIAN CARS.
PLEASE BE PROACTIVE AND GET INVOLVED.**

TRADITIONAL 1st SUNDAY MORNING BREAKFAST RUN

On the first Sunday of each month (weather permitting) turn up at the Tower Hotel car park situated at cnr. Magill and St. Bernard's Roads at 8.30 for an 8.45 departure.

We usually go for a drive through the Adelaide Hills to a convenient breakfast location where we enjoy a natter and a hearty breakfast. Whether there are two or twenty of us, we will go for a run. Whilst this is primarily for our Members, anyone who owns or has an interest in Italian cars is welcome to come along and enjoy a leisurely and safe drive.



MONTHLY MEETINGS AND MAGAZINE DEADLINES

GENERAL MEETING NIGHTS



AGM

GENERAL MEETING NIGHTS

JANUARY 2014 NO MEETING

4th FEBRUARY 2014
4th MARCH 2014
1st APRIL 2014
6th MAY 2014
3th JUNE 2014
1st JULY 2014
5th AUGUST 2014
2nd SEPTEMBER 2014
7th OCTOBER 2014
4th NOVEMBER 2014
2nd DECEMBER 2014

Meetings commence at 7.30 pm

Committee Meetings take place at the same dates as the General Meetings and commence at 7pm.

MAGAZINE CALENDAR

Any articles for the magazine can be sent to the editor at editor@scuderiaitaliancarclub.asn.au

Your magazine is published four times a year and issued to financial members at the end of March, June, September and December. Magazine deadlines are February 15, May 15, August 15 and November 15.

Members are encouraged to submit articles and ideas for future publications. Complete and print a copy of your Member's profile and email to the above address. Your profile will then be published in a future issue of the magazine. We endeavour to feature a Member's profile with photos of their car/s each quarter.

Thank you from the editors.

CONDITIONAL REGISTRATION & MEMBERSHIP

All owners and enthusiasts of Italian cars are welcome to become a member of Scuderia Italian Car Club. Initial Membership Subscription cost \$105.00 per annum. This includes the cost of a Club Shirt and a Club Key Ring. In subsequent years, membership fee is \$60.00. Associate Membership is \$25.00. There is no additional joining fee. The Club calendar year commences 1st July and ends 30th June.

When your car/s are on conditional registration and you have not paid your Club Membership fee (due date 30 June each year), you are driving an unregistered and uninsured car. Please ensure your Membership fee is paid up and your log book is stamped with the correct year. Once your car has been granted conditional registration, the onus is on the owner of the vehicle to maintain their vehicle in original order and to keep the log book/s up to date.

From this year, annual log book validation requires a Statutory Declaration form completed and signed by the owner, countersigned by a JP or your bank manager. This must be presented at the time of log book validation. A template of a Statutory Declaration can be found on our website for copying and printing.

All Members are entitled to register their car/s on Conditional Registration if their pride and joy meets all requirements.

CONTENTS

- 3 Ignition – A Word From The President
- 4 Tool Kit – Names and addresses of Club Contacts
- 6 Monthly Meeting Calendar 2014
- 6 Conditional Registration & Membership
- 7 Social Events Calendar 2014
- 8 Museum Trail
- PETROL FUMES:
- 12 The SICC at Vintage & Classic MacLaren Vale
- 14 The Re-Birth of a F.I.A.T. Tipo Uno
- 18 F.I.A.L. No. 514 aka. Legnano
- 21 Michael's Ladies' Question
- 22 Welcome New Members
- 23 1st May, Sunday Run to Melba's
- 26 Auto Italia Adelaide, 2014
- 27 Market Place, buy or sell



MacLaren Vale at Maxwells



F.I.A.T. Tipo Uno



F.I.A.L. aka Legnano

NOTICE OF REGISTRATION DAY

Please make a note in your diary,
29th June is Registration Day
to be held at Motorossi Workshop,
3/13 Thames Avenue, Klemzig.
To renew or endorse your log book you must
present for each car:

- 1) registration document
- 2) log book
- 3) statutory declaration duly witnessed

CLUB SOCIAL EVENTS CALENDAR FOR 2014



2014 CLUB SOCIAL EVENTS CALENDAR

JANUARY 18	RUN FROM NEWTON TO LARGS BAY
FEBRUARY 2	A VISIT TO JEREMY CORDEAUX' GARAGE
FEBRUARY 8 & 9	CARNEVALE ITALIAN FESTIVAL AT GOODWOOD
MARCH 9	SUNDAY RUN ENDING AT MITCHAM RESERVE
	FOR A PRE-EASTER BBQ (provided by your Club)
APRIL 6	McLAREN VALE VINTAGE & CLASSIC 2014
MAY 4	RUN TO MELBA CHOCOLATE FACTORY AND LUNCH AT OAKBANK
MAY 25	MID-YEAR PRESIDENT'S LUNCH AT PARENTE'S
JUNE 29	CLUB REGISTRATION DAY AT MOTOROSI WORKSHOP
JULY 20	CRUISE TO LOBETHAL AND LUNCH AT BIERHAUS
AUGUST 17	CRUISE TO OLD TALEM TOWN AND LUNCH
SEPTEMBER 14	VISIT TO LINCOLN NITSCHKE'S AVIATION MUSEUM
OCTOBER 19	OBSERVATION RUN
NOVEMBER 2	AUTO ITALIA DAY AT CAMPBELLTOWN SOCCER CLUB
NOVEMBER 22	CLUB CHRISTMAS DINNER - venue tba.

Any suggestions may be e-mailed to our social secretary
Ric Ghion: ricsta@iprimus.com.au



Adelaide's Premier DJ's

All Occasions Entertainment

Phone: (08) 8431 1333

All Occasions Entertainment
Appt. Home Business Centre
Private Box 333, Klemzig
South Australia 5011
info@adpdm.com.au
Office: 080 843 1333
Adelaide's Premier DJ's



NEW SERIES:

CAR MUSEUMS IN ITALY

Over the next few issues, Gli Scuderisti will introduce our readers to some of the car museums throughout Italy. At a time, when many people are attempting to trace their roots, something of particular interest in multi-ethnic and multi-lingual Australia, visits to Europe are on the agenda and while perhaps our readers will primarily travel there to meet family or friends, a visit to a car museum may well fit in and, as the following short introduction shows, it can be very rewarding. This year, with the centenary of Maserati, it seems appropriate to start this new series visiting a private collection of this famous and exclusive marque.

COLLEZIONE UMBERTO PANINI

The man who has privately put this collection of cars together is an ardent admirer of that famous brand, Maserati. Umberto Panini, a cheese manufacturer from Modena, was from his early days first and foremost an owner and driver of

the famous cars sporting the trident badge.

Over decades he collected rare specimen cars that came from the works of the ingenious Maserati brothers. As luck would have it, he was able to acquire the whole of the Maserati works collection of cars which was under threat of being disposed and subsequently dispersed, thereby saving Maserati's history, when the company was in financial difficulties.

Maserati was founded in 1929 to build primarily racing cars in their first years. In the early 1930s, Maserati's racing cars were the first choice of private racing drivers. The development culminated in the famous 250F Formula 1 car with which the world championship was won in 1957.

Chronologically, the collection commences with the Tipo 6CM of 1936, a monoposto Formula 1.5 litre racing car, although that is not the Maserati Brothers first racing car. This was the Tipo 26 of 1926 (Targa Florio Winner, 1.5 ltr. class).

After WWII Maserati opened a new page and began building luxurious Grand Tourers such

Four of the five Maserati Brothers, Carlo, the eldest had tragically died young in 1910



The purpose built home of the Umberto Panini Collection

as the 1957 3500GT, whose heart was a racing engine tamed for road use, clad in a timeless elegant body by Touring Superleggera. Later this became the Sebring with a body by Vignale. Famous stylist Giorgetto Giugiaro penned the Ghibli, popular with film stars and members of high society. There is one Ghibli with just such a heritage in Adelaide. A retired Australian diplomat drives a Ghibli whose erstwhile owner was the Swedish movie actress Brit Eklund, the Bond girl in the movie 'The Man with the Golden

Gun,' (in English speaking countries, the name of the actress is usually spelt Eklund).

The Panini collection is housed in a purpose built hall nestled in a farm estate setting just 15km from Modena. In addition to the collection of Maseratis, among them the famous Birdcage tipo 61, weighing only 600 kg, are shown some Alfa Romeo, Ferrari, Mercedes and others.

This collection is a gem and while it is not particularly large, the rarity and quality of its exhibits will satisfy the Maserati aficionado as well as the lady by his side with almost an overload of sensory as well as sensual impression. The visitor would be hard pushed to find more of Italian 'bella figura' as well as aesthetic engineering of the finest order anywhere.

Having absorbed this feast for eyes and mind, a culinary equivalent may be found by enjoying lunch at the Osteria Giusti in Modena to round off the morning.

continued on page 11

GOD'S HILL

Hand Crafted Award Winning Wines
God's Hill Vineyard
South East Corner
God's Hill Road &
Gilbert Streets
Lyndoch
Wine tasting by appointment
phone: 0412 836 004 fax 08 8331 9896
e-mail: Charlie@godskillwine.com

St Peter's Crash Repairs

27 George Street, Slepney, S.A. 5069
Phone (08) 8362 1916
Jo La Scala a/hrs 8336 7136
Tara Volina a/hrs 8396 0990



Touring Superleggera bodied 3500 GT of 1958



The famous 'Birdcage' Maserati, so called because of its extreme lightweight tubular framework, 1961

The museum as well as the restaurant require booking. A booking form can be found on the museum website. Here are the details:

Collezione Umberto Pannini
Via Corletto Sud 320/4
(south of Cittanova Modena)
41100 CITTANOVA MO
tel. +39 059 510 660
www.paninimotormuseum.it

Osteria Giusti can be found in Modena's city centre at

Via Luigi Carlo Farini, 46
Modena, Italy
Phone: +39 059 222 533
www.hosteriagiusti.it

Michael Wapler

Removing the pain out of
CAR SERVICING

08 8262 1566



S.I.C.C. AT THE VINTAGE AND CLASSIC DAY AT MCLAREN VALE

Most years, our Club attends this by now well established event at McLaren Vale. Quite apart from having a chance to meet other car enthusiasts on the lawns of Serafino's, the starting point of the event, there are usually some interesting and rarely seen cars on display.



Our run started at our usual meeting place at the Tower Hotel car park at Magill with a second pick-up place at the Victoria Hotel on the way south. The weather turned out fine and the participating spiders were

The extensive lawns at Serafino's provide space for several hundred cars and while the numbers were a bit down compared to previous events, there were almost three hundred cars lined up, more or less desirable depending on who offered an opinion. The Scuderia had a good showing as the photos on these pages attest to.

At mid morning, the usual cavalcade of cars paraded down McLaren Vale's main street with a radio commentator picking out the more unusual ones. This year, the fine weather brought out the crowds and there was much clapping, waving and tooting of horns. It's all very good natured and at the end of the High Street the drivers peeled off on to Chalk Hill Road to be directed in predetermined club order to their allocated winery.

The Scuderia on this occasion shared Maxwell's winery with members from the Fiat-Lancia Club as well as the club contingents of the Saab, Volvo, Renault and Citroën Clubs. While the Scuderia formed the largest group at Maxwell's, we were 'banished' to the back terrace facing the sun and the dusty roadway, all that despite an early booking and a promise of a lawn position for our cars to our Member Sandy Richards, when in the end all the smaller groups hogged the lawns and the beautiful valley views. To say we were a bit miffed is putting it mildly. Still, Scuderia Members are irrepresible and good company whatever the circumstances. Meanwhile, our cars were collecting dust on the dirt strip where we were parked.

the pick of the day with the autumn sun warming the cockles of the heart.



The food on offer was fine, but took a long time coming, so Maxwell's were not a patch on the venue the year before, Fox Creek Winery, who had got everything right even if the food was a bit more basic.

The complaints out of the way, we enjoyed our day out. The air was balmy and those who chose to travel home via the back roads would have had a fabulous drive. Your chronicler happened to catch up with a lovely Jaguar XK 150 convertible on the Kuitpo Road and together we devoured the miles, flying past the occasional horse boxes pulled by smoke belching Land



Rovers, reducing each one to a speck in the rear view mirror in no time at all, the little F.I.A.T. spider clinging to the big cat like a limpet mine. What a fun day, and so it should be remembered.

Michael Wapler



Clark Rees, Phil and Shelly David-Smith at Serafino's (page 12), our immediate past-president Michael D'Acierno with Maria Lepro (above left), John Phillips sen. enjoying the morning sun at Serafino's (above). The SICC crowd at Maxwell's (below)



THE REBIRTH OF A FIAT TIPO UNO

La Rinascita dell' Fiat Tipo Uno



The starting point after discovery and purchase

My first knowledge of the 1911 Fiat Tipo 1 Spider, chassis number 171 OP, was in 2006 when a good friend from Bathurst spotted it in a shed in Goulburn. It had been safely stored there for many years by an engineer who was involved in steam projects with my Bathurst friend but he had never found the time to do anything with the Fiat.

A photograph of the Fiat in its 'sleeping beauty' state was sent to me and, as a committed Italian car enthusiast, I could not resist it. After a few weeks it was agreed that I would acquire the car on the understanding that it would be restored to its original glory in a reasonable time frame.

Another issue which had impeded any attempt to restore the Fiat was a degree of confusion regarding its correct model identification. It was known that this car had been delivered to Dr Anderson from Goulburn in 1911 by the New South Wales Fiat distributor,



Tipo Uno as a rolling chassis



Engine and drive train are in place

Garratt's Ltd and that it had been discovered mechanically complete under a railway bridge in 1962 where it had been used to drive a water pump.

Garratt's catalogue of the period lists a Model 1, 15 hp, but this car is very similar to the Model Zero which caused much confusion amongst the Fiat cognoscente.

An interesting side note is that Dr. Anderson was traced in Goulburn after 171 OP was recovered in 1962 and he passed on the original 72 piece tool kit which he had held in his possession since 1911.

My first challenge was to unravel the mystery of 171 OP as any attempt at restoration without correct model identification would have been a serious transgression. A thorough search of Fiat literature and reputable books on the marque's history revealed that four different models produced between 1908



A very tidy engine compartment

and 1912 were identified as Model 1 (or Tipo 1) which made the confusion surrounding this car quite understandable.

Terry Wilson to the rescue. Terry lives at Lake Tepak on the South Island of New Zealand and I met him many years ago when I was involved in a Fiat 521c project.

He has a superb Fiat Zero still in regular use which he restored in the mid-1950's and more recently had restored two other veteran Fiats.

I visited Terry in New Zealand in 2007 armed with photos and all the information of my mystery Tipo 1 that I could find. Terry immediately recognised that the chassis, wheelbase and track dimensions were identical to the Tipo 2 Fiat he had restored and believed the engine, gearbox and differential were predecessors to the Zero. This led to the conclusion (since confirmed by Fiats

Finally, the treasured F.I.A.T. Tipo Uno is on the road again



records) that it was an extremely rare Tipo 1 bis that was produced in 1910 & 1911. The number of unusual cars that reached Australia in the veteran and vintage period is remarkable.

Sig. Agnelli had plans at this time to enter the volume production market and a lower cost, scaled down version of the Tipo 1 bis was introduced as the Zero in 1912. Despite its lower cost, the Zero did not achieve its volume objectives as production of this model was curtailed in 1914 with the outbreak of war.

I have since acquired a 1914 Zero and it is fascinating to see the number of changes that were made from the Tipo 1 bis to reduce production costs.

Having resolved the model identity mystery, the next challenge was to establish the type of body that had been originally fitted to 171 OP as this was missing when the car was discovered in 1962. Fortunately this

proved to be a fairly simple exercise as the original owner, Dr Anderson, was a keen photographer and many of his early photo's still survive in Goulburn. I was also able to establish that the Fiats imported by Garratt's arrived in chassis form and Garratt's had their own body works in Sydney where they generally replicated Italian designs.

Photos of the period show that Tipo 1's were fitted with a variety of body styles from formal limousines to open cars of varying concepts but fortunately 171 OP was an open 2 seater with minimalist bodywork known as a Spider in Italy.

This research took about two years and I was able to make a start on the restoration in 2009 that consumed 2000+ hours. This involved completely stripping and assessing all the mechanical components and tackling the tedious work such as cleaning and re-painting the chassis. The engine and ancillaries, gearbox, clutch, tail shaft, differential, front axle, springs, brakes and steering gear were completely rebuilt and I had the great joy of firing the engine up for 171 OP's 100th birthday in 2011.

The body was expertly made by Jeff Alcock and Rod Cripps from photographs and particular attention was paid to ensure all accessories such as the lamps and instruments were correct period fittings. The extent of the restoration work and attention to detail has been worthwhile as the car is now in a condition that is worthy of its pedigree.

It is interesting to note that this Fiat was well to the fore as a 'drivers' car. All the controls fall readily to hand and the handling and braking are a revelation compared to most veteran cars. It has an extensive touring range and the four speed gearbox enables it to climb the steepest hills with ease. Other notable technical features include full pressure engine lubrication, roller cam followers and a crankshaft that was milled from a billet of steel. Much use is made of aluminium and the quality of the castings is

remarkable. There is no doubt that Italian design and engineering was extremely advanced at the dawn of motoring.

The first event for 171 OP was the Veteran Car Club of Australia's National Rally which was held at Ipswich in 2012 and it is now a regular participant in veteran car events.

The wonderful outcome of this restoration would not have been achieved without the help of many talented people. I offer my sincere thanks to Terry Wilson, Michael Cogley, Derek Smith, Allan Lethborg, Frank Fazio, David Hosking, Jeff Alcock, Rod Cripps and Bruce Walker who all made extremely valuable contributions.

David Wright

David Wright is a Committee Member of the Veteran Car Club of Australia (Vic) and Historian of the Alfa Romeo Owner's Club (Vic). David has owned a variety of Alfas, Lancias, and F.I.A.T.s over a period of over 50 years. David has been instrumental in tracing the F.I.A.L. covered in this magazine on page 18.



PROFILE WARDROBES

OUR SERVICES:

- WIRING CABLES
- ROOFING
- INTERIOR FINISH
- PAINTING
- WALLPAPER & OFFICE
- INTERIORS

Call us today 0234 6005

Free Quotes & Quotes

At The Warehouse

252 Sir Donald Bradman Dr. Cronulla

www.profilewardrobes.com.au

Call us today 0234 6005

Free Quotes & Quotes

At The Warehouse

Call us today 0234 6005

Free Quotes & Quotes

At The Warehouse

F.I.A.L. No. 515 A.K.A. LEGNANO

In the early days of car manufacture, it was literally just that: made by hand. There were hundreds of little workshops, often bicycle manufacturers, who tried their luck in making cars. As we all have read our Marx, the aim of capitalism is to monopolise markets and, consequently, there are more has-beens than actual players in the market. This process is continuing as strongly as ever, witness FIAT gobbling up Chrysler just recently (refer last issue of 'Gli Scuderisti').

While we all know F.I.A.T. it would be surprising if anyone would have heard of F.I.A.L. (Fabbrica Italiana Automobili Legnano), yet this company did make cars, a total of, it is thought, to be around 600 in the brief period between 1906 to 1908. The company started as a manufacturer of industrial and marine engines in the town of Legnano, some 20 km northwest of Milano and not very far from Arese, where a much better known and very much alive manufacturer is at home today (Alfa Romeo).

In 1906 the Legnano Type a 6/8 HP was released. It had an upright 2-cylinder 1135cc capacity engine, the only model the manufacturer ever made because in 1908 the company filed for bankruptcy and that was the end of F.I.A.L. One of their cars has miraculously survived and can be seen at the Museo Nazionale dell'Automobile in Torino, called the Legnano. The image on this page tells us what the car looked like.

But there is a twist in the tale. Some months ago, I did some research in the library of the Sporting Car Club in Unley and found an item in a copy of an old Veteran Car Club magazine, March 1961 issue, written by a Mr. W.G. Culloy which makes interesting reading:

FABRICA ITALIANA AUTOMOBILI LEGNANO.
by W.G. Culloy

'I was part owner of a F.I.A.L. for a short time. I saw it advertised in the local daily and went out to one of Adelaide's palatial residential areas to see the car. The owner told me it was a F.I.A.T. and, being the owner of honest countenance, I did not like to express disbelief. He could not start it although he assured me that he had it running the previous day. My brother went over to see it also and was told the same story.

The following weekend we both went again to see the

car, hoping that we would be able to get the owner to get it started. When this failed we heard him say he would call in the wreckers and have it broken up. To avoid this happening we offered him half of what he was asking and were soon the owners of an 8 HP F.I.A.L.

We towed the car away but were unable to start it even with a rigorous tow. In fact, when the car was put into working order, we failed to notice the superb characteristics of the car which had been pointed out to us.

As I am self-employed and have little spare time, I decided to leave the car at my brother Lloyd's house. He was interested and started restoring it and all credit is due to him for the wonderful job he made of it. He spent hundreds of hours of his time, and his money, and as I had spent little, if any time on the job, I decided to let him have my share of

the car. The car came out from Italy with some early Italian migrants; some say that the owner was an undertaker, others that he owned a restaurant and that he brought out several F.I.A.L. cars. The man from whom we bought it obtained it in Victoria and I think the fact that he could not start it was his principal reason for selling it.

The V.C.C. of GB (Veteran Car Club of Great Britain) considered the dating of this car one of the toughest they have ever tackled. Not a single reference to this extremely rare and little known make of car is to be found in any book or periodical ever published in Great Britain (The F.I.A.L. is mentioned in 'The New Encyclopedia of Motorcars' edited by G. N. Georgano, there is even a reference regarding the existence of the Australian car. Note by the editor).

The V.C.C. consulted the late Mr. J. Pollitt, an authority on the history of the motor car and motor businesses and he was able to establish that not only had such a firm once existed but that it had been founded in 1906 and liquidated in 1908.

Mr. Tubbs, of 'The Motor', heard about this obscure

little car and he remembered seeing one of this make in a museum in Turin and suggested writing to the curator, which the V.C.C. did, explaining the problem. Many months later, the eagerly awaited reply was received, including an excellent photograph of the car in the museum. The curator was able to tell them little beyond confirming Mr. Pollitt's dates for the founding and liquidation of the firm.

The summary of the Dating Committee of the V.C.C. after comparing the two photographs was as follows:

"When the two cars are carefully compared, a strong family likeness about the controls and certain portions of the bodywork and other features become evident, and it is clear that the two cars are indeed of the same make. In view, however, of certain equally obvious differences and the fact that Mr. Culloy considered all parts of the car to be original, there were at least two years of development between them, and so the correct answer is believed to be that the car in Turin is a 1906 model,

possibly the first one the company made, and Mr. Culloy's is one of the last, a 1908 example. Both are fitted with the 8 H.P. twin cylinder engines."

This little car has been a consistent starter at most of our local runs, and would make the manufacturers proud could they see it today. In November 1956, I saw this little car, driven by its present owner, Mr. Hedges, perform faultlessly all the way from Melbourne to Ballarat and return, doing its share in upholding the prestige of the veteran car movement throughout the world.

This prompted some further research and the library of the SCC of S.A. came up trumps with another piece of information, an undated newspaper clipping (possibly 1950s) with an item titled Pioneer Parade which indicated, the car had been sold by Mr. Lloyd Culley to a Victorian buyer, a Mr. H.M. Hedges. This prompted an enquiry to the Veteran Car Club of Australia (Vic) and from there Mr. David Wright came up with some useful hints of the whereabouts of the car: Lloyd Culley sold the car to Adelaide dealer George Thompson who in turn sold it on to H.M. Hedges who lived in Colac (Vic) and who entered the car for



Rallies in Ballarat, the Barossa Valley and Victor Harbor. The last time the car was seen in a Rally was in 1959 in the Barossa Valley.

That such a rare motorcar should have found its way to Australia is astonishing. It actually survived, late 1950s is remarkable, though not uncommon. Several enquiries later it transpired that Mr. H.M. Hedges' son, Mr. C. Hedges, lives at Beaufort (Victoria). Contacted by telephone, Mr. Hedges confirmed that indeed he had inherited the F.I.A.L. from his father but he gave the impression his interest was not in old motor cars. Subsequently, he



The F.I.A.L. (Legnano) No. 515 two cylinder engine. The no. 515 refers to both engine and chassis indicating that the car is still fitted with the original engine (top). Side view of the F.I.A.L. while it was in Hans Compter's collection in New Zealand (bottom).



sold the car to an undisclosed buyer whose name Mr. Hedges did not remember or did not wish to disclose. However in August 1994 the F.I.A.L. appeared at a Shannons auction in Melbourne and was sold to Hans Compter of New Zealand, a car restorer, historic car dealer and museum owner near Whangarei on New Zealand's north island, this contact information was, once more, supplied by Mr. David Wright of the VCC of Australia (Vic).

Further investigation revealed that Hans Compter had decided not to add the car to his museum collection despite its rarity, because, in his words, for a car to be considered worthy to grace his collection it would need not only to be of historic interest but also in a state as close to the original as possible. The F.I.A.L. did not meet the latter criterion as its body appeared to have been amateurishly restored.

The F.I.A.L. was put up for sale and the buyer was a Japanese collector who ordered the car through a local trading company. He had stipulated, that he required cars of less than four metres in length and the F.I.A.L. qualified for that. The buyer requested his identity should not be disclosed. While one may safely assume the car is still in the collection on one of Japan's southern islands, which is all Hans Compter was told regarding the whereabouts of the car. An enquiry has been sent to the trading company to lift the secret of the hidden F.I.A.L. but, unluckily, the company is situated in the city of Fukushima and one can only speculate whether they may have lost their offices and records in the tsunami and the following destruction of the nuclear power plants that afflicted the region. If anything turns up, there will be a follow up in the next issue but the chances do not seem favourable at the moment.

After first reading about the F.I.A.L. in 'The Veteran Car', it could hardly have been imagined to what lengthy paper trail, countless e-mail enquiries, and phone calls this would lead. Automotive history is full of similar tales often with only very sketchy records where assumptions are made and errors abound. After all, in the time of little over a century during which the motor car has galloped into world history from its cradle in Mannheim and Cannstadt, there were more than 4000 manufacturers, mostly obscure, which came and went without leaving much of a trace, yet it is interesting to follow the destiny of the vehicles they made. The tiny workshop that made the Legnano, as it is called in the Turin museum, certainly became, in its after-life, a 'global player' with this example now residing in Japan.

Michael Wapler

The photos on page 20 were kindly provided by Hans Compter's Rare Car Museum, Kamo Whangarei, New Zealand +64 9435 2608



MICHAEL'S LADIES' QUESTION

The gentleman posing as a mechanic here is anything but. Born in Nairobi, Kenya, in 1936 he was academically brilliant and left school in Nairobi with top grades in all his studies. After national service in the Kenya Regiment he left to study in Cape Town and later in Bangor (Wales). He graduated with the second highest grade and left with a B.Sc. in his pocket – yet – there was another side to him.

His African childhood had imbued him with the sounds and rhythms of Africa and, while at school, he had enthusiastically sung in the choir. While at university at Bangor he became involved with the University Rag Week when he was approached to compose some songs to sing in the Rag Show. A demo track found its way to a major music publisher and before he knew it he was in the studio recording his first single, 'The Charge of the Light Brigade'.

During his career as a singer-songwriter, he amassed some 250 Silver, Gold, and Platinum discs and won international awards and prizes, among them the 'Gold Badge of Merit' of the British Academy of Songwriters and Composers. Who is the gentleman?

Answers please to:

Michael Wapler:

miuwap@ozemail.com.au



During the last quarter we had the privilege to welcome as new members:

Dean Cosenza
David Innocente
Con Liascos (Associate)
John Smania

We welcome you and invite you to take part in the many activities the Club offers. The more you will actively engage yourself in our Club life, the more satisfaction you will derive from your membership.



VELOCE
MOTORSPORT

**SERVICING
RESTORATION
MOTORSPORT**

Mario Labrosciano

phone 8346 3766
email mario@velocemotorsport.com.au
15 River Street, Hindmarsh SA 5007



Our 1st May breakfast run was planned – it could be suspected – for all those Members of the Scuderia with a decidedly sweet tooth.

As usual, we set off from the Tower Hotel at Magill for a pleasant drive through the Hills. After the previous rainy days, the Sunday morning turned out cool but sunny and made the trip through

the scenic beauty of the Adelaide Hills as delightful an experience as ever, never failing to appeal to the senses.

This month's tour did not actually lead us to a café serving pastries or a steaming hot starchy cooked brekkie but instead we were diverted to Melba's Chocolate Factory at Woodside in the Adelaide Hills.

Inside it is something out of Willie Wonka's orbit with shelves bursting with not just chocolates – although there were plenty of these – but treats from liquorice allsorts to Turkish Delight. Chocolate coated almonds

and hazelnuts competed with choc-raisons and one hundred and one other sweet temptations and many of us could not resist the temptation to stock up with some of our personal favourites.

The next stage of the run was a short drive along Onkaparinga Valley Road to Oakbank and its pub and steak house for lunch.

We had a section of the pub to ourselves, a rustic room decorated with old photographs of the nearby Oakbank Races when is was 'de rigueur' for a man to sport a moustache and women wore hats. Whether those days were the 'good old times' or not is a matter for contemplation or personal opinion as we only heard of these days through the – perhaps – biased remembrances of our parents.

After some hearty food and a good chin-wag, we made our way back to Adelaide once again. Our Flaminia took up the scent of the Freeway and so we were willingly led to this splendid ribbon of concrete by our Lancia to arrive back home in no time at all – strictly according to the rules I should add. The alternative, though tempting, is just a waste of hard earned cash to a voracious government that never has enough of the stuff anyway.

Michael Wapler



Joe, Phil, Maria, Ric and Bill all smiles at Melba's

More photos from Melba's and Oakbank on pages 24 & 25



Mit dem Spider durch Italien

Endlich war es soweit, unser Urlaub stand an!

Am 29.05.2014 starteten wir mit unserem Spider und dem neu erworbenen Rapido 31 TL aus dem verregneten Westerwald in Richtung Süden. Unser Ziel war Italien. Die Fahreigenschaft des Gespanns war noch nicht erprobt.

Die Jahre vorher reisten wir mit einem Papido 30 DL, dessen Gesamtgewicht 220 kg niedriger war.

Am Spider hatte ich einige

Vorbereitungen getroffen: Bremsflüssigkeit erneuert, Zahnriemen war fällig, habe dann auch gleich die Zylinderkopfdichtung erneuert, was mir nach 20 Jahren sinnvoll erschien.

Das wäre aber nicht notwendig gewesen, denn die alte Goetze-Dichtung zeigte keinerlei Ermüdungserscheinungen. Trotzdem ein beruhigendes Gefühl!

Zu meinem Geburtstag bekam ich dann noch eine G+B Edelstahlanlage geschenkt, so dass der 2 l Argenta

Motor so richtig durchatmen kann. Die Motorleistung ist spürbar besser.

Der Motor hat jetzt 207000 Km gelaufen und es wurde bis auf Zahnriemen, Dichtungen u. Simmerringe noch nichts erneuert.

Unser erstes Ziel war Oy-Mittelberg im Allgäu, es war ein sehr verregneter Tag. Alles in allem konnte ich keinen großen Unterschied zum kleineren Rapido feststellen. Auch bei 95 Km/h hatte ich noch ein sicheres Fahrgefühl.



Rast am Rechensee



Camping San Costanzo



Dieter und sein Spider im Gargano



Gargano

Am nächsten Morgen ging es dann über den Fern- u. Rechenpass zum Gardasee, wo wir ab Bozen dann endlich offen fahren konnten. Wir bleiben zwei Nächte in Pacengo bei Lazise auf dem Euro Camping. Es war super Wetter und das Essen.....!

Die 3. Etappe ging dann über



Küstenstraße nach Peschici

Modena, die A14 Adria-Autostrada bis San Constanzo, Region Marche.

Der Campingplatz Camping Village Mary Sierra liegt an einem Südhang, von Feldern umgeben, mit einem herrlichen Blick über das Hügelland bis zur Adria.

Die 4. Etappe ging weiter über die A14 bis Peschici Gargano.

Der Campingplatz San Nicola liegt malerisch in einem Hanggelände. Die Zufahrtswege teilweise sehr steil und kurvig, aber alles wunderschön und für den Spider kein Problem.

Nach vier Nächten durchquerten wir dann Italien über die Apenninen bis nach Baia Domizia am Mittelmeer. Es liegt 80 km nördlich von Napoli.

Camping Baia Domizia ist ein super Platz. Parkähnlich wie ein Blumengarten angelegt, weiträumiges Gelände im Kiefernwald und dichtem Unterholz mit überwiegend individuellen Nischenplätzen. Hier wollten wir etwas länger bleiben, ausspannen und das Meer genießen.

Nach 11 Tagen ging es dann wieder Richtung Norden. Wir übernachteten in Figline Valdarno, südlich von Florenz.

Am nächsten Morgen fuhren wir dann weiter auf die A1 über Bologna. Die Autobahn zwischen Florenz und Bologna ist teilweise extrem steil, sodass wir bei glühender Hitze, hinter den LKW's nicht schneller als 40km/h fahren konnten und die Motortemperatur auch an ihre Grenze kam. Trotz Hochleistungskühlerlernetz konnte sich der Lüfter keine Pause gönnen.

Die 7. Etappe führte uns zur nördlichen Adria, wo wir auf dem Campingplatz Enzo Stella Maris noch einmal 5 Tage die Adria genießen konnten. Der Campingplatz ist auch sehr ruhig, schön angelegt, gärtnerisch gestaltet mit viel Blumenschmuck und einem sehr schönen Stand. Er war fast voll belegt und trotzdem war es noch sehr ruhig.

Nach insgesamt 22 Tagen mussten wir uns langsam wieder auf die



Küste von Peschics



Strand von San Nicola Gargano

Heimreise begeben. Diese führte uns über Belluno, Cortina de Ampezzo durchs Pusteratal. Hier mussten wir uns wieder an andere Temperaturen gewöhnen und auch zeitweise den Heizungshahn öffnen.

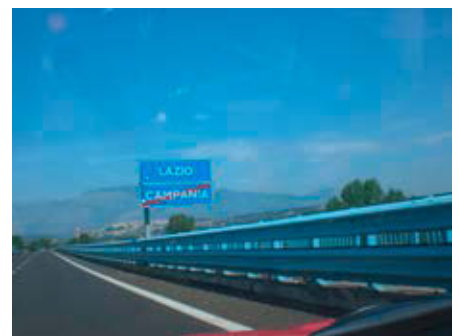
Über den Brenner ging es dann nach Mittenwald wo wir auf dem Naturcampingplatz Isarhorn übernachteten.

Am nächsten Morgen ging es weiter bis zum Campingplatz Katzenkopf im Fränkischen Weinland. Dort

haben wir noch einmal die Fahrräder genutzt und sind durch die Weinberge geradelt. Das Ende unserer Reise war in Sicht und wir fuhren weiter Richtung Westerwald.

Insgesamt sind wir 3797 km gefahren, mit dem Spider hatten wir absolut keine Probleme. Verbraucht haben wir 411,80 Liter Benzin, der Durchschnittsverbrauch lag somit bei 10,80 Litern.

Autor: Dieter Kapp



Neue Region Lazio



Camping Enzo nördliche Adria



Abfahrt vom Campingplatz San Nicola



Andrea und Gespann



Italegens in Alès Frankreich am 7. und 8. Juni 2014

Durch Zufall erfuhr ich, dass dieses Jahr an Pfingsten bei Alès eine Veranstaltung mit italienischen Fahrzeugen organisiert wurde.

Da wir zu dieser Zeit in unseren zweiten Heimat waren, und dies nur ca. eine Stunde entfernt war, schauten wir uns dies am Sonntag, den 8.6. an.

Schon bei der Anfahrt waren auffällig viele Alfas, Ferraris, Fiats, Lancias und Maseratis unterwegs. Sogar ein Fiat 124 Spider in der ursprünglichen Farbe meines Wagens (blau-metallic) kam mir auf der Fahrt dort hin entgegen. Ich war übrigens nicht mit dem Spider unterwegs und das

einzigste Fahrzeug mit deutscher Nummer auf dem Besucherparkplatz.

Das Gelände ist ein Teil eines stillgelegten Bergwerks oberhalb von Alès in den Cevennen, auf dem sich jetzt ein großer Parkplatz, eine kleine Rennstrecke, diverse Hallen (Motorsportabteilungen?) und eine Go-Kart – Bahn befindet.

Beim Betreten des Areals bekam mein Sohn, der sich normalerweise nicht so für Autos interessiert, und ich glänzende Augen. So etwas hatte ich noch nie gesehen.

Eine derartige Vielzahl von italienischen Modellen an einem Ort – sagenhaft. Egal, ob das neueste Modell von Alfa (4C), fast die ganze Produktpalette der letzten Jahre von Ferrari und Maserati, Fiat 500 (neu+alt), Uno Turbo, Stilo in Rennausführung, Punto Abarth, Ritmo, diverse Lancias und Alfas ... ich kann gar nicht alle aufzählen – alles war vorhanden.

Von Fiat, Alfa und Lancia waren auch entsprechende Clubs vertreten.





Ein Teil der Fahrzeuge wurde auch auf der Rennstrecke im Renntempo bewegt. Der Klang von den 4, 6, 8 und 12 Zylindern begeisterte mich. Man konnte entweder direkt am Zaun an der Start / Zielgeraden dies beobachten, oder vom Flachdach des Gebäudes, das sich direkt an der Rennstrecke befindet. Von dort hat man einen Blick auf einen Großteil der Rennstrecke.

Nach etwas über 2 Stunden mussten wir dann aber doch aufgeben. An diesem Tag hatte es über 35°C im Schatten, und wir hatten uns nur in der prallen Sonne aufgehalten. Auf dem Rückweg fuhr ich noch eine Zeit hinter einem Maserati und durfte den Klang genießen.

Laut Presse waren an den beiden Tagen ca. 300 italienische Fahrzeuge dort.

Mein Traum ist, in den nächsten Jahren einmal mit meinem Spider dorthin zu fahren.

Gruß Rainer Kübler

P.S. Für Interessierte: „italegens 2014“ in die Suchmaschine eingeben und diverse Videos und das Programm kann man dann u.a. auf YouTube anschauen. Hier noch ein paar Bilder. Im Internet gibt es mehr und bessere.





Fiat 124 Spider Club e.V. Herbsttreffen 2014 vom 12. – 14. September im Landkreis Uelzen / Niedersachsen

Die niedersächsische Kleinstadt liegt in der Lüneburger Heide, zwischen Hamburg und Braunschweig. Uelzen ist von Fachwerkarchitektur geprägt und weist zudem einige beachtliche Bauwerke der norddeutschen Backsteingotik auf. Weit über die regionalen Grenzen hinaus wurde die Kreisstadt bekannt, als Friedensreich Hundertwasser für die Umgestaltung des Bahnhofs gewonnen werden konnte. Beim Herbsttreffen werden wir den Landkreis erkunden und natürlich auch einen Abstecher in die Süd Heide machen.



Programm:

Freitag, 12. September 2014

Individuelle Anreise

Gemeinsames Abendessen (à la Carte) um 20 Uhr im Lässig im Hundertwasserbahnhof (www.laessig-im-bahnhof.de) (ca. 1,5 km vom Hotel entfernt)

Samstag, 13. September 2014

Große Rundfahrt durch den Landkreis Uelzen

Italienisches Büffet um 20 Uhr im Hotel Deutsche Eiche

Sonntag, 14. September 2014

Kleine gemeinsame Spritztour am Vormittag, danach individuelle Abreise

Unterkunft (bitte direkt buchen!):

Akzent Hotel Deutsche Eiche

Soltauer Straße 14

29525 Uelzen

Tel. 0581 / 90550

<http://www.eiche-uelzen.de>

e-mail info@eiche-uelzen.de

Doppelzimmer € 83,- pro Zimmer

Einzelzimmer € 59,- pro Zimmer

jeweils zzgl. 9 € Frühstück pro Person

Zimmerkontingent reserviert bis 15. Juli 2014

(Kennwort: Fiat Spider)



Anmeldung zum Herbsttreffen bis zum 15. Juli 2014 an

Stefan Brunken

Gartenholz 110 22926 Ahrensburg

Tel. 0172 – 4256548

email sbrunken@web.de



Verbindliche Anmeldung

bitte bis zum 15. Juli 2014 per Mail oder Post an
 Stefan Brunken
 Gartenholz 110
 22926 Ahrensburg
 sbrunken@web.de

Zum Herbsttreffen 2014 vom 12. - 14. September 2014 melde ich hiermit verbindlich an:

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

Mobiltelefon: _____ email: _____

optional: Name / Vorname Begleitperson: _____

bitte ankreuzen:

Anreise am ☐ 12. September 2014 ☐ 13. September 2014

Abreise am ☐ 13. September 2014 ☐ 14. September 2014

An folgenden Programmpunkten nehme/n ich/wir teil:

- ☐ Abendessen im Hundertwasserbahnhof (à la carte)
- ☐ große Rundfahrt am Samstag
- ☐ italienisches Buffet Samstagabend (19,90 € zzgl. Getränke)
- ☐ kleine Spritztour am Sonntag

Datum: _____ Unterschrift: _____



Liebe auf den zweiten Blick

Das erste Mal

Die erste Begegnung mit einem Spider war bewusst vor 8 Jahren. Ich, Bernd Baujahr 1974 aus Osnabrück, fuhr mit meinem Vater an einem ehemaligen FIAT Autohaus in meiner Heimat Verden vorbei und wir machten dort kurz Halt, um uns den neuen KIA meiner Mutter anzusehen. So fuhren wir auf den Hinterhof, parkten das Auto und mein Vater ging zielstrebig auf den Verkaufsraum zu. Für mich, für den das Auto immer nur Mittel zum Zweck war und für den neue Autos generell nur noch gleich aussehen, verständlicherweise kein besonderes Highlight. Früher als ich klein war, bin ich häufig mit Vater mitgefahren und dann wurden die Autohäuser abgeklappert. Das hatte noch seinen Reiz und die Autos waren gefühlsmäßig auch unterschiedlicher. Jetzt ist das anders, unspannend und mit Erwerb des Führerscheins kehrte bei mir absolute Normalität ein. Ich fahre

vielleicht einmal die Woche mit dem Auto und bin ansonsten mit dem Rennrad und meinem Stadtbike wesentlich häufiger unterwegs. Mein Auto, ein damals 10 Jahre alter Corsa B mit wenig auf dem Tacho, stand nur in der Strasse und verrichtete treu aber langsam seinen Dienst.

Ich folgte also meinem Vater und warf noch einen Blick in den Hinterhof. Zwischen den abgestellten Fahrzeugen stand ein flaches weißes Cabrio, das sich so wunderbar vom restlichen Einheitsbrei drumherum unterschied. Ein weißer FIAT 124 Spider mit rotem Interieur. Das war natürlich spannender als ein Neuwagen und so schwenkte ich in den Hinterhof und inspizierte ausgiebig das für mich unbekannte Fabrikat. Ich mußte wirklich staunen, als ich das FIAT Logo entdeckte und dann noch diese Form. Hier stand ein Fahrzeug mit Charakter und Stil. Ich war begeistert und der anschließende Besuch





im Verkaufsraum geriet für mich zur Nebensache. Da ich mich gerade in der Endphase des Studiums befand, war der Neuerwerb oder der Gedanke ein anderes Auto zu kaufen aber gar überhaupt kein Thema und der Spider geriet in Vergessenheit.

Einmal ist keinmal

7 Jahre nach diesem Erlebnis ging es darum das Auto durch den TÜV zu bringen. Der Corsa befand sich immer noch in meinem Besitz, er hatte jetzt 17 Jahre auf dem Buckel und 120.000 km auf dem Tacho. Damit das funktionierte wurde flugs ein Termin in der Heimat bei Vaters Schulkumpel gemacht, der noch das Glück hatte eine Grube in der Garage zu besitzen. So konnte man Eltern und Freunde besuchen und ganz nebenbei mal schauen, wie sich Corsi gehalten hat.

Ich fuhr also mit meinem kleinen roten Auto ein paar Dörfer weiter und bog auf den Hof von Vaters Kumpel ein. Das linke Garagentor der Doppelgarage war geöffnet, die Grube offen und ich fuhr schön über den Schacht und machte den Motor aus. Tja und was stand rechts neben meinem Corsi in der anderen Hälfte der Garage? Ein schwarzer US Spider in tadellosem Zustand. Ich war begeistert und erinnerte mich wieder an den Tag vor 7 Jahren. Insbesondere das Heck gefiel mir so gut und dann wollte ich natürlich erstmal wissen, wie man zu diesem

Auto kommt und was es damit auf sich hat. Auf Bildern wurde mir ein Wrack gezeigt und dann nach mehreren Jahren Restauration stand nun das Gegenteil vor mir. Wirklich bemerkenswert. Der Corsi wurde anschließend für gut befunden, das Wochenende wurde für beendet erklärt und ich fuhr zurück nach Osnabrück. Dieses mal blieb die Erinnerung und das Ereignis hatte nachhaltig Eindruck hinterlassen. Ein paar Tage später googlete ich einfach mal nach FIAT 124 Spider und informierte mich über unseren Liebling und irgendwie schaut man sich ja auch ein paar Verkaufsangebote auf den einschlägigen Portalen an. Zufälligerweise stand 50km von meinem Elternhaus ein Spider zum Verkauf und jetzt begann das große Rattern im Kopf.

Lohnt es sich für mich überhaupt, wo ich doch so wenig Auto fahre? Kann man sich so ein Fahrzeug zulegen, wenn man von der Technik nicht wirklich Ahnung hat und nur am Fahrrad alle nötigen Reparatur- und Wartungsarbeiten beherrscht? Woher bekommt man Hilfe? Rennen die KFZler bei FIAT nicht gleich weg und verdünnisieren sich, wenn man keinen Anschluß für den Diagnosestecker hat? Ersatzteilversorgung, Zuverlässigkeit etc. pp. ? Fragen über Fragen aber wozu gibt es das Internet, den Ort mit unendlicher Informationsvielfalt. Ich fing also an zu suchen fand die Spiderforen und es kristallisierte sich für mich heraus, das es für mich durchaus





machbar wäre und keine Schnapsidee. Man erhält relativ sichere und einfache Technik unter einem mehr als eleganten Kleid, die wenn Sie einmal anständig gewartet wurde, erstmal keine großen Sorgen bereiten sollte. Ich muss mich mit der Materie sicherlich etwas ausführlicher auseinandersetzen aber das ist ja auch wieder eine spannende Geschichte. Soweit mein persönliches Fazit.

In meiner Heimat in Verden gab es auch zwei, drei Adressen, die Spider reparieren und gute Ratschläge und Hilfe könnte ich bei Vaters Kumpel einholen. Mit der Hilfe von Google habe ich meinen eigenen Arbeitsplatz geschaffen. Ein wenig Infos und Tipps für den Spider zusammentragen, sollte hier also das geringste Problem sein. Also nur Mut!

Eine gute Entscheidung

Ich hatte immer gesagt, dass ein FIAT mir niemals ins Haus kommt. Die rosten einem doch unterm Hintern weg und jetzt schrieb ich doch tatsächlich nach dreiwöchiger Entscheidungsfindung den Verkäufer an. Der Wagen war noch verfügbar, sicherlich weil er nicht mehr ganz so original war aber mit dem Thema Oldtimer usw. hatte ich mich noch gar nicht wirklich beschäftigt und auch nicht mit dem Thema Umweltzone.

Das war mir erstmal egal, ich fand die Form einfach so zeitlos schön und in Zusammenspiel mit Farbe und den Alufelgen sah das Auto einfach nur gut aus.

Es war zwei Uhr an einem Freitagnachmittag als wir den Verkäufer besuchten und als das Garagentor aufging, der Motor gestartet wurde und der Wagen rückwärts herausfuhr war es auch schon um mich geschehen. Es ist doch Mittagsruhe war mein erster Gedanke. Bei einem Sportauspuff denke ich immer an tiefergelegte häßliche Golf und rollte mit den Augen aber in diesem Fall war das ganz anders.

Hier stand er nun, ein mitternachtsblauer FIAT 124 Spider CS0 aus den USA, gebaut im Dezember 1979. Hörmann Sportfahrwerk, Fächerkrümmer, Ronal Alufelgen, Wurzelholz und uurgs...VW Sportsitze. Der Wagen wurde von Automatik auf Schaltgetriebe umgebaut und sah für mich einfach nur Klasse aus, zumindest auf den ersten Blick. Der Spider war frisch durch den TÜV gekommen und das einzige was bemängelt wurde, war eine defekte Kennzeichenbeleuchtung. Das versprach doch schon einiges.

Der Wagen hatte zwar ein paar Blessuren, das Umlackieren von weiß auf blau wurde vor Jahren auch nicht wirklich optimal durchgeführt. Hier und da befanden sich klitzekleine Roststellen und an der Seite eine



unlackierte Spachtelstelle aber er war ungeschweißt, keine Reparaturbleche und irgendwie in Wachs eingetaucht. Die Karosserie machte einen wirklich guten Eindruck. Im Motorraum sah es wie in einer Bastelwerkstatt aus, durchnummerierte Kabel mit Bezeichnungen und viel Isolierband aber für das Alter und Angebot fand ich das mehr als o.k., wenn es denn funktioniert.

Wir gingen auf Probefahrt und Vaters Schulfreund prüfte und testete zuerst. Ich saß auf dem Beifahrersitz und war einfach nur begeistert. Dann fuhren wir rechts ran und ich sollte den Wagen fahren. Meine erste Fahrt überhaupt in so einem alten Auto. Vorher prüften wir noch, ob ich überhaupt unter das Verdeck passte bei meiner Länge von 1,90m. Das ging gerade so gut... puuh ein Glück! Als es dann losging, sorgte die ungewohnte schwammige Lenkung erstmal für Schweißperlen auf der Stirn aber anschließend für Furore. Ein Riesenschlächeln wanderte auf mein Gesicht und ich strahlte bis über die Ohren. Vom Beifahrersitz kam nur „man Bernd, ich merk schon, das muss es wohl sein“ und dann ging es zurück zum Abklären letzter Fragen und Verhandeln. Dabei ging es u.a. auch um die fehlende H-Zulassung, die er eigentlich vor zwei Jahren schon hätte bekommen können. Der Verkäufer erwiderte, dass er damals beim TÜV angerufen hätte und sie ihm gesagt haben, dass er in dieser Form kein H bekommen wird. Da er in den letzten 6 Jahren nur noch 400 Meilen gefahren ist, wollte er dann aus Zeitgründen nicht noch umbauen, was imho eigentlich nur die Sitze betroffen hätte. Kein H wäre natürlich ein Problem in Osnabrück und mein Vater, der auch mit von der Partie war, war davon gar nicht angetan und meinte, dass ich auf keinen Fall den Wagen kaufen sollte. Vom Schulfreund kam nur, warum sollte es nicht klappen? Und für mich war die Sache eh schon beim Öffnen der Garage klar. Irgendetwas sagte mir, dass es genau das Auto ist. Vollkommen egal wie verbastelt es nun ist, ob mit oder ohne H und was auch sonst noch passieren kann. Irgendwie findet sich schon eine Lösung. Der Verkäufer meinte auch, dass er den Wagen ausdrücklich als Bastlerfahrzeug verkauft. Eventuell hätten hier ein paar Alarmsirenen angehen können aber wie dem auch sei, ich wollte das Auto kaufen. Dann wurde verhandelt, ein Preis gefunden und ab ging es mit dem Verkäufer zum Einzahlen und Scheine überprüfen zur Bank. Auf dem Weg klingelte mein Handy und mein Vater sagte,

dass wir umkehren sollen, weil der Spider mit einem mal nicht mehr anspringt, also flugs zurück und nochmal Tacheles geredet. Wir vermuteten das Problem bei der Batterie, beim Überbrücken sprang er sofort an. Seltsam war nur, dass das Teil neu war aber ich wollte das Auto kaufen, auch wenn hier ein Risiko schlummerte, wie es sich später noch herausstellen sollte. Also nochmal Preisgespräche geführt, es ging allerdings nicht mehr soweit wie gewünscht runter, weil die Schmerzgrenze beim Verkäufer erreicht war oder ich nicht gut nachverhandelt habe. Letztlich waren wir auch nicht im Thema was Spiderproblemchen etc. betrifft. Aber muss man man immer alles total vernünftig und ordentlich machen? Nein :-)! Ein ehemaliger Chef bei einer Praktikumsstelle sagte zu mir auf die Frage, dass ich noch nie so ein Gutachten (Thema Ertüchtigung des Dortmund-Ems Kanals) geschrieben habe und wie das gehen sollte: Ja und! EINFACH MACHEN !!

Und ich hab ihn gekauft und ich bin heute ein Jahr später total glücklich darüber. Allerdings muss ich sagen, wenn man die Möglichkeit hat, dann sollte man unbedingt jemanden an Bord haben, der sich optimaler auskennt und erkennt was ein original Spiderteil ist und was nicht und wie manche Teile verbaut sein müssen, auch wenn viele Wege nach Rom führen.

Der Schreck im Frühjahr

Der Wagen blieb nach Kauf in der Heimat, ich fuhr nach Osnabrück zum Ummelden und der Schulfreund meines Vaters hatte den Wagen dann durch den TÜV gebracht und er hat tatsächlich das H bekommen, auch wenn die Abnahme aufgrund einer festen Bremse rechts nicht im ersten Anlauf funktioniert hat. Woanders hätte es vielleicht nicht geklappt aber ich finde es gibt



te mein Handy und mein Vater sagte,



tausend andere Beispiele wie z.B. total aufgetunte und gepimpte Käfer die mit ursprünglicher Form usw nicht mehr viel zu tun haben, die es weniger verdient hätten. Aber das ist ja die bekannte Endlosdiskussion. Gut, dass die Prüfer noch Entscheidungsspielraum haben.

Ich habe bis zum Winter ein paar Schönheitskorrekturen gemacht und den Kühlergrill gegen ein verchromtes Modell ausgetauscht. Die alten Plastikspiegel mußten weichen und wurden durch ein paar verchromte Porsche 356 Spiegel ersetzt. Der Spider wurde mit neuen Schichten Liquid Glass versehen. Eine Schweinearbeit aber man erzielt ein tolles Ergebnis. Das Problem mit dem Nichtanspringen, wenn der Wagen eine Zeit lang bewegt wurde, hat sich durch den Einbau des Zündschloßrelais erledigt. Das einzige was noch nicht passte war der Benzingeruch. Wenn man eine Stunde gefahren ist, roch man wie Clay Regazzoni. Angesichts der langen Standzeit des Fahrzeugs sicherlich normal. Da gibt es sicherlich ein paar poröse Schläuche, Dichtungen etc. aber der Wagen fuhr sich für mich wunderbar.

Ich habe sogar eine Garage in unmittelbarer Nähe in Osnabrück gefunden, die aber leider aus Beton war und im Winter zu deutlicher Feuchtigkeit neigte, was ich durch den Bau eines Trockenzeltes aber gut in den Griff bekommen habe.

Ich habe viel im Forum gelesen und bin nach Kauf direkt in den Club eingetreten. Im Winter war ich dann zum ersten Mal beim Spiderstammtisch im Herforder Raum. Dort habe ich Uwe Schiminsky kennengelernt, der eine Werkstatt für alte italienische Klassiker hat und den Plan gefaßt den Wagen im Frühjahr dort einmal durchchecken zu lassen. Ich wollte erstmal eine Expertenmeinung haben und einfach wissen, ob der Kauf in Ordnung war oder nicht. Was soll ich sagen, die Erst-Diagnose trieb mir den Schweiß auf die Stirn. Beim ersten Blick in den Motorraum, fiel Uwe erstmal vor Schreck die Motorhaube zu. „Oh Gott, was war das denn ! Mach nochmal auf!

Dann folgte eine lange Auflistung, Motor zu hoch, falscher viel zu kleiner Kühler eingebaut usw.

Beim späteren Werkstatttermin kam noch mehr raus. Ich hab dann nur gesagt: einfach machen.

Irgendwie habe ich mir das schon gedacht aber auf die Frage, wie ich mir nur das Auto kaufen konnte, habe ich nur geantwortet, dass es einfach sein musste. Das war eine Eingebung. An der Börse habe ich schon deutlich mehr Pech gehabt und wenn ich nur das letzte Jahr nehme und sehe, wie viel Freude mir das Auto gemacht hat, dann war es jeden Euro wert. Ihr hättet das Gesicht meiner Freundin sehen müssen, die totaler Italien + FIAT 500 Fan ist, als ich mit laufendem Motor (ich durfte ja damals nicht ausstellen) vor der Tür stand. Ich hatte den

Kauf geheim gehalten. Sie war begeistert und absolut sprachlos und das bei einer Lady ;-) Unbezahlbar!

Alles wird gut

Mein Spider kam Anfang Juni bei Uwe aus der Werkstatt, mein kleiner blauer hatte für einiges Haareraufen gesorgt. Aber jetzt stand er da mit neuem Kühler und neuen Einzelteilen die sich auf ein paar DIN A4 Seiten auflisteten. Das Wetter war perfekt. Ich startete den Motor und brauste in die Heimat. Ich hatte das Gefühl ich sitze in einem anderen Spider. Kein Durchgeschüttel mehr an der Ampel, der Motor schnurrte dahin, der Auspuffsound war nach ein paar Schweißarbeiten auch etwas stimmiger und die Temperatur ist jetzt sowas von im grünen Bereich. Ja und auch der Spritverbrauch ist gesunken. Hervorragende Arbeit, ich bin total begeistert. Unterm Strich muss man sich natürlich fragen, ob man nicht gleich mehr ausgibt aber ich hätte ja auch ein wenig mehr Glück haben können. Es sollte so sein und ein-



tauschen werde ich ihn bestimmt nicht mehr. Über die Technik brauche ich mir hoffentlich erstmal keine Sorgen mehr machen aber ich fahre ja auch nicht viel. Jetzt geht's nur noch um optische Verbesserungen, den Erhalt des Fahrzeugs und die Pflege. Das erste Jahr mit dem Spider ist rum und ich freue mich auf die nächsten mit meinem Spider. Ich habe mittlerweile ein paar Oldtimertreffen bzw. -messen besucht und bin gerade von den Le Mans Classics zurückgekehrt. 20 Jahre war das Auto nie ein großes Thema. Ich hätte nie gedacht, dass mich ein Auto nochmal so begeistern kann und dass die alte Begeisterung meiner Kindheit wieder zurück ist. Die gilt allerdings nur für alte Autos ;-)

Viele Grüße aus Osnabrück

Bernd Pommeränke



August 2014

- 01.–03.08.2014** Motoring Heritage at Prescott 2014, Prescott Hill,
- 01.–04.08.2014** Rheingauer Oldtimer Touren – Quer durch Paris 2014, Eltville – Erbacherstraße, Hessen
- 01.–03.08.2014** Schloss Dyck Classic Days 2014, Jüchen, Nordrhein-Westfalen
- 01.–03.08.2014** 5. Oldtimertreffen am Doktorsee in Rinteln, Rinteln – Doktorsee, Niedersachsen
- 03.–03.08.2014** 7. Lahn-Taunus-Classic, Bad Camberg, Hessen
- 02.08.2014** Chromtour 2014, Bad Belzig, Brandenburg
- 02.–03.08.2014** Oldtimer Picknick im Park 2014, Wolfegg, Baden-Württemberg
- 02.–03.08.2014** Oldtimer-Youngtimer Treffen im Kölner Rheinauhafen 2014, Köln – Harry-Blum-Platz, Nordrhein-Westfalen
- 02.–03.08.2014** 47. Int. Osnabrücker ADAC-Bergrennen, Hilter – Borgloh, Niedersachsen
- 03.08.2014** Oldtimertreff Zollverein 2014, Essen-Stoppenberg, Nordrhein-Westfalen
- 07.–10.08.2014** Hanse Sail Rostock 2014, Rostock – Warnowufer, Mecklenburg-Vorpommern
- 08.–10.08.2014** 42. AvD Oldtimer Grand Prix 2014, Nürburg, Rheinland-Pfalz
- 08.–10.08.2014** Drachenfahrt – Ausfahrt für japanische Youngtimer und Oldtimer, Papenburg, Niedersachsen
- 08.–10.08.2014** The ASC-Trophy, Nürburg, Rheinland-Pfalz
- 10.08.2014** Rheingauer Oldtimer Benzin-Gespräch 2014, Eltville am Rhein, Hessen
- 14.–16.08.2014** Grimming-Gesäuse Classic 2014, Rottenmann, Steiermark
- 15.–17.08.2014** 32. Jahrestreffen des Fiat 124 Spider Club Deutschland, Bad Dürkheim, Rheinland-Pfalz
- 15.–17.08.2014** 5. Treffen Freunde der Kfz-Veteranen Blankensee 2014, Blankensee (Stadt Trebbin), Brandenburg
- 15.–17.08.2014** Göller-Classic 2014, St. Aegyd am Neuwald, Niederösterreich
- 16.–17.08.2014** 28. Ostbayerisches Bulldog und Oldtimertreffen Regen 2014, Regen, Bayern
- 16.–17.08.2014** 8. Old- und Youngtimer Sommerfest 2014, Rastede, Niedersachsen
- 16.–17.08.2014** 9. US-Car & Bike Show 2014, Greifath EisSport & EventPark, Nordrhein-Westfalen
- 16.08.2014** ClimAir Rallye rund um Karben, Okarben, Hessen
- 16.–17.08.2014** Sauerland Bergpreis Historic, Bestwig-Ramsbeck, Nordrhein-Westfalen
- 16.–17.08.2014** Zweitakt- und Ostfahrzeugtreffen Süddeutschland 2014, Denkendorf, Baden-Württemberg
- 16.–17.08.2014** 18. Oldtimertreffen 2014, Beuren – Freilichtmuseum, Baden-Württemberg
- 16.08.2014** Bergische Tour 4 – Besuch in der Käserei, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen
- 16.–17.08.2014** Schleppertreffen der Schlepperfreunde Waldems e.V., Waldems-Niederems, Hessen
- 17.08.2014** ADAC Königstein Classic 2014, Königstein – Taunus, Hessen
- 17.08.2014** Oldtimertreffen beim Echinger Volksfest, Kronwinkl, Bayern
- 17.08.2014** Pebble Beach Concours d'Elegance 2014, Pebble Beach, Kalifornien
- 17.08.2014** Rheingauer Oldtimer Touren Tagesausfahrt August, Eltville – Erbacherstraße, Hessen
- 17.08.2014** ZeitBlende 1964 – Freilichtmuseum Kommern, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen
- 17.08.2014** Rädli Träffe August 2014, Wattwil – Ebnerstraße, St. Gallen
- 17.08.2014** Zweirad-Oldtimertreffen – Feuerwehrmuseum Marxen 2014, Rosengarten-Ehestorf, Niedersachsen
- 20.–24.08.2014** Saalbach Classic 2014, Saalbach, Salzburg
- 21.–24.08.2014** Ahrtal Erlebnis Tour 2014, Ahrweiler, Rheinland-Pfalz
- 22.–23.08.2014** 1. Colonia-Historic Rallye, Köln – MediaPark, Nordrhein-Westfalen
- 22.–24.08.2014** 9. Markenoffenes Young- & Oldtimertreffen 2014 Thalfang, Thalfang, Rheinland-Pfalz
- 22.–24.08.2014** Vienna Classic Days 2014, Wien – Reischekgasse, Wien
- 23.–24.08.2014** 25 Jahre IGHL e.V. und 875 Jahre Baiersröderhof, Hammersbach – Baiersröderhof, Hessen
- 23.08.2014** 25. Landrallye Meggenhofen 2014, Meggenhofen, Oberösterreich
- 23.–30.08.2014** Eine italienische Reise mit Oldtimertreffen 2014, Loc. Querce al Pino, Chiusi, Toskana
- 23.08.2014** Werkstattkaffee, Bocholt, Nordrhein-Westfalen
- 24.08.2014** 4. Oldtimertreffen Vaduz 2014, Vaduz, Fürstentum Liechtenstein
- 24.08.2014** British Car Meeting (BCM) 2014, Mollis – Flugplatz, Glarus
- 24.08.2014** Oldtimer-Youngtimertreffen an Mo's Bikertreff in Krefeld, Krefeld – Kleinewefersstraße 160, Nordrhein-Westfalen
- 24.08.2014** Oldtimertreffen Kult-Werkstatt – Phare Rouge, Oeschgen, Aargau
- 24.08.2014** Wäller-Fahrt – Brauerei Hachenburg / Westerbald, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen
- 24.08.2014** Old- &



Youngtimertreffen Gebhardshain,
Gebhardshain, Rheinland-Pfalz
27.–31.08.2014 Great Dorset Steam
Fair 2014, Tarrant Hinton, Dorset
28.–31.08.2014 Genießer-
Tour Schwarzwald/Elsass
2014, Freiburg i. Breisgau,
Baden-Württemberg
28.–31.08.2014 Hochschwarzwald
Classic, Grafenhausen-Rothaus,
Baden-Württemberg
28.–31.08.2014 Oelspur Clas-
sic Genuss Tour 2014, Eibiswald,
Steiermark
28.–31.08.2014 Raduno Dolomiti,
Ahrntal, Trentino
29.–31.08.2014 Route 66 in L.
A.* (*Landkreis Aurich), Aurich,
Niedersachsen
29.–31.08.2014 10. Int. Concours
d'Elegance AvD-Classic-Gala
Schwetzingen, Schwetzingen,
Baden-Württemberg
30.08.2014 10. Mainzer Automobil
Classic 2014, Mainz -Schillerplatz,
Rheinland-Pfalz
30.08.2014 Dolomiti Ira Classic
2014, Bozen, Südtirol
30.–31.08.2014 9. Weidaer Drei-
eck, Riesa-Weida, Riesa – Mautitz,
Sachsen
30.–31.08.2014 Oldtimertreffen,
Albstadt – Flugplatz Degerfeld,
Baden-Württemberg
30.–31.08.2014 SCHÖNE STERNE
2014 – Das 5. Mercedes-Treffen,
Hattingen, Nordrhein-Westfalen
30.–31.08.2014 US Car Classics
2014, Diedersdorf (Großbeeren),
Brandenburg
31.08.2014 Frankenthal Classics,
Frankenthal, Rheinland-Pfalz
31.08.2014 Altenburger Oldtimer-
meile, Altenburg, Thüringen
31.08.2014 Besuch bei den Römern
in Rheinbach, Siegburg – Wil-
helmstraße, Nordrhein-Westfalen
31.08.2014 Oldtimer – Jugendstil –
Bad Nauheim 2014, Bad Nauheim
Sprudelhof, Hessen
31.08.2014 Oldtimertreffen

Langenthal, Langenthal, Bern
31.08.2014 6. Old- & Youngtimer-
treffen 2014, Daugendorf – Mö-
belhaus, Baden-Württemberg

September 2014

03.–06.09.2014 Thermen-Classic
2014, Längenfeld, Tirol
03.–07.09.2014 Kultur- und Wein-
tour im Oldtimer Verona – Valpo-
licella – Soave, Verona, Verona
04.–07.09.2014 3. Internationales
Gläser-Treffen in Dresden zum
150jährigen Bestehen der Firma
Gläser, Dresden – Otto-Harzer-
Straße, Sachsen
05.–06.09.2014 Rheinland Classics,
Lahnstein, Rheinland-Pfalz
05.–07.09.2014 Dolomeeting
Porsche Südtirol 2014, Bozen,
Südtirol
05.–07.09.2014 Route 66 Aarburg,
Aarburg, Aargau
06.09.2014 4. Ebreichsdorf-Classic
2014, Ebreichsdorf / Bezirk Baden
bei Wien, Baden
06.09.2014 ALT-OPEL Teilemarkt
Herbst 2014, Rüsselsheim – An
der Berggewann, Hessen
06.09.2014 4. Herborn Classics
2014, Herborn – Marktplatz,
Hessen
06.09.2014 5. Krefelder Klas-
sik Samstag 2014, Krefeld,
Nordrhein-Westfalen
06.–07.09.2014 13. Hamburger
Stadtpark-Revival 2014, Hamburg
– Stadtpark, Hamburg
06.–07.09.2014 3. Oldtimer & Clas-
sic US-Cars Treffen, Siegerland-
flughafen, Nordrhein-Westfalen
06.–07.09.2014 Beaulieu Internati-
onal Autojumble 2014, Beaulieu,
Hampshire
06.–07.09.2014 Tag der offenen Tür
des Aero-Club 2014, Bad Nauheim
Flugplatz Ober-Mörlen, Hessen
06.–07.09.2014 Oldtimertreffen
Frankfurt Rebstock 2014, Frank-
furt am Main, Hessen

06.–07.09.2014 motoMarkt 2014,
Ravensburg, Baden-Württemberg
07.09.2014 3. ADAC Oberland-Clas-
sic 2014, Miesbach Marktplatz,
Bayern
07.09.2014 ÖAMTC Jubiläums
Oldtimer-Tour, Braunau am Inn,
Oberösterreich
07.09.2014 Oldtimertreff Zollver-
ein 2014, Essen-Stoppenberg,
Nordrhein-Westfalen
07.09.2014 7. Oldtimer- und Roads-
ter-Treffen in Bad Rehburg 2014,
Bad Rehburg, Niedersachsen
07.09.2014 Bergische Tour 5 –
Erntedankfest Röttgen (Ruppich-
teroth), Siegburg – Wilhelmstraße,
Nordrhein-Westfalen
07.–13.09.2014 GenussTour Umbri-
en & Marken, Todi, Umbrien
12.–14.09.2014 8. Cordial Oldtimer
BBQ, Reith bei Kitzbühel, Tirol
12.–14.09.2014 Goodwood Revi-
val 2014, Goodwood House, South
East England
12.–14.09.2014 Jahrestreffen des
„Porsche 356 Club Deutschland
e.V.“, Bad Nauheim, Hessen
12.–14.09.2014 The Alpine Chal-
lenge 2014, Chêne Bougeries,
Genf
12.–14.09.2014 Tour Grande 2014,
Wien-West – ÖBB – Autoverlade-
stelle, Wien
12.–14.09.2014 Wendelstein His-
toric 2014, Bayrischzell – Am Rat-
haus, Bayern
12.–17.09.2014 1898 Grand Ral-
lye Europa Historique 2014, Graz,
Steiermark
12.–19.09.2014 Tour der Deut-
schen Einheit 2014, Stutt-
gart – Handwerkstraße,
Baden-Württemberg
13.09.2014 5. Ederbergland Classic
2014, Allendorf Eder, Hessen
13.09.2014 Histo Neandertal 2014,
Mettmann, Nordrhein-Westfalen
13.–14.09.2014 12. ADAC/VBA
Classic Rallye 2014, Berlin – Pri-
melweg, Berlin



- 13.–14.09.2014** Internationales Feuerwehroldtimertreffen in Bühl, Bühl, Baden-Württemberg
- 13.–14.09.2014** Kaiser-Karl-Classic 2014, Aachen – Gneisenaustraße, Nordrhein-Westfalen
- 13.–14.09.2014** Technorama Hildesheim 2014, Hildesheim, Niedersachsen
- 14.09.2014** Classic Car Rally, Ongar,
- 14.09.2014** Oldtimertreffen bei der Feuerwehr Dreieich-Offenthal, Dreieich-Offenthal, Hessen
- 14.09.2014** Hohenloher Burgen und Schlösserfahrt 2014, Schwäbisch Hall, Baden-Württemberg
- 14.09.2014** Klassikstadt Frankfurt Sonntagstreff 2014, Frankfurt Orber Straße, Hessen
- 14.09.2014** Rheingauer Oldtimer Benzin-Gespräch 2014, Eltville am Rhein, Hessen
- 14.09.2014** Tag des rollenden Kulturguts 2014, Wiesbaden – Schloßplatz, Hessen
- 14.–17.09.2014** Monti e Mare Classic-Trophy, Freising, Bayern
- 17.–21.09.2014** Creme21 Youngtimer Rallye 2014, Oldenburg, Niedersachsen
- 18.–20.09.2014** IÖ Alpenfahrt Classic Rallye, Bad Kleinkirchheim, Kärnten
- 18.–21.09.2014** FIVA World Rally Luxembourg 2014, Munsbach, Luxembourg
- 19.–21.09.2014** Angoulême Circuit des Remparts 2014, Angoulême (Frankreich), Poitou-Charentes
- 19.–21.09.2014** Emozioni Piemont 2014, Lindau, Bayern
- 20.09.2014** 4. Harthaer Oldtimertreffen 2014, Hartha, Sachsen
- 20.–21.09.2014** 33. Oldtimer Ersatzteilbörse 2014, Lipsheim – Elsass, Elsass
- 20.–21.09.2014** Zwei-Tages-Fahrt mit Schienenbus zum Kaiserstuhl, Elsass, Schwarzwald, Stuttgart – Hauptbahnhof, Baden-Württemberg
- 20.–21.09.2014** 12. Traktoren- und Oldtimertreffen 2014, Ludwigsmoos, Bayern
- 20.–21.09.2014** Oldtimertage Fürstenfeld 2014, Fürstenfeldbruck, Bayern
- 20.–21.09.2014** Herbstfest des Eisenbahnmuseums Bochum 2014, Bochum – Eisenbahnmuseum, Nordrhein-Westfalen
- 21.09.2014** 6. England-Treffen im Ofenwerk 2014 – 60 Jahre Jaguar XK 140, Nürnberg – Klingenhofstraße, Bayern
- 21.09.2014** Vogelsberger Vulkan- ausfahrt 2014, Schotten-Eichelsachsen, Hessen
- 21.09.2014** Classic Remise Düsseldorf, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen
- 21.09.2014** Historische Verkehrs- schau Altenrhein 2014, Altenrhein, St. Gallen
- 21.09.2014** Spielberger Oldtimertreffen, Spielberg bei Knittelfeld, Steiermark
- 21.09.2014** Rädli Träff 09.2014, Bilten, Glarus
- 21.09.2014** Italienisches 2- und 4-Radtreffen 2014, Bielefeld, Nordrhein-Westfalen
- 25.–27.09.2014** 5. Ostfahrzeugtreffen, Liebenau, Sachsen
- 25.–28.09.2014** Baiersbronn Classic – Schwarzwald-Rallye für Genießer, Baiersbronn, Baden-Württemberg
- 26.–28.09.2014** Internationaler Edelweiß-Bergpreis Roßfeld Berchtesgaden 2014, Berchtesgaden – Roßfeldstraße, Bayern
- 27.09.2014** 2. Rallye Elbflorenz, Dresden – Devrientstraße, Sachsen
- 27.09.2014** Mit dem Schienenbus zum Freilandmuseum Wackershofen, Stuttgart – Hauptbahnhof, Baden-Württemberg
- 27.–28.09.2014** Großauheimer Dampftage 2014, Hanau – Museum Großauheim, Hessen
- 27.–28.09.2014** Rädli Träff – Old- und Youngtimer-Treffen Uster 2014, Uster – Pfäffikerstraße, Zürich
- 28.09.2014** 3. Landes-Feuerwehr- Oldtimertreffen in Nehren 2014, Nehren, Baden-Württemberg
- 28.09.–03.10.2014** Classic Legends 2014, Vaals – Kasteelstraat, Limburg
- 28.09.2014** Limes Ori 2014, Kiedrich, Hessen
- 28.09.2014** Oldtimertreffen Langenthal, Langenthal, Bern
- 28.09.2014** Winzerfest Der- nau, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen
- 28.09.2014** Oldtimertreffen Michaelimarkt Schwabmünchen A+M+T, Schwabmünchen, Bayern
- 29.09.2014** Oldtimer-Young- timertreffen + Teilemarkt an Mo's Bikertreff in Krefeld, Krefeld – Kleinewefersstraße 160, Nordrhein-Westfalen

Oktober 2014

- 02.–03.10.2014** Sotzbacher Oldtimertage, Birstein – Obersotzbach, Hessen
- 02.–04.10.2014** 13. Wachau-Classic 2014, Leiben, Niederösterreich
- 02.–04.10.2014** Internationale 10. ADAC Hanse Historic 2014, Lübeck, Schleswig-Holstein
- 02.–05.10.2014** Issimo Gourmet Rallye Classic Slowenien, Ljubljana,
- 03.10.2014** VFFG-Oldtimer-Herbstauffahrt, Göttingen, Niedersachsen
- 16.–19.10.2014** Alpenrose Classic – 10.2014, Elbigenalp, Tirol
- 18.–19.10.2014** HistoriCar Oldtimerfachmesse 2014, Duisburg – Emscherstraße, Nordrhein-Westfalen
- 19.10.2014** Oldtimer-Youngtimer Treffen in Duisburg-Zentrum, Duisburg – Königstraße, Nordrhein-Westfalen



Termine

19.10.2014 Backtag bei den Römern – Limes Museum Rheinbrohl, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen

19.10.2014 Oldtimer-Treffen Esens 2014, Esens, Niedersachsen

19.–24.10.2014 Alto Adige bis Padua, Düsseldorf, Nordrhein-Westfalen

24.–26.10.2014 Nordi Car Classic 2014, Horst bei Elmshorn, Schleswig-Holstein

25.10.2014 Schinderhannes-Orientierungsfahrt 2014, Simmern, Rheinland-Pfalz

25.–26.10.2014 Bulldog Messe Alsfeld 2014, Alsfeld – Hessenhallen, Hessen

26.10.2014 10. Oldtimermesse St. Gallen (Schweiz) 2014, St. Gallen – Messegelände, St. Gallen

26.10.2014 Herbstfahrt mit dem Dampfbzug „Bergischer Löwe“, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen

26.10.2014 Oldtimer-Youngtimertreffen + Teilemarkt an Mo's Bikertreff in Krefeld, Krefeld – Kleinewefersstraße 160, Nordrhein-Westfalen

26.10.2014 Season Closing 2014, Bielefeld, Nordrhein-Westfalen

November 2014

23.11.2014 Oldtimer-Youngtimertreffen + Teilemarkt an Mo's Bikertreff in Krefeld, Krefeld – Kleinewefersstraße 160, Nordrhein-Westfalen

Dezember 2014

04.–06.12.2014 16. Schulung „Tipps und Tricks zur erfolgreichen Teilnahme an Oldtimerveranstaltungen“ Maria-Taferl, Niederösterreich

07.12.2014 Nikolausfahrt mit

dem „Bergischen Löwen“, Siegburg – Wilhelmstraße, Nordrhein-Westfalen

13.–14.12.2014 19. Viva Italia 2014, Eggenburg, Niederösterreich

13.–14.12.2014 Weihnachtsmarkt „Automuseum Dr. Carl Benz“, Ladenburg, Baden-Württemberg

28.12.2014 Oldtimer-Youngtimertreffen + Teilemarkt an Mo's Bikertreff in Krefeld, Krefeld – Kleinewefersstraße 160, Nordrhein-Westfalen

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 Clubmitglied informativ nicht auf dem aktuellen Stand ist und ihn auch das Spider Magazin nicht erreicht.

Bitte sendet per eMail unserem Mitgliederbetreuer Stefan Kohl eure aktuellen Daten.

sk@fiatspider.de

Vielen Dank

Armin Hefner



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 weite-
re Hinweise habt, meldet Euch bitte
bei redaktion@fiatspider.de



FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.
Alte Dorfstraße 32,
24790 Rade/Rendsburg
Tel. 045 05-59 42 32
Fax 045 05-59 42 33



www.fiatspider.de