



SPIDER

MAGAZIN

*Nachlese
Herbsttreffen 2015*

*Vom A-Kadett, der ein
Fiat 124 Spider wurde*



5. Spanferkelessen in Wolfsburg

ADAC



➤ **ADAC***Plus* Mitgliedschaft.
Weltweit sicher.

Ein starker Partner für Ihre Mobilität!
Werden Sie jetzt ADAC*Plus* **Mitglied über**
Ihren Club.

Mehr Informationen finden Sie unter www.adac.de/oldtimer
und im 14-tägigen ADAC Oldtimer Newsletter.



Liebe Clubmitglieder,

die Saison geht schneller vorbei als gewollt und gerade eben noch ging die letzte Ausfahrt bei herbstlichen Sonnenstrahlen zu Ende.

Jetzt heißt es bei dem letzten Tankstopp den Tank auffüllen und den Reifenluftdruck zum pfleglichen einmotten erhöhen.

Die Winterpause ist angesagt!

Ein Schönwetterauto - das heißt aber auch den Spider auf Vordermann bringen:

Waschen, Schneiden, Föhnen! Nein natürlich Waschen, Wachsen, Öl wechseln und sonstige anfallenden notwendigen Arbeiten, die immer wieder zurückgestellt wurden, in Angriff zu nehmen. Es ist Zeit den Spider in den Winterschlaf zu schicken.

Der Terminkalender für Oldtimer Veranstaltungen, Clubtreffen, Messen, Wochenendausflüge in diesem Jahr war reich bestückt und er bescherte uns viel Spaß und Geselligkeit bei unserem gemeinsamen Hobby.

Von den vielen festgehaltenen Eindrücken auf Bild und CD können wir in der Winterpause zehren. Auch in diesem Jahr durften wir neue Clubmitglieder begrüßen.

Hier eine Vorschau auf die Highlights im kommenden Jahr:

13.–16. Mai 2016: unser Club-Jahreshaupttreffen in Bad Dürkheim



**9.–11. September: unser Club-Herbsttreffen im Havelland
50 Jahre Fiat 124 Spider Jubiläum
Die Neuvorstellung
des neuen Fiat 124 Spider**

Christoph und ich waren zum Jahreshaupttreffen des Fiat Spider Club Deutschland e.V. eingeladen und wir haben die Einladung gerne angenommen, es war ein tolles Treffen.

An dieser Stelle möchte ich mich zum Jahresausklang bei meinen Mitstreitern Christoph Hain, Michael Dusch und Stefan Kohl für Ihre geleistete Arbeit bedanken.

Einen ganz herzlichen Dank gilt unserem Redakteur Timo Schütz, der sich wiederum außerordentlich für unser Spider Club Magazin eingesetzt hat.

Des Weiteren möchte ich mich bei unserem Technik Betreuer Nico Lacetera, Peter Nimmenich für den

Bereich Merchandising und allen Regionalleitern für Ihren Einsatz bedanken. Alle haben viel Zeit für unseren Club geopfert, das ist nicht selbstverständlich.

Nicht zu vergessen, auch einen besonderen Dank gilt den Lebenspartnern, die unser schönes Hobby mittragen.

Auf diesem Wege möchte ich mich auch im Namen des Vorstandes ganz herzlich bei Robert und Biggy samt ihren Helfern für das schöne Herbsttreffen in Salzgitter Bad bedanken, es waren tolle Tage im Harz.

Ich wünsche allen eine besinnliche Weihnachtszeit,

ein gutes und gesundes Jahr 2016 und allzeit gute Fahrt.

Euer Michael

Grußwort der Redaktion!

Liebe Leser und Clubmitglieder, kaum zu glauben aber wahr, das Jahr neigt sich dem Ende zu.

Ein Spidersommer geht zu Ende, der Herbst hat uns mit den schönsten Farben belohnt.

Manche von uns kümmern sich um Ihr Restaurationsobjekt, andere planen Ihren nächsten Spiderurlaub.

Wir freuen uns auf die nächste Saison und viele Geschichten rund um den Spider.

Mal sehen, was das Jubiläumsjahr so Neues bringt.

Viel Spaß mit dem Magazin.
Euer Timo





Editorial

Das Wort des Ersten 1

Grußwort der Redaktion 1

Impressum 3

Clubinfos

Betrifft Adressen/Fehler 3

Vorstand/Mitarbeiter 4

Regionalleiter und
Clubregionen 5

Herbsttreffen
in Salzgitter Bad 2015 6

Buchvorstellung: Die 10 besten
Autodesigns von Pininfarina 9

Wohnortwechsel / Postretoure 9

Unseren neuen Mitglieder 14

Einladung
Haupttreffen 2016 19

Termine 39

Stammtische 41

Reportagen

Spidertreffen in der Hersbrucker
Schweiz: 10

Erlebnisse eines Autofans 11

Wie ich zum Spider fand... 15

Vom A-Kadett, der ein
Fiat 124 Spider wurde 15

Mit dem Spider
Deutschland erkunden! 18

Wie ich auf den Spider kam 24

50 Jahre Geschichte: Der neue
FIAT 124 SPIDER ist da! 26

5. Spanferkelessen Wolfsburg 27

Nachdruck „ADAC Reisemagazin“
Südliches Piemont 28

Nachdruck „Auto Bild Klassik“
Viel Luft für wenig Lire 34

Erlebnisse eines Autofans

Seite 11



Wie ich auf den Spider kam

Seite 24



Einladung Haupttreffen 2016
Seite 19



Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint zweimal jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Weidenstraße 52, 35418 Buseck.

Für Mitglieder ist das Heft kostenlos, von Nichtmitgliedern erheben wir eine Schutzgebühr von 4,50 Euro je Heft

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

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

Redaktion: Timo Schütz
Anzeigenleitung: Timo Schütz
Satz & Layout, Druck:
RD Druck & Verlagshaus OHG
Auflage 02/2015: 357 Stück

Fotos in dieser Ausgabe
die genannten Autoren.

Die nächste Ausgabe 01/2016
erscheint im Juni 2016
Redaktionsschluss ist der 8.5.2016

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

Anmerkungen der Redaktion:

Liebe Mitglieder,

bitte teilt bei Änderungen unserem Mitgliederbetreuer Stefan Kohl Eure neuen Telefonnummern und Adressen mit.
sk@fiatspider.de

Sollten sich Fehler ins Magazin eingeschlichen haben, entschuldigen wir uns schon jetzt. Hinweise und Korrekturen könnt Ihr gerne an:
redaktion@fiatspider.de senden!



Michael Dusch

Kassenwart

Finanzen/Kasse
Vollrathsweg 2
21502 Geesthacht
Tel. 04152-79866
md@fiatspider.de

Christoph Hain

2. Vorsitzender

Alpirsbacher Weg 3
70569 Stuttgart
Tel. 0172-7620703
ch@fiatspider.de

Michael Siebert

1. Vorsitzender

Gesamtverantwortlicher
im Sinne der Satzung
Weidenstraße 52
35418 Buseck
Tel. 0173-3497631
ms@fiatspider.de

Stefan Kohl

Mitgliederbetreuer

Schillerstraße 25
25746 Heide
Tel. 0174-9806538
Fax 0481-69899845
sk@fiatspider.de



Markus Höckelmann

Vertrieb / Merchandising

Ribbeckweg 11
14476 Potsdam
Tel. 0170-8312154
merchandising@fiatspider.de



Nicola Lacetera

Technikbetreuung

Hauptansprechpartner
Technik
Auf dem Kley 6
38446 Wolfsburg
Tel. 0171-2449579
technik@fiatspider.de



Timo Schütz

Redaktion Spider Magazin

Im Rosengarten 50
64367 Mühlthal-Traisa
Tel. 0170-3081523
redaktion@fiatspider.de



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. 030-300992 29
region-3@fiatsspider.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

Nicola Lacetera
Alter Kirchweg 6
38446 Wolfsburg
Tel. 053 63-707404
Tel. 0171-2449579
region-6@fiatspider.de



Region 7 – Köln

Petra Boljahn
Im Stillen Winkel 23
47804 Krefeld
Tel. 021 51-3135 17
region-7@fiatsspider.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. 0172-7620703
region-9@fiatsspider.de



Region 10 – München

Christoph Spanner
Enthammerstraße 6
85567 Grafing
Tel. 08092-3 32 31
region-10@fiat spider.de

Clubregionen Deutschland



Region 11 – Würzburg

z.Zt. nicht besetzt
region-11@fiatsspider.de
mail@fiatsspider.de

Ausland & Allgemeiner Clubkontakt

Tel. +49-(0)45 05-59 42 32
mail@fiatsspider.de



Fiat 124 Spider Club Herbsttreffen in Salzgitter Bad 2015

Am Freitag den 11.9. ging es zum Herbsttreffen nach Salzgitter Bad.

Nachdem Kind, Hund und alles Gepäck im (mit frischen Zahnriemen und anderen neuen Teilen versorgten) Spider verstaut war, ging es erstmal auf der Autobahn Richtung Norden. Trotz Sonnenschein musste wegen der kühlen Morgentemperatur (6 Grad) das Verdeck erst einmal zu bleiben.

Zügig erreichten wir über den Rennsteigtunnel unsere Pausenstation Erfurt. Oft vorbeigefahren hat sich die Besichtigung des Doms und der Altstadt sehr gelohnt. Natürlich gab es eine Original Thüringer Bratwurst als Wegzehrung.



Mit geöffnetem Verdeck ging es durch den schönen Harz nach Salzgitter Bad zum Quellenhof. Nur am Ende der Strecke drohten aus Richtung Westen dunkle Regenwolken die wohl den einen oder anderen Spider Fahrer auf der Anfahrt ordentlich durchgespült haben. Wir

wechselten auf die Schnellstraße und konnten die Tiefgarage des Quellenhof trocken und Stau frei nach 550km problemloser Fahrt erreichen.

Nach einem großen „Hallo“ wurde das Zimmer bezogen und eine Stärkung am Harzer Büffet eingenommen. Nach Gesprächen, einigen Getränken und einem Verdauungsspaziergang mit Hund wurden die Matratzen getestet.



Der Ausblick aus dem Fenster am Morgen war leider wenig erfreulich: Regen und Nebel hatten die Region erobert. Doch die Harzexperten wussten zu berichten: Um 10:00 sind die Wolken und der Nebel üblicherweise weg. So wurde erst einmal gut gefrühstückt und der Hund gelüftet.

Und tatsächlich: Zum Start der Ausfahrt um 10:00 Uhr zeigten sich die ersten Sonnenstrahlen.

Über kleine Straßen ging es in einer langen Kolonne von 32 Spidern langsam Richtung Harz hinauf.

In der Bergstadt Altenau im Gasthof Engel machten wir die erste Kaffeepause und wurden zu unserem Erstaunen mit holländischen Poffertjes versorgt. Gegenüber konnte man einen Blick auf eine Kirche im harztypischen Fachwerkstil werfen.

Weiter ging es dann über Silberhütte, Bad Lauterburg





und Braunlage nach Elend. Auf dieser Strecke fielen uns vor allem die fast leeren Talsperren auf. Bei der ersten dachte ich noch an eine Renovierung, bei den weiteren wurde allerdings klar, dass hier der trockene Sommer deutlich seine Spuren hinterlassen hatte.

Durch eine vom ehemaligen Bergbau geprägten Landschaft erreichten wir in Elend den Gasthof Waldmühle in dem wir gut zu Mittag aßen.



Am Fuße des Brockens bzw. der Brockenbahn vorbei über Ilsenburg, Drübeck und ganz vielen Orten mit ...rode (die Orte entstanden auf gerodeten Flächen des ursprünglichen Harzer Waldes (was wir am nächsten Tag im Baumwipfel Pfad lernten), trotz einiger Umleitungen, erreichten wir das wunderschöne Kloster Wöltingerode.



Im Klosterkrug konnten wir die leckeren selbstgemachten Kuchen und Torten probieren. Anschließend ging es durch das Kloster und das dort stattfindende Hoffest „Wöltingerode unter Dampf“. Der Klosterhof des Klostersgutes Wöltingerode war eine vielfältige Ausstellungsfläche für historische Landmaschinen und alte Feuerwehrfahrzeuge, einem Bauern- und Kunsthandwerkermarkt und viele andere Stände.



Nur schwer konnten wir uns von diesem schönen Ort losreißen (zumal die Zeit für eine Besichtigung





aller Sehenswürdigkeiten (wie der Brennerei) nicht ausreichte und wieder zum Hotel zurückfahren.

Ein langer Abend mit einem hervorragenden italienischen Büffet im Gallo Nero und vielen Spider Gesprächen bis in die Nacht beendete diesen erlebnisreichen Tag.

Nachdem es sich in der Nacht ausgerechnet hatte konnten wir am nächsten Tag bei Sonnenschein über eine schön ausgesuchte Route und „Stoßdämpferteststrecken“ Bad Harzburg erreichen.

Wie am Tag vorher überquerten wir häufig die ehemalige Grenze. (Da auch unsere Familie getrennt war fällt mir das immer noch sehr auf).

In Bad Harzburg besuchten wir den neu eröffneten Baumwipfel Pfad (den größten seiner Art), lernten viel über den Harzer Wald und spazierten unter dem Steg gemütlich wieder zurück. Mit einem gemeinsamen Mittagessen (und scharfer großer leckerer Currywurst) beendeten wir nach ausgiebiger Verabschiedung das schöne Herbsttreffen.

Quer über den Harz konnten wir lange mit offenem Verdeck zurückfahren. Der Spider hatte wohl keine rechte Lust zur Heimkehr, verkleckerte er doch die Straße reichlich mit dem Öl der Hinterachse und verbrannte sein Öl aus dem undichten Ventilkasten auf dem Krümmer. Als wir dann bei einem Regenschauer das Verdeck schließen mussten, ließ sich schließlich die Heizung nicht mehr abstellen. Bei Regen ein Problem. Leicht sauniert haben wir dann nach 520 km und gesamt 1400km wieder Stuttgart erreicht.

An dieser Stelle vielen Dank an Biggy, Robert, Familie und die andern Helfer für Eure Mühe. Ihr habt dieses Herbsttreffen ganz toll geplant und durchgeführt.

Christoph Hain





Die 10 besten Autodesigns von Pininfarina

Zum 85. Geburtstag des italienischen Designstudios Pininfarina wurde Paolo Pininfarina, der vierte Patriarch seit der Firmengründung in 1930 durch Battista „Pinin“ Farina, nach den 10 wichtigsten („most striking“) Kreationen des Hauses Pininfarina befragt.

Auf Platz 8 wird hierbei der von Tom Tjaarda entworfene Fiat 124 Spider genannt!

Die Auswahl erfolgte hier nicht nach Bekanntheit oder kommerziellem Erfolg, sondern nach Emotionen, welche die ausgewählten Modelle auslösten oder immer noch auslösen.

Hier die Hitliste gemäß CNN Artikel:

1. Cisitalia 202 Gran Sport (1947)
2. Lancia Aurelia B24S (1955)
3. Alfa Romeo Duetto Spider (1966)
4. Ferrari 275 GTB4 (1967)
5. Ferrari Dino 246 GTS (1972)
6. Fiat 124 Spider Europa Volumex (1983)
7. Maserati Quattroporte Sport GT (2009)
8. Ferrari FF (2011)
9. BMW Gran Lusso Coupé (2013)
10. Ferrari Sergio Street Version (2014)

Zum Spider wurde gesagt: „Wenn ein Design innovativ, persönlich, essentiell und ehrlich ist, dann wird es ein sehr gutes Design, in diesem Fall sogar ein zeitloses Design! Das Ergebnis ist der Rekord von 200.000 gebauten Einheiten in unserer Fabrikationsstätte.“

Weitere Informationen zu den genannten Modellen sowie der Firmengeschichte sind im neuen Buch „The Pininfarina Book“ zu finden, das zum 85. Firmenjubiläum herausgebracht worden ist:

Ralf de Vree

The Pininfarina Book: Günther Raupp

304 pp., Hardcover with jacket, c. 250 color photographs.

Text in English, German,

Italian and Chinese

98,00 EUR

excl. Shipping costs

Item No.: 73234,

ISBN: 978-3-8327-3234-9

Format: 29 x 37 cm



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 infor-

mativ 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@fiatsspider.de

Vielen Dank

Michael Siebert



Spidertreffen in der Hersbrucker Schweiz:

Pünktlich zum Ferienanfang besuchte ich mit meiner Tochter und Hund das Spidertreffen in der Hersbrucker Schweiz bei den Franken.

Es war ein sehr schönes Treffen.

Die Anreise war bei schönstem Wetter bis auf sehr viel Verkehr (da in 2 Bundesländern Ferienbeginn war) angenehm.

Erst sind wir Landstraße und dann etwas Autobahn gefahren. Pünktlich zum Grillbuffet sind wir schließlich eingetroffen, beinahe haben wir auf der Landstraße kurz vor Ziel noch ein Reh zum Treffen mitgenommen. Aber so ein Spider hat ja gute Bremsen. Das Hotel war gut und schön außerhalb sehr idyllisch und ruhig gelegen. www.zum-alten-schloss.de

Auf den Parkplätzen vor dem Hotel standen bereits 60 Spider und es war fast kein freier Platz für meinen Spider zu finden.

Insgesamt waren am Samstag 73 Spider mit ca. 130 Personen zum Spidertreffen gekommen. So viele Spider hatte ich schon lange nicht mehr gesehen.

Viele bekannte Gesichter waren zu sehen und viele Benzin- und andere Gespräche wurden geführt.



Das Wetter meinte es am Samstag zur ersten Tour zum Maulwerk noch gut. Dort wurden wir auch richtig Stilecht und gerecht kulinarisch versorgt.

Das Maulwerk ist eine alte (BMW) Werkstatt von Herrn Maul die inzwischen von Oldtimerenthusiasten übernommen wurden.

www.maulwerk.de



Viele schöne Dinge aus den 50er und 60er gibt es dort zum angucken (Werkstatt, Fahrschule, Kaffee, Autohandel). Mit einer leckeren italienischen Platte wurden wir dort versorgt.

Leider regnete es entgegen alle Vorhersagen etwas. Wir machten uns auf zur nächsten Etappe. Zu der privaten Sammlung von Dauphin: www.dauphinspeedevent.de

Beim Betreten bleibt einem der Atem weg. Als erstes fällt der Blick auf einen Bugatti Atlantic. Alleine in dieser Halle stehen ca. 130 Fahrzeuge, die Meisten vom Feinsten.

Und dann im Obergeschoss nochmals ca. 230 Motorräder. Wir wagten

eine kleine Schätzung des Wertes dieser privaten Sammlung. Eine vorsichtige Schätzung von ca. 500 Mio ist bestimmt nicht übertrieben, (und das wohl mit Büromöbeln verdient). Ein Besuch dort ist empfehlenswert, allerdings nur zu bestimmten Zeiten mit Führung möglich.



Schließlich ging es zu einem leckeren fränkischen Abendessen. Dann wurde die langjährige zweite Vorsitzende Christine Hagen verabschiedet und in einer Tombola wurden Preise verlost.

Rundum war es ein sehr schönes Wochenende. Es hat viel Spaß gemacht und der Spider hat uns 600 km klaglos begleitet.

Viele Grüße
Christoph Hain





Liebe Oldtimerfreunde, hier schreibt ein Autofan seine Erlebnisse auf.

Mein Großvater Wilhelm Schröder hatte ein Vorkriegsauto, Adler Trumpf Junior, in schwarz. 1 ltr. Hubraum und 25 PS. Ich kann mich noch an den Geruch in der Garage erinnern und an das Armaturenbrett, wenn ich heute einen Adler während eines Oldtimertreffens sehe. Mein Vater Georg Schröder fuhr Anfang der 50er Jahre einen Ford „Katzenbuckel“ 1,2 ltr. mit 34 PS. Ab 1955 hatte mein Vater den 1. Borgward, einen braunen Hansa 1500, 1,5 ltr. mit 52 PS. Ab 1957 die erste Isabella auch in braun 1,5 ltr. Mit 60 PS.

Mein Onkel Franz Debring hatte die Borgward-Werkstatt in Vechta. Oft waren er und meine Tante Else in Diepholz zu Besuch bei meinen Großeltern, die bei uns im Hause wohnten. Es waren die neuesten Modelle von Borgward, mit denen dann am Sonntagnachmittag zur Kaffeeahrt ausgefahren wurde. Ich saß jedes Mal vorne und durfte die Gänge rauf und runter schalten. Es waren häufig auch Kunden meines Onkels, bei denen dann eingekehrt wurde: z.B. im Alten Kurhaus in Lembruch und im Hotel Hollmeyer in Lemförde. Später saßen wir – meine Eltern waren dann auch dabei – zusammen im Hotel Gerke in Diepholz und es gab Schnitzel mit Bratkartoffeln. Für mich war es immer peinlich, weil sich mein Opa, mein Vater und Onkel Fränzi mit fremden Leuten, die auch in der Gaststätte waren, laut unterhielten und Witze machten. Und natürlich wurde ordentlich Schluck und Bier getrunken. Mein Vater erzählte: Als er den Führerschein bekam, sind Onkel Fränzi und er im Hotel Gerke eingekehrt, haben Schluck und Bier getrunken und Onkel Fränzi hat den Führerschein ausgestellt. Das war vor dem Krieg.

Am Kohlhöfen hatte der Vater

meines Freundes Willimar eine Isabella TS de Luxe, hellrot mit Elfenbein. Damit ist er mit uns zum Dämmer gefahren. Auf dem Armaturenbrett klebte ein Esel und dieser ging jedes Mal in die Knie, wenn Gas gegeben wurde. Ich war fasziniert.

Im Juli 1959 fuhren meine Eltern, meine Schwester und ich, wie jedes Jahr nach Norderney in die Sommerferien für 14 Tage – wegen der guten Nordseeluft. Mein Vater brachte uns bis Norddeich zur Fähre und fuhr dann wieder nach Diepholz. Er hatte damals schon bis zu zehn Angestellte in seiner Maler- und Glaserfirma und keine Zeit für Urlaub. Nach 14 Tagen kam er für das Wochenende auf die Insel und wir fuhren dann gemeinsam sonntags nach Hause. Während der Hinfahrt in Höhe Ahlhorn Flugplatz auf der B 69 kam uns ein Renault Dauphine auf unserer Fahrspur entgegen. Ich war damals acht Jahre alt und kann mich noch genau erinnern. Der Renaultfahrer war am Lenkrad eingeschlafen. Trotz Hupens und ganz nach rechts ausweichend, konnte mein Vater die Berührung

der Autos nicht verhindern. Der Renault streifte unsere Isabella am linken Heckkotflügel und landete anschließend im Straßengraben. Der Dauphinefahrer und wir wurden zum Glück nicht verletzt. Mein Vater telefoniert in einer 1 km entfernten Gaststätte mit meinen Onkel Franz Debring, Vechta, der die Borgward-Werkstatt hatte. Dieser kam mit einem BMW Barockengel V8, dem Ersatzwagen für uns. So erreichten wir mit zwei Stunden Verspätung Norddeich. Die Fähren haben einen festen Fahrplan nach Norderney, da sie nicht tideabhängig sind, und wir hatten keine Wartezeit, um überzusetzen. Mein Vater erzählte später: Den BMW V8 habe ich bei „Fränzi“ aber schnell gegen einen DKW 3-6 umgetauscht. Der verbrauchte ja 15 ltr. auf 100 km.

Er bestellte einen silber-metallicfarbenen Isabella Combi ab Werk. Zum Abholen der neuen Isabella im August in Bremen war ich natürlich dabei. Onkel Fränzi hatte „Audi-enz“ bei C.F.W. Borgward. Ich saß auf dem Schoß des alten Borgwards und





die drei pafften an ihren Zigarren, die Borgward spendierte und hielt „small talk“. Vor der Tür wurden die Zigarren aber schnell und vorsichtig ausgemacht. Zu Weihnachten haben mein Vater und mein Onkel genussvoll die Zigarren zu Ende geraucht. Auf dem Rückweg wurde im Gasthaus „Klein Thüringen“ eingekehrt und der neuen Isabella mit Schluck und Bier „allzeit gut Fahrt“ gewünscht. Ich bekam ein Schnitzel mit Bratkartoffeln und eine Sinalco.

Die Isabella musste in den nächsten zehn Jahren viel für die Firma leisten. Sie bekam eine Anhängerkupplung und zog einen schweren Anhänger. Mit Farbeimern, Glas, Leitern und Gerüsten beladen, ging es durch Diepholz.

Meine ersten Fahrversuche hatte ich auch mit der Isabella. In der „Escholt“ haben wir ein großes Grundstück mit vier Fischteichen. Ab der Bundesstraße 51 bis dorthin, ca. 2 km, durfte ich dann an das Lenkrad. Mein Vater legte den zweiten Gang ein und ich brauchte nur noch zu lenken. Auch in Vechta bei meinem Onkel – nach der „Borgwardpleite“ hatte er eine BMW- und Henschel-Werkstatt aufgebaut – durfte ich mit einem 700er BMW auf dem Hof im Kreis fahren. Und die Lastwagen in der Grube von unten ansehen. Wenn ich ins Haus wollte, musste ich

unbedingt vorher die Schuhe ausziehen. Da gab es schon mal Schimpfe von meiner Tante, wenn das nicht beachtet wurde. Es gibt noch einige Geschichten, die mein Vater und ich mit der Isabella erlebt haben.

„Ein Moped bekommst du nicht“, erklärte mein Vater, „mit 18 Jahren aber ein Auto.“ Am 18. Geburtstag war der Führerschein gemacht und meine erste Fahrt war mit der Isabella durch Diepholz. Die anderen Jungs fuhren immer noch Moped.

Im Sommer 1969 wollten drei Freunde und ich mit der Isabella für zwei Wochen in den Urlaub fahren. Mein Vater erlaubte es, da wir ja angeblich nur bis in den Harz wollten. Die Isabella wurde neu gespritzt in hellblau beim Autolackierer, wir Jungs klebten Rallyestreifen mit Tesadur in blau und rot, anstatt Zierleisten. Wir fuhren erstmal bis München durch, dann an den Wolfgangsee und über den Großglockner und Plöckenpass nach Lignano Pineta an die Adria bei Venedig. Da unser gesamtes Geld auf einem Postspargbuch eingezahlt war, fuhren ein Freund und ich am nächsten Tag wieder zurück über den Plöckenpass nach Kötschach und holten das Geld vom Postspargbuch. Die anderen hatten sich einen ordentlichen Sonnenbrand eingefangen und von Muscheln ernährt, die italienische Jungs

gesammelt und gekocht hatten. Auf dem Rückweg sind wir noch über Meran, den Brennerpass und Innsbruck gefahren. Die Isabella hat alles prima mitgemacht und fuhr lt. Tacho jetzt 150 km/h – vorher waren es 130 km/h. Zu Hause haben meine Eltern es nicht glauben können, dass wir an der Adria waren. Auch die Ansichtskarten haben sie nicht überzeugt. Schade, dass wir damals keinen Fotoapparat hatten.

Im Juli 1970 kam ich zur Bundeswehr nach Budel in Holland. Damit ich an den Wochenenden nach Hause fahren konnte, gab mein Vater mir seinen neuen, goldmetallfarbenen Opel Rekord 1700. Er fuhr dann während der Woche mit der Isabella oder mit dem Hanomag Kastenwagen. Nach dreimonatiger Grundausbildung wurde ich nach Diepholz versetzt – mein Vater hatte vorher mit den richtigen Leuten beim Kreiswehrrersatzamt in Nienburg gesprochen. Im August 1971 kaufte er mir einen fabrikneuen grünen Renault R4 mit 850 ccm. Die erste Ausführung mit 34 PS und 12 Volt. Der Isabella Combi wurde von jungen Leuten abgeholt und ausgeschlachtet. Er war noch fahrbereit trotz zwölf Jahre härtester Beanspruchung durch die Firma und mich. Den letzten Tag der Bundeswehrzeit feierten wir bei „Leifi“ in Cornau. Es war Winter und ich rutschte mit dem R4 in den Graben.

Anfang Januar bekam ich den zweiten R4 silbermetall, fabrikneu. Der hielt dann sechs Jahre, bis der TÜV uns schied. Die nächsten Privatautos waren alle fabrikneu: ein R5 TS, zwei Audi Avant 5E, ein BMW 525i, ein BMW compact 318ti mit M-Paket, ein Ford Galaxy, ein VW Sharan, ein





Seat Alhambra und zwei Citroen C5 Tourer.

Ein BMW 330 Ci Bj. 2000, ein Citroen Tourer Carlsson Bj. 2011, eine Isabella Bj. 1959, ein R4 Bj. 1986 und ein Fiat Spider Bj. 1982 sind meine heutigen Autos.

Jetzt zu meinen

Fiat Spider Erlebnissen.

Als ich 17 Jahre alt war, hatte mein Freund Wilhelm Rechtern einen nagelneuen Fiat 850 Spider mit weißer Lackierung, schwarzem Verdeck und roten Ledersitzen. Wilhelm hatte seine Gesellenprüfung im Fleischerhandwerk gut bestanden und sein Vater belohnte ihn mit diesem tollen Spider. Wir fuhren damit an den Wochenenden bei schönem Wetter durch Diepholz und haben mit dem schicken Spider angegeben. Und natürlich fuhren wir auch zu den Schützenfesten in der Nachbarschaft. In Barnstorf, beim Schützenfestball, lernten wir zwei nette Mädchen kennen. Wilhelm sagte zu mir: „Pass gut auf die Mädels auf. Ich fahre nach Diepholz und hole den Opel Rekord Caravan von meinem Vater, damit wir sie später nach Hause fahren können.“ Für alle Lebenslagen war der schöne Spider doch nicht zu gebrauchen. Obwohl der Caravan nach Fleischerei roch, sind die Mädchen mitgefahren. Eines der Mädchen ist

noch heute seine Ehefrau. Neulich habe ich Wilhelm am Hagebau Parkplatz getroffen. Er hat meinen Fiat 124 Spider bewundert. „Weißt du noch damals“, sagte er, und wir haben über unsere Spider geschwärmt. Es sollte aber noch bis 2014 dauern, bis auch ich einen Spider hatte.

Da meine vier Töchter sich für andere Berufe entschieden haben, habe ich keinen Nachfolger für meine Firma, die seit 1836, also fast 180 Jahre besteht. Fünf Generationen hindurch hat die nachfolgende Generation die Firma weitergeführt. Seit 2007 – die letzten Altgesellen sind in den Vorruhestand gegangen sind – bin ich „Einzelkämpfer“. Für mich war klar, dass ich jetzt im Alter einen Spider haben musste. Der 850 Spider ist für mich zu knapp bemessen, darum sollte es der noch schickere Fiat 124 Spider sein.

Meine Freunde Jens Martens, der in Diepholz eine Autowerkstatt betreibt, und Dieter Freudenthaler, Karosseriebauer, waren dabei, um mich zu beraten. Am 6. September 2014 habe ich meinen Spider in Elmenhorst bei Trittau gekauft. Der Verkäufer hatte jedoch mit seinen Angaben im Internet übertrieben. Er hatte geschrieben: „Der Fiat Spider 124 ist nicht restauriert worden, sondern neu aufgebaut.“ Als der Spider auf der Hebebühne stand, konnten wir

sehen, dass von unten wirklich das meiste (89% lt. Angabe) neu war. Das war der ausschlaggebende Punkt für den Kauf, obwohl wir einige nicht gut ausgeführte Arbeiten entdeckt hatten.

Mein Freund hatte mich gewarnt, aber ich wollte unbedingt diesen optisch sehr schicken Spider haben. Verchromte Cromodora Felgen, tiefergelegt, toller Sound des Auspuffs, dunkelrote Metallic-Lackierung, helle Skai-Ledersitze und -Abdeckung, umgebaut auf deutsche Ausführung. Ich bin ganz stolz mit meinem Spider nach Diepholz gefahren und am nächsten Morgen weiter nach Hannover zum Oldtimertreffen bei Möbel Hesse, um den neuen Spider meinen Oldtimerfreunden vorzustellen. Unterwegs war starker Regen und in Folge dessen Wasser in den Fußräumen.

Es stellte sich heraus, dass nicht nur einige Arbeiten nicht gut ausgeführt worden waren, sondern beim Spider im Lauf der Zeit viele Mängel festgestellt wurden:

- 1 Die Beifahrertür scheuerte auf der unteren Chromleiste. Ca 5 cm Lack waren abgeplatzt. Mein Freund hat beide Türen gerichtet.
- 2 Die Fensterheber waren auf Motorbetrieb umgebaut worden. Aber der Seilzug in der Fahrertür war falsch verlegt und der Elektromotor durchgebrannt. Mein Freund hat einen neuen Seilzug und eine neue Kurbel eingebaut.
- 3 Dabei wurde festgestellt, dass die senkrechte Chrom-Führung zwischen Scheibe und Dreiecksfenster unterhalb der Verchromung durchgerostet war. Darum war auch die Seitenscheibe zerkratzt, weil diese innerhalb der Tür gegen Metall ratschte. Hier wurde der Spider neu geschweißt, der Rost behandelt, eine neue Scheibe eingebaut und das Skailleder unter der Scheibe erneuert.





- 4 Der Schaltknüppel war locker und ich konnte damit rühren wie in einem Farbeimer. Mein Freund hat eine selbstsichernde Mutter angeschraubt.
 - 5 Die alte Windschutzscheibe war zerkratzt. Mein Freund hat eine neue eingebaut und ich habe die Anschlüsse abgedichtet. Ich hoffe, dass kein Wasser mehr in meinen Spider läuft, ich bin aber noch nicht wieder bei Regen gefahren.
 - 6 Die rechte kleine Chromleiste an der versenkbaren Scheibe wurde richtig befestigt, da diese während des Schließens des Verdecks nach vorne geschoben wurde.
 - 7 Obwohl mein Spider neu lackiert wurde, löst sich der Autolack an Motorhaube, rechter Tür und Kofferraumklappe ab. Mein Autolackierer soll im Winter alles nachsehen und die Stellen neu lackieren. Vielleicht werden noch mehr Pfuschstellen entdeckt.
 - 8 Das Getriebe wurde von Jörg Enders ausgebaut und in der Werkstatt von Uwe Schiminsky mit Ersatzteilen wieder zusammengebaut. Es waren mehrere Teile falsch eingebaut. Jetzt schaltet das Getriebe einwandfrei.
 - 9 Das Metalluntergestell des Fahrersitzes war angebrochen und schief. Es wurde neu geschweißt und gerichtet.
 - 10 Die Zeituhr war defekt, wird z.Z. repariert. Ein neues Glas wurde eingesetzt.
 - 11 Mein Spider weist zudem etwas Ölverbrauch auf: 1 ltr. auf 1000 km.
 - 12 Die Cromodora Felgen wurden verchromt, weil die Ausgleichsgewichte außen an die Verchromung angeschlagen waren. Ich habe neue von innen ankleben lassen. Es sind natürlich hässliche Druckstellen sichtbar. Die Verchromung wird auch immer matter.
- Aber trotz allem bin ich ein glücklicher Spiderfahrer. Wir haben am Stammtisch in Herford teilgenommen und haben liebe nette Spideristi kennen gelernt. Die Ausfahrt im Frühjahr in Vlotho war auch prima: gutes Wetter und tolle Kurvenfahrten. Während der Fahrt nach

Dibbersen zum Treffen streikte mein Spider. Der ADAC war nach 30 Minuten vor Ort; nach weiteren fünf Minuten war der Fehler gefunden: Am Hallgeber war ein Kabel gebrochen. Es wurde sofort gelötet und wir haben die Spideristi noch in Moisberg an der Mühle erreicht. Die Ausfahrt war auch prima organisiert.

Wir haben schon an vielen Oldtimer-Treffen teilgenommen: in Bruchhausen-Vilsen, Steinfeld, Asendorf, Bockhorn, Aschen, Holzhausen, Barnstorf, Wiesmoor und bei schönem Wetter mehrmals am Dümmer und Stemweder Berg. Mit der Isabella und dem R4 fahre ich auch bei unbeständiger Wetterlage los. Geplant sind Fahrten zur SAIL Bremerhaven, Rastede, Wilhelmshaven, Cloppenburg, Bremervörde und Celle. Zum Spidertreffen in Salzgitter haben wir uns auch angemeldet. Mein Wunsch ist, mit dem Spider in die Toscana zu fahren. Vielleicht darf ich mich erfahrenen Spideristi anschließen?

Ich wünsche allen viel Spaß mit unseren schönen Oldtimern und vor allem Gesundheit. „Bleib gesund und zahlungsfähig“, war ein Spruch meines Vaters.

Diepholz, den 11. August 2015
Georg W. Schröder

Unsere neuen Mitglieder

Wir freuen uns über Euren Beitritt und heißen Euch herzlich willkommen! Jeder ist eingeladen an unseren Clubveranstaltungen teil zu nehmen. Eine Vorstellung im Magazin ist ausdrücklich erwünscht! Viel Spaß!

Name	Adresse	Reg	Beitritt
Thoralf Kähler	Am Knick 15, 19288 Ludwiglust	1	7/1/2015
Christoph Sandhöfner	Werdohler Weg 43, 13507 Berlin	3	8/9/2015
Sven Höger	Lerchenweg 5, 55237 Bornheim	8	8/7/2015
Udo Fröhr	Gebrüder-Lang-Strasse 33, 61169 Friedberg	8	8/27/2015
Guido Mauß	Aktienstrasse 126, 45473 Mülheim / Ruhr	7	8/28/2015
Frank Hochgemuth	Havelstrasse 89, 39539 Havelberg	3	8/29/2015
Peter Schmidt	Blücherstrasse 26, 45472 Mülheim Ruhr	7	9/4/2015



Wie ich zum Spider fand. . .

Mit meinem allgemein vorhandenem Technikverständnis war ich bisher auf Zweiräder konzentriert - habe Oldtimer Motorräder aufgebaut - und selbst eine neuzeitliche „richtige“ Maschine gefahren.

Dann kam das Problem mit der Gesundheit und wenn man den Schalter umgelegt bekommt, riesiges Glück hat, muss man im zweiten Leben Änderungen vornehmen und umdenken.

Den ersten visuellen Spider-Kontakt hatte ich beim Kuraufenthalt in Berlin durch einen Oldtimerfan, der sich aus gesundheitlichen Gründen komplett von seiner Oldi-Fahrzeug-Sammlung trennen musste.

Gesundheitlich waren wir gegenseitig auf Hilfe angewiesen und bauten so ein freundschaftliches Verhältnis auf, studierten mit Freude und Leidenschaft Oldtimerzeitschriften und wurden gute Kumpels.

Er bot mir seinen gerade neu aufgebauten Spider an, den er selbst nicht



mehr fahren konnte und ich dachte, da bleibt mir die Frischluftzufuhr wie beim Motorradfahren erhalten.

Nach dem Kurende war der Spider für mich reserviert und ich war neugierig ihn endlich zu sehen und mir einen ersten Eindruck zu verschaffen.

Vorsichtig wie ich bin habe ich

das „Schmuckstück“ natürlich vorher auf einer Hebebühne in Berlin inspiziert und dann zugeschlagen.

Und nun fährt ab und an mein Kumpel auf dem Beifahrersitz in **meinem** Spider - mit großer Freude - mit.

Oldifrank

Vom A-Kadett, der ein Fiat 124 Spider wurde

Seit fast 15 Jahren fahre ich nun Fiat. Hätte mir jemand vor mehr als 15 Jahren gesagt, ich würde irgendwann Fiat fahren, hätte ich ihm sehr wahrscheinlich gesagt: „Nä, lass man stecken!“ Bis zum Jahr 2001 fuhr ich ausschließlich deutsche Autofabri-kate, angefangen vom VW-Käfer, gefolgt von einem Opel Kadett B, den meine Frau mit in unsere junge Beziehung brachte, erstreckten sich die weiteren Fahrzeuge auf Golf 1 (Auslaufmodell LX), Golf GTD, VW Passat (2) Kombi, Audi 80, VW Passat GT und VW Passat (2), letzte Serie und schließlich der letzte Opel Kadett, der „E“. Letzterer war Zweitwagen der Familie geworden, nachdem die älteste Tochter den Führerschein

gemacht hatte.

Und dann kam im Jahr 2001 der erste Fiat ins Haus, ein Fiat Dob-ló mit 65 PS, der vom Sitzkomfort und von seinen Raummöglichkeiten überzeugte. Ihm folgte das gleiche Modell im Jahr 2003, allerdings mit stärkerer Motorisierung (Benziner mit 103 PS). Beide Fahrzeuge zeigten zwar Kinderkrankheiten (Lüftermotoren-, Scheibenwischerhebeldefekte, Schlossprobleme bei den Hecktüren), waren aber alltags-taugliche und praktische Begleiter. Es folgte im Jahr 2010 ein Dobló der zweiten Generation, der mit 105 PS-Diesellaggregat problemlos läuft. Dieser hat mittlerweile über 100.000 km hinter sich gebracht und bringt

uns komfortabel von unserer Heimatstadt Osnabrück regelmäßig zu den in Berlin und Hannoversch Münden lebenden jungen Familien unserer beiden jüngsten Kinder. Die Beziehung zu Fiat war also aufgebaut.

Ab dem Jahr 2013 wuchs dann bei mir der Wunsch, mir einen Oldtimer zulegen zu wollen und entsprechende Zeitschriften (Oldtimer-Markt / Auto-Bild Klassik / Classic-Cars) landeten häufiger im heimischen Zeitschriften-ständer. An meinem Käfer und dem ersten Familienauto, dem B-Kadett, hatte ich selbst fast alles gemacht und geschraubt, und der Wunsch wurde größer, mir einen Kadett A oder B zuzulegen und diesen Schritt für Schritt zu restaurieren. Im Sommer



2014 entdeckte ich dann mehrere Fahrzeuge im Internet und machte mich im August des Jahres auch tatsächlich auf den Weg in den Großraum Bremerhaven, um dort bei einem Classic-Mobile-Händler einen Kadett A anzuschauen, der als Hollandimport von der Substanz und vom Preis her einen guten Eindruck machte. Am selben Tag besichtigte ich dann auch noch einen Kadett B im nördlichen Hamburger Raum, der sich allerdings als runtergerittene Rostlaube entpuppte. Zurück im heimischen Osnabrück merkte ich dann aber bald, dass meine „bessere Hälfte“ sich schwer damit tat, dass ich für einen Oldtimer dieser Art überhaupt Geld ausgeben wollte. Wenn überhaupt, könnte sie sich schon ein schönes Cabriolet vorstellen, mit dem man im Sommer dann bei schönem Wetter die nähere oder weitere Umgebung erkunden könne, also „cruisen“. Das musste sie mir nicht zweimal sagen: im Internet geschaut und bei dem oben genannten Classic-Mobile-Händler auf der Internetseite feststellen müssen, dass der besichtigte A-Kadett leider schon einen anderen Käufer gefunden, aber im Fahrzeugangebot Ersatz in Form eines Fiat 124 Spider in US-Version bekommen hatte (siehe Bild). Einen solchen Fiat Spider als Abarth-Version hatte ich schon vor Jahren bei meiner damaligen Dobló-Werkstatt, einem kleinen Fiat-Händler, in der Werkstatthalle gesehen und er hatte mich fasziniert. Mit einem Fiat Spider könnte ich gut leben und meine Frau sicherlich auch. Ich machte einen Termin mit dem Classic-Mobile-Händler an einem Samstagvormittag aus und telefonisch auch deutlich, den Wagen gerne Probe zu fahren. Am Standort angekommen fuhren der Seniorchef und ich dann zu einer ein paar Kilometer entfernten Halle, wo der silberfarbene Spider, ein Automatikfahrzeug, stand. Die Lackierung war mehr als mäßig, der Wagen sprang nicht an und unter

dem Wagen war eine deutliche Lache von rotem Getriebeöl, was der Händler mit undichten Simmerringen und der längeren Standzeit erklärte. Ich fuhr unverrichteter Dinge wieder nach Hause. Dem Händler, der versprach, für neuen TÜV/AU und einer Beseitigung der Defekte zu sorgen, hatte ich mitgeteilt, mich zu melden und schaute in den nächsten Tagen und Wochen immer wieder auf der Internetseite nach, ob der Wagen noch da sei, bis ich für mich die Entscheidung traf: du nimmst ihn. Beim Händler angerufen, erfuhr ich dann, dass es einen Mitbewerber gäbe, der den Wagen auch Probe gefahren habe und begeistert gewesen sei. Ich entgegnete ihm, dass ich eine Probefahrt ja auch gerne gemacht hätte, diese aber leider nicht zustande gekommen war. Wenn der Mitbewerber die angekündigte Anzahlung bis zum Ende der Woche nicht geleistet habe, so der Händler, könne ich den Wagen kaufen. Nach dem Wochenende verschwand der Spider von der Internetseite und entschwand damit auch für mich als Käufer. Ich hatte Blut, „Spiderblut“, geleckt und mir mittlerweile auch das „Spiderbuch“ gekauft. Natürlich recherchierte ich weiter im Internet und wurde fündig: Über „autoscout24“ bot ein gewisser „LOGO Autohandel“ einen aus Kalifornien reimportierten Spider im Kundenauftrag an, der bis auf die eher mittelmäßige, US-typische Lackierung (das kannte ich ja schon) laut angebotener Bilder einen guten und ehrlichen Eindruck machte. Das Fahrzeug stand in Hamburg-Harburg und nach einer Terminvereinbarung besichtigte



ich das Fahrzeug am 22.11.2014 in Harburg. Das, was ich vorfand, entsprach optisch und technisch auch dem Angebot, was ich im Internet vorgefunden hatte. Es gab die eine oder andere äußerliche Macke und das Originalverdeck „schrie“ nach Komplettaustausch. Ich kaufte trotzdem den Wagen, den ich in der darauffolgenden Woche erfolgreich nach Osnabrück überführte. Nun war ich stolzer Besitzer eines Fiat 124 Spider und meldete ihn auch schnell an. Der Wagen hatte noch TÜV bis April 2015 und da ich nicht wusste, was technisch alles gemacht worden war, bat ich meinen Jugendkumpel Jochen, der gelernter KFZ-Mechaniker und Bremsenmeister ist, den Wagen doch einmal näher zu begutachten. Jochen, der über eine hauseigene Hebebühne verfügt, konnte keine gravierenden Mängel feststellen und attestierte meinem Spider einen ordentlichen technischen Zustand. Doch bald musste ich feststellen, dass der Wagen Kühlflüssigkeit verlor, weil der Kühler nicht mehr ganz dicht war (möglicherweise vom Verkäufer mit „Kühlerdicht“ für den Verkauf präpariert war). Ich erwarb bei Spider-Point einen neuen, baute diesen ein und machte in einer Autowerkstatt, die mir mein Schwager empfohlen hatte, einen Termin, um eine Inspektion mit Zahnriemen-, Öl-, Filterwechsel, aber auch TÜV, AU und H-Zulassungsgutachten durchführen zu lassen. Ich ging davon aus, dass alles problemlos klappen würde, brachte den Wagen in die Werkstatt und bekam einen Tag später einen Anruf mit der Bitte, doch einmal persönlich vorbeizuschauen: es gäbe da ein Problem. Einer der Firmenbesitzer- und meister teilte mir mit, dass er den Zahnriemen gar nicht wechseln könne, da die Nebenwelle beweglich sei, weil vermutlich die Nebenwellenlager kaputt seien. Er demonstrierte mir auch die Beweglichkeit der Welle und ich ahnte, dass ich schon relativ viel



Glück gehabt hatte, als ich den Wagen überführte und ihn natürlich hin und wieder bei gutem Wetter in der neuen Heimat bewegte: wie schnell hätte der Zahnriemen um- oder gar abspringen können und...? Der Meister versprach mir, sich zeitnah um neue Nebenwellenlager zu kümmern und dann die Reparaturen und weiteren Maßnahmen durchzuführen. Ein paar Tage später teilte er mir mit, dass es nicht die Nebenwellenlager seien, sondern die Nebenwelle gebrochen war. Es musste also eine neue Nebenwelle her. Diese wurde von ihm bestellt und das gelieferte Exemplar passte nicht, der Motor drehte nicht mehr ordnungsgemäß. Die falsche Welle wurde zurückgesandt und bald kam eine passende, die sachgerecht eingebaut wurde und den Wagen konnte ich endlich mit repariertem Motor, TÜV, AU und H-Zulassung zurück in die heimische Garage holen. Ich war glücklich, denn auch der oben genannte Meister des Betriebes, der die Reparaturen durchgeführt und den Wagen abschließend Probe gefahren hatte, attestierte dem Wagen einen guten technischen Zustand und machte deutlich, dass an dem Wagen immer gemacht worden sei, was notwendig war. Er hatte einen fast neuen Kat, und auch Bremsanlage und Motor präsentierten sich in einem guten Zustand. Allein beim Getriebe könnte es zukünftig mal Handlungsbedarf geben. Es stand weiteren „Aufrüstungen“ nun nichts mehr im Wege.

Ich konnte endlich den Wagen zum „Cabrio Zentrum Osnabrück“ bringen, dessen Inhaber Jörg Dilgeich ich wegen des längeren Werkstattaufenthaltes mehrfach hatte absagen müssen. Hier wurde hervorragende Arbeit geleistet und der Wagen hatte von nun an auch ein alltagstaugliches, vor allem dichtes

Verdeck. Ich kann allen Spiderbesitzern das Cabrio Zentrum nur weiterempfehlen, auch bei längeren Anreisen wird man mit einem qualitativ hochwertigen und trotzdem kostengünstigen Neuverdeck belohnt.

Auf einer Oldtimerausstellung in einem Osnabrücker VW-Autohaus knüpfte ich Kontakt zu Mitarbeitern von Classic-Data und ließ mich zu einem Gutachten überreden. Auch der Classic-Data-Gutachter attestierte dem Wagen einen insgesamt zufriedenstellenden Zustand, der bei besserer Lackierung durchaus in der Note 2 gemündet wäre. So wurde es eine 3+. Weitere erhaltende Maßnahmen erfolgten im Sommer dieses Jahres: so montierte ich einen Gepäckträger auf den Kofferraumdeckel. Im eigenen „Dachbodenfundus“ fand sich dann auch noch ein geeigneter Koffer, der nach entsprechender farblicher Behandlung dem Fahrzeug den entsprechenden „Vintage-Look“ gab, der Blicke auf sich zieht. Mit Hilfe des technisch versierten und werkzeugmäßig gut ausgerüsteten Onkels meines Schwiegersohnes bekam der Spider dann auch noch ein neues beigefarbenes Armaturenbrett. Eine Aktion, die uns beide zum Teil an „Belastungsgrenzen“ führte. Da die Ersatzarmaturenbretter universal für die Zeitspanne 1966 bis 1982 passen sollen, gibt es viel „Nachbesserungsbedarf“ und einen hohen Anspruch



an Improvisationsfähigkeit! Das Ergebnis am Ende konnte sich jedoch sehen lassen und übertraf auf alle Fälle den vorherigen Zustand. Eine Neulackierung könnte eine weitere Aktion als Wintermaßnahme werden, doch erst mal möchte ich meinen Spider genießen. Es ist ein tolles Fahrzeug, bei dem Fahrspaß einfach garantiert ist und auch die zeitlos schöne Karosserie entlockt nicht nur dem Besitzer selbst Komplimente: wildfremde Menschen sprechen einen bei jeder Gelegenheit an, wenn man irgendwo an- oder verhält!

Helmut Vall





Mit dem Spider Deutschland erkunden!

Wir, Yvonne und Franco, sind seit dem Beitreten in den Fiat 124Club e.V. auf Deutschland Erkundung.



Unser erstes großes Erlebnis mit dem Club waren die Golden Oldies in Wettenberg, so viele Oldtimer, Bands und die Massen von interessierten Menschen, das hat unsere Erwartung übertraffen.

Zum zweiten Mal waren wir in diesem Jahr dabei. Unbeschreiblich – das muss man erlebt haben.

Ganz großes Erlebnis das Event über Pfingsten 2014 in Herborn. 30 Jahre Fiat 124 Spider Club e.V. – das hat schon beeindruckt.

Das Herborner und Marburger Land wunderschön.

Einen ganz anderen Teil Deutschland lernten wir bei dem Jahreshaupttreffen 2015 in der Lüneburger Heide und um Hamburg kennen.

Nun haben wir auch den wunderschönen Harz kennengelernt, davon möchten wir ein wenig berichten.

Wir fuhren von Neu-Isenburg nach

Gießen um uns mit Michael Siebert zu treffen, um die weitere Reise zum Herbsttreffen 2015 gemeinsam anzutreten. Leider konnte seine Lebensgefährtin Inge nicht mit dabei sein.

Das Wetter meint es gut mit uns, denn ein Spider Fan liebt die Sonne und fährt offen.

Die Fahrt ging durch viele schöne Dörfer und eine grüne Landschaft bis kurz vor Salzgitter Bad, da kam der Regen, also das Dach schließen.

Nach 450Km Fahrt angekommen vor dem Hotel begrüßten uns die Organisatoren Karl Robert und Biggy ganz herzlich. Der Sammelplatz füllte sich schnell mit Spider und viel Hallo. Schön, dass so viele Club Mitglieder der Einladung gefolgt waren. Das Hotel verbreitete eine familiäre Atmosphäre. Der Freitagabend endete mit einem Harzer Buffet und geselligem Beisammensein.

Die Ausfahrt am Samstag rund um den Brocken war wunderschön,



danach ging es weiter mit der Tour durch die Wälder und Orte im Harzer Vorland, zum Einkehren zum Mittagessen und Kaffeetrinken, der gesellige Abend bei einem sehr leckeren Italienische Büffet und alle saßen noch lange zusammen um nette Gespräche zu führen.

Dann kam leider der Sonntag, der Abreisetag, aber Karl Robert, Biggy und ihre Helfer hatten sich zum Abschluss etwas ausgedacht, eine Ausfahrt zum Baumwipfel Pfad. Das war hoch interessant, die gigantische Aussicht und alle hatten viel Spaß dabei.

Es war Zeit für ein Stärkung und danach die Heimfahrt anzutreten.

Wir möchten uns herzlichst bei Karl Robert, Biggy, deren Tochter und allen Helfern für die gute Arbeit und Organisation, sowie für die schönen Bilder auf DVD bedanken.

Wieder haben wir einen weiteren wunderschönen Teil von Deutschland kennengelernt.

Herzliche Grüße
Franco und Yvonne
(Stammtisch Reg.8)





50 Jahre Fiat 124 Spider

Jahreshaupttreffen 2016

in Bad Dürkheim/Rheinland Pfalz

13. - 16. Mai 2016



Wir freuen uns auf Euer kommen!

**Sophie, Luca, Natascha,
Carmelo**



Verbindliche Anmeldung zum Jahreshaupttreffen 2016 in Bad Dürkheim, **50 Jahre Fiat 124 Spider**

Pfingsten (13. – 16. Mai 2016) in Bad Dürkheim, Kurpark Hotel, Schloßplatz 1-4

Bitte bis spätestens **31.03.2016** per Mail an carmelo.siragusano@gmx.de

BITTE BEACHTET FOLGENDE SONDERVEREINBARUNG:

Das Hotel verfügt über insgesamt 240 Stellplätze, teilweise überdacht (Tiefgarage). Für die Nutzung werden je Übernachtung € 7,00 pro Pkw berechnet. ☐ Bei Buchung eines Zimmers bis zum **13.02.2016** fallen für die jeweiligen Gäste keine Parkgebühren an.

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

Individuelle Anreise, Buffets und Veranstaltungen finden auf dem Gelände des Kurpark Hotels statt.

Anreise am	☐ 13.05.2016	☐ 14.05.2016	☐ 15.05.2016
Abreise am	☐ 14.05.2016	☐ 15.05.2016	☐ 16.05.2016

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

An folgenden Programmpunkten nehme ich teil. Bitte beachtet, dass dies die Maximalpreise sind. Die genauen Buffetdetails müssen wir noch festlegen.

☐ Pfälzer Buffet Freitag	Kosten pro Person ca. € 32,--	Teilnahme Personen: ☐
☐ Italienisches Buffet Samstag	Kosten pro Person ca. € 32,--	Teilnahme Personen: ☐
☐ Grill Buffet Sonntag	Kosten pro Person ca. € 35,--	Teilnahme Personen: ☐

Für Kinder von 8-14 Jahren werden 50 % des Buffetpreises berechnet, Kinder unter 8 Jahren nehmen kostenfrei teil.

Die Kosten für die Buffets und Getränke sind an dem jeweiligen Abend im Kurpark Hotel selbst bzw. mit der individuellen Zimmer Rechnung zu zahlen.

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

☐ Kurparkhotel Schloßplatz 1-4, 67098 Bad Dürkheim
kurpark-hotel.de; info@kurpark-hotel.de; Tel.: 06322-797-0; Stichwort: „Fiat Spider Club“

Sonderkonditionen: € 115,-- pro DZ und € 82,-- pro EZ inkl. Frühstück

Ort / Datum	Unterschrift



Jahreshaupttreffen 2016



Kurparkhotel Bad Dürkheim

Zimmerkategorien

Komfort Doppelzimmer

(Kategorie für unseren Angebotspreis)

Unsere Komfort Doppelzimmer sind in hellen Farben gestaltet, harmonisch und stillvoll eingerichtet. Überwiegend im Haus 1 gelegen, teilweise mit etwas kleineren Fenstern und gemütlichen Dachschrägen.

Zimmerausstattung:

Betten	Doppel
Rauchen erlaubt	Nein
Badezimmerausstattung	Dusche oder Badewanne
Maximale Belegung	2 Erwachsene(r)
Zimmergröße	ca. 18 m ²

Komfort plus Doppelzimmer

(EUR 5,- Aufschlag pro Nacht/ Zimmer)

Unsere Wellnessgäste bevorzugen diese Kategorie, da sich diese Zimmer überwiegend im gleichen Haus wie unser Wellness- und Fitnessbereich „Vitalis“ und das Beauty Lounge Medical Day Spa befinden. Unsere Komfort plus Zimmer bieten mit einem extra Sitzbereich erholsame Stunden. Überwiegend im Haus 2 gelegen, nächtigen sie hier in Richtung zum Unteren Kurpark.

Zimmerausstattung:

Betten	Doppel
Rauchen erlaubt	Nein
Badezimmerausstattung	Dusche oder Badewanne
Maximale Belegung	2 Erwachsene(r) + 2 Kind(er)
Zimmergröße	ca. 22 m ²



Allergiker Zimmer

(EUR 10,- Aufschlag pro Nacht/ Zimmer)

Unsere Allergiker-Zimmer sind in hellen Farben gehalten und mit Laminat im Eichenholzton ausgelegt. Hier sind Haustiere nicht gestattet.

Zimmerausstattung:

Betten	Doppel
Rauchen erlaubt	Nein
Badezimmerausstattung	Dusche oder Badewanne
Maximale Belegung	2 Erwachsene(r)
Zimmergröße	ca. 18 m ²

Superior Zimmer

(EUR 10,- Aufschlag pro Nacht/ Zimmer)

Unsere Superior Zimmer bieten mit einer separaten Sitzecke erholsamen Wohnkomfort. Überwiegend im Haus 1 gelegen, teilweise mit etwas kleineren Fenstern und gemütlichen Dachschrägen.

Zimmerausstattung:

Betten	Doppel
Rauchen erlaubt	Nein
Badezimmerausstattung	Badewanne oder Dusche
Maximale Belegung	2 Erwachsene(r) + 2 Kind(er)
Zimmergröße	ca. 25 m ²

Balkonzimmer mit Blick auf den Kurpark „Toskana-Garten“

(EUR 10,- Aufschlag pro Nacht/ Zimmer)

Unsere Balkonzimmer mit Blick auf den Kurpark „Toskana-Garten“ sind in hellen Farben gestaltet, harmonisch und stillvoll eingerichtet. Im Haus 1 gelegen, genießen Sie von Ihrem Balkon aus den Blick in den mediterranen Kurpark.

Zimmerausstattung:

Betten	Doppel
Rauchen erlaubt	Nein
Badezimmerausstattung	Badewanne oder Dusche
Maximale Belegung	2 Erwachsene(r)
Zimmergröße	ca. 18 m ²





Haftungsausschluss:

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

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

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

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

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

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

Veranstalter / Veranstaltung

Fiat 124 Spider Club e.V.

Teilnahmebedingungen

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

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

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

Ort, Datum

Unterschrift



Wie ich auf den Spider kam

Meine „Cabriokarriere“ begann schon in den 70er-Jahren mit einem Fiat 1500 Cabrio, welches damals noch als billiger Gebrauchtwagen zu haben war. Dieses Fahrzeug wurde mehr durch Spachtelmasse zusammengehalten, als durch Schweißnähte! Ich konnte damals sogar für wenige Hundert DM noch ein zweites Cabrio als Ersatzteillager dazu kaufen. Das Bremspedal des 1500ers kam nicht mehr richtig zurück, was ich mit einem starken Einmachgummi löste, das zwischen Pedal und Chokezug gespannt war! Als der TÜV die rote Karte zeigte, wurden die bei-

nicht das Auto selbst, sondern vielmehr das Drumherum: Die Clubszene, die Foren, die abgehobenen Präsentationen auf den Oldtimermessen und die Tatsache, dass bei den vielbesuchten Oldtimertreffen mindestens fünf, meistens eher zehn SL neben



einer Vielzahl von Pagoden standen. Da mein SL im Originalzustand war, wurde jeder kleine Kratzer und jede nicht originale Schraube von den anderen SL-Besitzern kritisiert, deren Fahrzeuge meist auf „besser als neu“ restauriert waren. Schließlich beschloss ich, den SL wieder zu verkaufen und konnte ihn auch relativ schnell mit einem kleinen Gewinn an den Mann bringen.

Inzwischen hatte ich mir noch einen Fiat 500 Kombi „Giardiniera“

den Cabrios einfach verschrottet, so waren die Zeiten!

Nach jahrzehntelanger Cabrio-Abstinenz legte ich mir 2005 einen Mercedes 350 SL zu. Das Fahrzeug stammte aus der Schweiz, war im absoluten Originalzustand und bereitete mir und meiner Frau viel Freude, zumal wir unsere Oldtimer auch intensiv im Alltag bewegen und nicht als „Garagengold“ betrachten. Vor allem der 8-Zylinder-Sound begeisterte bei jeder Fahrt und der Durchzug an Autobahnsteigungen war einfach nur phänomenal. Der SL begleitete uns auf vielen Urlauben v.a. an die oberitalienischen Seen. Was mich jedoch zunehmend störte, war gar





aber der zweite Wagen, den ich be-
sichtigte, war ein Volltreffer. Er ge-
hörte den Besitzern einer Karos-
seriewerkstatt, welche ihn in „blu
lord“ neu lackiert hatten und deren
Tochter ihr Gesellenstück als Auto-
sattlerin an den Sitzen und Türver-
kleidungen des 1982er DS Pininfari-
na Spiders vollbracht hatte. Da auch
der Preis nach sehr kulantem Zuge-
ständnissen des Vorbesitzers stimmte,
konnte ich guten Gewissens zuschlagen
und habe dies nach ein-
einhalb Jahren noch keine Sekunde
bereut. Den einzigen Mangel, einen
nicht funktionierenden Öldruckmes-
ser, konnte ich schnell durch Ein-
bau eines neuen Gebers und eines
gebrauchten Anzeigeinstruments

zugelegt, den ich selbst restaurierte
und der außerdem noch einen ge-
tunten 30-PS-Motor bekam, was ihn
ziemlich alltagstauglich macht. Mit
dem über die ganze Dachlänge zu
öffnenden Klappdach entsteht damit
fast schon wieder ein Cabriogefühl,
aber trotzdem wollte ich wieder ein
„echtes“ Cabrio, und hier kommt der
Pininfarina Spider ins Spiel.

Warum noch ein Fiat? Wahrschein-
lich kamen da lange schlummernde
Affinitäten wieder an die Oberfläche,
verknüpften sich Assoziationen aus
längst vergangenen Tagen, geheime
Wünsche, die nun machtvoll ins Be-
wusstsein drängten. Über das 1500er
Cabrio habe ich ja schon geschrie-
ben, aber das war nicht der einzige
Fiat in meiner Autokarriere, es gab
da mal eine Bianchina Trasformabi-
le, einen 1100er Neckar, zwei weite-
re Italiener: einen Alfasud (mein ers-
ter Neuwagen) und eine Giulietta.
Kurzum: Nach der üblichen Recher-
che bei mobile.de konnte ich einige
Spider in meiner Nähe in die engere
Wahl ziehen.

Das erste Fahrzeug, das ich zur
Probe fuhr, war ein herunter geritte-
ner Automatik, für den der Verkäufer
einen viel zu hohen Preis verlangte,





z.B. auf einem internationalen Fiat 500 Treffen fast kein einziges Fahrzeug gesehen, welches noch im Originalzustand war und alle Teilnehmer erfreuten sich an den teils erheblichen Veränderungen und Verbesserungen.

einfacher zu handhaben als beim SL und die knochige Schaltung macht im Gegensatz zur 3-Gang-Automatik des SL viel Spaß. Natürlich fehlt das Gefühl des „schweren Wagens“, das satte Zuschlagen der „Tresortüren“ und überhaupt die Fertigungsqualität in jeder Ecke des Mercedes, aber das ist ja auch nicht das Ziel und die Aufgabe des Spiders! Wenn der Mercedes eher eine gute Maß deutsches Bier verkörpert, so kann ich den Spider mit einem perfekt gebrühten Espresso vergleichen.

beheben. Was mir nicht gefiel, waren die „Plastikholzverkleidungen“ am Armaturenbrett, weshalb ich dieses, die Mittelkonsole und den Handschuhfachdeckel mit blauem Leder bezogen habe, was mir persönlich besser gefällt, aber bestimmt Geschmackssache ist. Mit meinem Mercedes SL hätte ich damit nicht auf Treffen kommen dürfen, aber bei den Fiat-Leuten habe ich bisher den Eindruck, dass hier viel mehr Toleranz herrscht, was Veränderungen an den Fahrzeugen anbelangt. So habe ich

Was mir am Spider im Gegensatz zum SL nun besonders gefällt, ist das viel direktere Ansprechverhalten. Man sitzt viel näher an der Straße, das Einlenken ist wesentlich „sportwagenmäßiger“, die Seitenneigung in Kurven viel geringer, man spürt das Heck mit dem „Popometer“ ganz genau und der Durchzug des 2 l Einspritzers reicht völlig, um auch mal niedertourig dahinzugleiten. Mit der etwas schwergängigen Lenkung kommt auch meine Frau problemlos zurecht, das Verdeck ist wesentlich

Apropos Bier: Der Kofferraum des SL fasste locker drei Kisten, wohingegen ich in den des Spiders mit Mühe eine einzige bekomme. Aber dafür habe ich ja noch die Giardiniere, die mindestens sechs Kisten nebeneinander fasst!

Michael Ostertag

50 Jahre Geschichte: Der neue FIAT 124 SPIDER ist da!

Präsentiert wurde der neue Fiat 124 Spider auf der LA Auto Show (20. bis 29. November 2015)!

Lange mussten wir warten um zu sehen, wieviel Fiat 124 Spider aus einem Mazda MX-5 entstehen konnte.

Ich freue mich auf eine Probefahrt, da die Basis (der Mazda MX-5) wohl zurzeit einer der besten und günstigsten Sportwagen auf dem Markt ist.

Das Design gefällt mir gut!
Was denkt Ihr?

Redaktion
Timo Schütz





5. Spanferkelessen in Wolfsburg

Das Wochenende begann am Freitagnachmittag für uns Neueinsteiger mit dem Begrüßen der anderen Spiderfahrer auf der Terrasse des Hotels „An der Wasserburg“ wobei wir Probleme, hatten uns all die vielen Vornamen zu merken.

Nach Taxibestellung führte uns der Weg nach Wolfsburg in das Restaurant „Tannenhof“ zum Abendessen.



Danach erreichten wir zu Fuß die gut besuchte Laser-Licht Wasser-show im Wolfsburgener VW-Werk, die mit einem gewaltigen Feuerwerk endete.

Mit dem Taxi ging es dann zurück ins Hotel.

Der sonnige Samstag begann mit ausgiebigem Frühstück und der Anfahrt zu Nico. Vor seiner Privatresidenz war die Straße mit Spidern in allen Farben zugeparkt.

Ein schöner Anblick!

Anschließend begann die Rundfahrt nach Roadbook u. a. durchs ehemalige „Zonenrandgebiet“ mit nur einer schlechten Fahrbahn.



Unsere Spider Kolonne zog bei den Ortsdurchfahrten die staunenden Blicke des einen oder anderen Anwohners auf sich.

Zum Mittagessen in der Bowlingbahn „Just for fun“ in Bodenteich gab es Riesencurrywürste mit Pommes und selbstgemachtem Kartoffelsalat unter großen schattenspendenden Sonnenschirmen.

Nach der Stärkung ging es weiter zum 2. Stopp durch landschaftlich schöne Gegenden in das Hof-Café „Am Heiligen Hain“ in Wahrenholz.

Dort gab es eine riesige Auswahl



an selbstgemachten Torten und Kaffee satt in der extra für die Oldtimerfans angemieteten 1. Etage des Fachwerkhauses.

Die Tortenstücke waren gewaltig und schmeckten wie bei Oma.



Leider hatte man ja vorher schon die Currywurst gegessen!!

Dann die Rückfahrt zum Hotel mit anschließender 1,5 stündiger Pause.

Am Abend sind wir zu Nicos Werkstatt gelaufen, denn das knusprig gegrillte Spanferkel wartete schon auf uns.

Bei verschiedenen Getränken in gemütlicher Runde wurden bis in die späten Abendstunden überwiegend Spidergespräche geführt.

Die unzähligen technischen Ratschläge der anderen Spider-Fan-tiker waren für mich sehr hilfreich, wobei ich mir wohl nicht alles merken konnte.

Danke Nico für den „Schluck“ Bremsflüssigkeit am nächsten Morgen... Ich meine wirklich Bremsflüssigkeit...

Die straffe Tagesfahrt (bisher hat-



te ich den Spider immer mit Samthandschuhen angefasst) hat meinem 124er sehr gut getan.

Am Sonntag haben sich einige Spider noch einem kurzen Fahrzeugcheck in Nicos Werkstatt unterzogen, etwas Hilfestellung beim Partymöbelrückbau wurde geleistet und dann machte sich jeder mit schönen Erinnerungen an das gelungene Wochenende auf seinen Heimweg.

Oldifrank



ADAC | reisemagazin

Südliches Piemont

Die grünen Hügel Italiens

Weinbau — Die Macht der Winzertöchter

Handwerk — Der Schuhmacher des Papstes

Hotels — Gebettet wie ein König

Restaurants — Bei Mamma schmeckt's am besten

Natur — Das stillste Tal der Alpen



€ 9,50 (BeNeLux); € 10,20 (F, I, E)



4 198001 308105

30



TEXT: Detlef Dreßlein

FOTOS: Frank Stolle

Wenn Pier Franco Blengini vor seinem Haus steht, dann blickt er auf die große Geschichte. An dem geduckten Hügel, der dort von der Sonne gestreichelt wird, siedelten einst die Römer. Später kämpfte darauf Napoleons Armee. Die Schlacht im April 1796 war für das militärische Fortkommen der Franzosen so wichtig, dass sie auf dem weltbekannten Arc de Triomphe in Paris dargestellt ist. Im Zweiten Weltkrieg versteckten sich Partisanen auf der Anhöhe.

Wenn Pier Franco Blengini hinter seinem Haus steht, dann blickt er auf Weinberge und im Hügelland verstreute Örtchen, einen Flickenteppich aus grünen und braunen Farbtönen. Und natürlich hinüber zu den Alpen, wo der weiße Monte Viso in der ganzen Pracht seiner 3841 Meter herüberleuchtet. Signor Blengini besitzt ein gepflegtes Anwesen. Die Cascina Monsignore diente dem Bischof von Mondovì früher als Sommersitz. Sie wurde erbaut vor 300 Jahren und von Blenginis Familie vor gut 100 Jahren gekauft. Nachfahre Pier Franco erbte Mitte der Siebzigerjahre jedoch ein verkommenes Schmuckstück. „Un disastro“, sagt Blengini, und man braucht keinen Dolmetscher, um zu verstehen, was er meint.

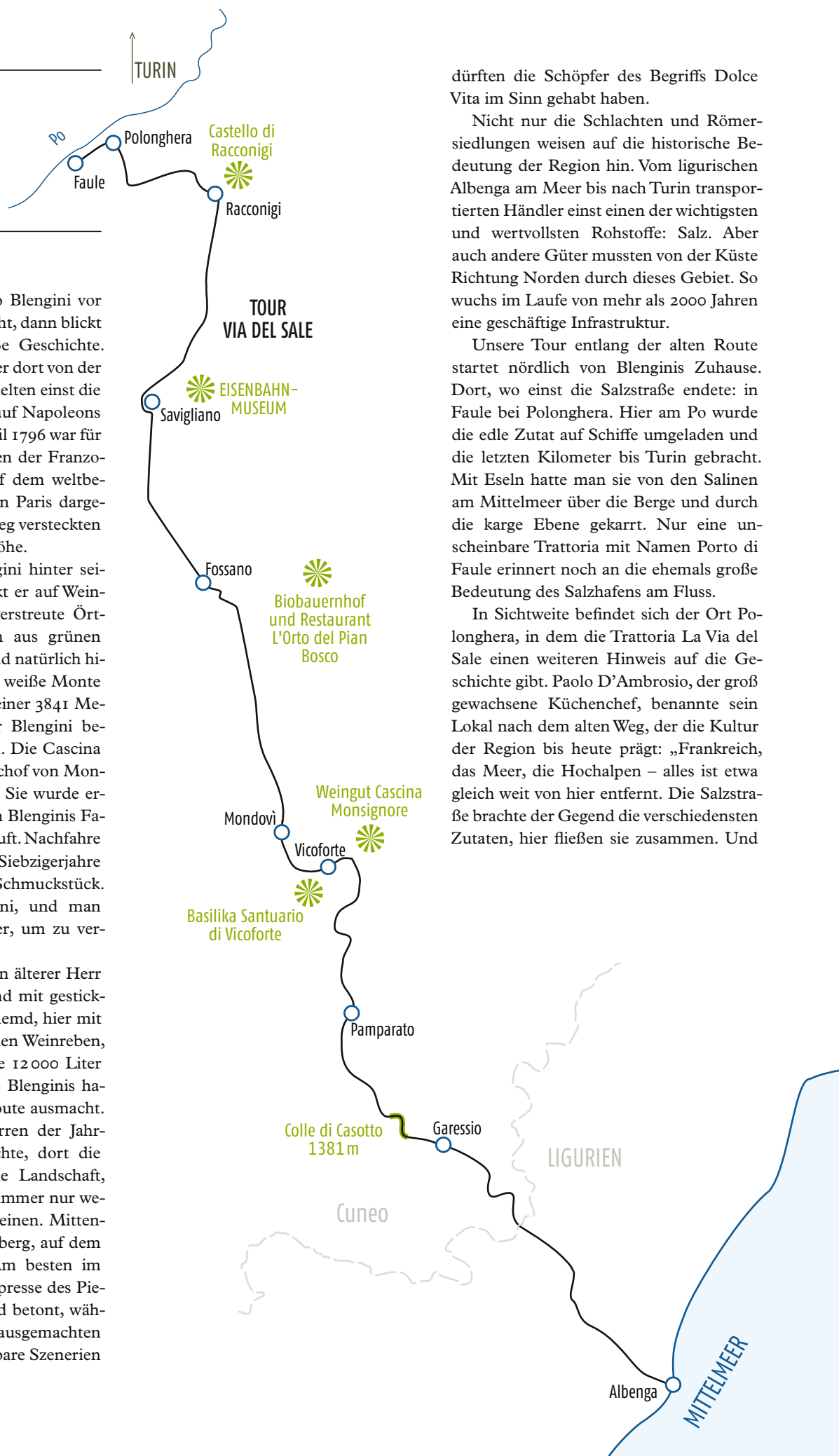
Heute wohnt Blengini, ein älterer Herr von dezenter Höflichkeit und mit gesticktem Monogramm im Oberhemd, hier mit seiner Gattin. Und mit seinen Weinreben, aus denen er jährlich an die 12 000 Liter feinen Dolcetto keltert. Die Blenginis haben im Blick, was unsere Route ausmacht. Hier die aufwühlenden Wirren der Jahrhunderte und der Geschichte, dort die spektakuläre piemontesische Landschaft, wo Hochgebirge und Meer immer nur wenige Kilometer entfernt scheinen. Mitten drin liegt sein privater Weinberg, auf dem die Ruhe greifbar wirkt. Am besten im Schatten „der schönsten Zypresse des Piemont“, wie Blengini lachend betont, während er ein Glas seines hausgemachten Roten einschenkt. Vergleichbare Szenarien

dürften die Schöpfer des Begriffs Dolce Vita im Sinn gehabt haben.

Nicht nur die Schlachten und Römersiedlungen weisen auf die historische Bedeutung der Region hin. Vom ligurischen Albenga am Meer bis nach Turin transportierten Händler einst einen der wichtigsten und wertvollsten Rohstoffe: Salz. Aber auch andere Güter mussten von der Küste Richtung Norden durch dieses Gebiet. So wuchs im Laufe von mehr als 2000 Jahren eine geschäftige Infrastruktur.

Unsere Tour entlang der alten Route startet nördlich von Blenginis Zuhause. Dort, wo einst die Salzstraße endete: in Faule bei Polonghera. Hier am Po wurde die edle Zutat auf Schiffe umgeladen und die letzten Kilometer bis Turin gebracht. Mit Eseln hatte man sie von den Salinen am Mittelmeer über die Berge und durch die karge Ebene gekarrt. Nur eine unscheinbare Trattoria mit Namen Porto di Faule erinnert noch an die ehemals große Bedeutung des Salzhafens am Fluss.

In Sichtweite befindet sich der Ort Polonghera, in dem die Trattoria La Via del Sale einen weiteren Hinweis auf die Geschichte gibt. Paolo D'Ambrosio, der groß gewachsene Küchenchef, benannte sein Lokal nach dem alten Weg, der die Kultur der Region bis heute prägt: „Frankreich, das Meer, die Hochalpen – alles ist etwa gleich weit von hier entfernt. Die Salzstraße brachte der Gegend die verschiedensten Zutaten, hier fließen sie zusammen. Und





Fahren Sie über Los: unser Start bei Faule. Hier wurde das Salz auf Schiffe verladen

ich koche damit“, sagt D'Ambrosio, ein Hüne, der zum Einkaufen gern mit dem Motorrad durch die Nachbarschaft braust. In einer seiner beliebtesten Kreationen, Bagna cauda, kombiniert er etwa Sardinien mit Alpensahne. Das sind die Gegensätze, die im südlichen Piemont ein komplexes Kunstwerk ergeben.

Diese Mischung macht Spaß, vor allem kulinarisch. Auch die Landschaft entfaltet nach ein paar Kilometern ihre Reize. Bei Mondovi (und dem Weingut der Blenginis) verabschieden wir uns von der trüben Zweckarchitektur aus dem Betonbaukasten und den verspiegelten, bronzefarbenen Büroquadranten. Aber so ist das eben: Wie ein guter Barolo sich nicht auf den ersten Schluck erschließt, fordert auch die Landschaft ein wenig Anstrengung, bis sie dem Betrachter ihre Schönheit offenbart. Zum Beispiel gibt es bei Pamparato eine uralte, steinerne Brücke, aber davor stehen drei Abfallcontainer. Erst wer die Perspektive wechselt und die Mülltonnen aus dem Blickfeld nimmt, erkennt die Eleganz des Bauwerks.

Wer sich einlässt, bekommt viel zu sehen. In Racconigi befand sich im Mittelalter an der Kreuzung zweier Salz-Handelsrouten eine Festung, auf deren Grundmauern später ein Schloss erbaut wurde. In dem Ort wirkt das Castello di Racconigi reichlich überdimensioniert, allein in den

Park würden alle übrigen Häuser hineinpassen. Aber es ist die Einnahmequelle schlechthin, denn nicht nur Italiener, auch viele französische, britische und einige deutsche Urlauber kommen hierher. An die 200 000 Menschen jährlich.

Giuse Scalva sitzt etwas unruhig auf ihrem Drehstuhl in einem düsteren Flügel des Schlosses. Den rechten Arm auf die Lehne gestützt, immer bereit, aufzuspringen und Broschüren oder Bücher aus einem Regal zu holen. Vom Typ her und mit ihrem orangefarbenen Blazer erinnert sie an Angela Merkel. Giuse Scalva ist Direktorin des Schlosses. Und nicht nur das, nein, sie erzählt gern von all den kulturellen und archäologischen Aktivitäten, die sie verantwortet. Das Schloss ist nur ein Teil. Bereits um das Jahr 1200 entstand an dieser Stelle eine Festung, im Laufe der Epochen wurde um-, aus- und neu gebaut, bis zum heutigen Stand. Und der ist nach wie vor ein Potpourri: aus Barock, dem 19. Jahrhundert und sechs Storchennestern auf dem Dach.

Italien war nur 85 Jahre lang Monarchie (von 1861 bis 1946), aber Racconigi in dieser Zeit ein Fixpunkt der herrschenden Savoyer. Hier fanden Hochzeiten statt, Staatsbesuche, und hier verbrachten die Royalen auch ihre Sommerferien. „Das Besondere an diesem Schloss ist die noch vollständig erhaltene Einrichtung. Und zwar mit Möbeln aus verschiedenen Epochen. So kann man sich das Leben der Königsfamilie gut

vorstellen“, sagt Giuse Scalva. In den Fluren und Zimmern hängen 1800 Gemälde mit barocken Damen in Robe und gekrönten Herren in heroischer Haltung. Aber da gibt es auch ein Schlafzimmer im sachlichen Stil der Zwanzigerjahre, es ist jener Flügel, in dem Umberto II., der letzte König Italiens, geboren wurde. In der Palastküche, in der noch alle damals benutzten Geräte zu bewundern sind, verstärken Pappmaschee-Obst und Plastikhühner den Eindruck, es brauche nur einen Zauberkuss – und alles erwache wieder zu höfischem Leben. Dabei ist es lang her, dass hier pompös gekocht wurde, zum Beispiel 1909, als der russische Zar samt Entourage zu Gast war.

Mit Weltpolitik hat Alberto Morra nichts am Hut. Er arbeitet seit Langem als Aufseher im Museo Ferroviario Piemontese, dem Eisenbahnmuseum von Savigliano. Seine Lebensinhalte heißen D461 und ALN 772 – mächtige Loks, die von Eisenbahnfreunden und Kindern bestaunt werden. Das Museum ist neben einem größeren Haus bei Neapel das wichtigste seiner Art in Italien, schließlich ist Savigliano die „Stadt des Zuges“. Hier wird der Neigetechnikzug Pendolino gebaut, einst von Fiat, heute vom französischen Konzern Alstom. Trotz des idealen Standorts hat Morra ein Problem: „Die Leute kommen von überall her – nur nicht aus Savigliano“, klagt er. Vielleicht hatten das die Planer vorhergesehen und die Notbremse →

Schlossherrin: Giuse Scalva ist Direktorin des Castello di Racconigi.

In der Palastküche bekommt man einen Einblick in den monarchischen Alltag





Freizeitwinzer: Vier 3000-Liter-Gärtanks braucht Pier Franco Blengini, um seine ganze Ernte zu verarbeiten. Genug für ein Hobby



gezogen: Ursprünglich hätte das 1978 eröffnete Museum größer ausfallen sollen – das verrät nahe der Kasse ein Modell eines imposanten Gebäudekomplexes. In Wirklichkeit besteht das Museum nur aus einer kleinen Ausstellungshalle und einem größeren Freiluftbereich. „Aber wir haben vor, das Haus zu vollenden“, sagt Alberto Morra. Den Zweifel im Blick kann er nicht unterdrücken.

Gerade auf dieser ersten, landschaftlich eher unaufregenden Hälfte der Route lohnt es sich, hin und wieder abzuschweifen. So gelangen wir zum Bauernhof von Andrea Giaccardi und seiner Frau Manuela. Das Paar gehörte zu den ersten Biobauern in der Gegend, bereits seit 1997 pflanzen sie Zwiebeln, Kürbisse und Haselnüsse streng biologisch an.

Auch hier lässt sich die Via del Sale geschmacklich erleben. Der Hofladen wirkt etwas schrullig, Spinnweben zieren das Weinregal, was natürlich passieren kann, wenn die Natur regiert. 2009 eröffnete nebenan das Lokal L'Orto del Pian Bosco, in dem die Giaccardis ihr Gemüse von einem Küchenchef zu feiner piemontesischer Kost veredeln lassen. „Aber man bekommt auch ein schönes Stück Fleisch“, sagt Giaccardi und lächelt. Mit seinen friedlichen Augen, dem lässigen T-Shirt und dem struppigen Bart entspricht er

voll und ganz dem Klischeebild eines Biobauern. Anfangs, als das Umweltbewusstsein der meisten Kunden noch ein zartes Pflänzchen war, hatte die kleine Familie zu kämpfen. Inzwischen verkauft sie ihr Gemüse im gesamten Piemont und bis nach Frankreich.

Strahlend und schön: ein Fiat 124 Spider von 1970, Sonnenschein und altes Gemäuer



Spätestens ab Mondovi sind die Orte nicht nur interessant, sondern auch ein optisches Erlebnis. Mondovi liegt zur Hälfte auf einem Hügel, die Altstadt ist verwinkelt und das, was gern malerisch genannt wird. Viele Fassaden blättern und verblassen zwar, fast nichts wirkt renoviert, aber das sorgt für authentischen Charme. Hier lohnt es sich, auf der Piazza Maggiore kurz auszuruhen. Denn anschließend steuern wir noch eine Sehenswürdigkeit an, eine, die es in sich hat.

In der Nähe von Mondovi liegt Vicoforte, und dieses Örtchen ist quasi eine Beigabe zur Basilika Santuario di Vicoforte. Die Wallfahrtskirche überragt hier jedes andere Gebäude und hat sich raumgreifend in der Mitte breitgemacht. Den Platz braucht sie auch: Die Basilika besitzt die größte elliptische Kuppel der Welt – sie ist 75 Meter hoch, bei einem Durchmesser von 37 Metern. Die Kühle im Innern und die Pracht der Fresken auf einer Fläche von gut 6000 Quadratmetern lassen den Besucher ehrfurchtsvoll verharren.

Hinter Vicoforte tauchen wir in die Natur ein. Es geht über beschattete Serpentine hinauf bis auf 1381 Meter. Die Ortschaften werden immer kleiner und wirken zudem verlassen, weil die meisten Bewohner tagsüber die Fensterläden schließen. Unser entschleunigter Fahrstil lässt es zu, dass der Blick auch mal zu den bewaldeten Hügelchen und Bergen entkommt, und spätestens oben auf dem Pass Colle di Cassotto genießen wir aus unserem Cabrio einen prächtigen Überblick: Für solche Strecken ist der Fiat 124 Spider in Turin einst erfunden worden. Die mittelalterliche Ortschaft Garessio mit ihren steinernen Gassen ist ein letzter Haltepunkt. Dann nähern wir uns dem Meer. Das Piemont und die Provinz Cuneo verabschieden sich brav mit einem blauen Verkehrsschild. Auf dem letzten Stück zum Strand von Albenga fahren wir durch Ligurien. Hier liefen die Esel früher mit ihrer Last los. Die Transporte bescherten der Gegend Reichtum, Handel, Kultur.

Köche kennen die Kraft des Salzes. Und Autofahrer auf der Via del Sale staunen, wie die weiße Zutat bis heute eine ganze Region würzt.

—> Info Autotour ab Seite 40



Höhen und Tiefen: An der Salzstraße, die Alpen und Meer verband, wurde immer gekämpft und gehandelt. Hier der friedliche Blick vom Weinberg der Familie Blengini nach Nordwesten





Große Kunst: Auf mehr als 6000 Quadratmetern haben Künstler ihre Fresken in der Basilika von Vicoforte ausgebreitet. Platz ist reichlich da, denn die 75 Meter hohe elliptische Kuppel ist die größte ihrer Art weltweit



Kleine Kunst: Dass Paolo D'Ambrosio die Pasta selbst macht, mit Liebe und besten Zutaten, ist Ehrensache. Seine Trattoria La Via del Sale liegt am Beginn unserer Strecke. Weiter südlich kommen wir nach Mondovì und auf seine beschauliche Piazza Maggiore (unten rechts), danach geht es in die Berge und nach Garesio



Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der ADAC Verlag GmbH & Co. KG, München. Das ADAC Reisemagazin Piemont ist erhältlich unter www.adac.de/shop



■ FIAT 124 SPIDER TURBO

mit Turbolader

KLASSIKER

Viel **Luft** für wenig

■ Ein Fiat 124 Spider als Turbo? Haben wir da was verschlafen? Ja, macht aber nichts, nur Amerikaner mussten bei dem Thema wach sein. In Europa gab's den Turbo-Spider offiziell nie zu kaufen. Er war eine Notlösung. Gerade deshalb ist er heute ein interessantes Auto.

Die Abgasturbine in der Modellvariante CS0 (CS-Null, das ist die erste mit Einspritzung) rettete nämlich den Sport-Gedanken über die ersten Phasen der US-Abgasentgiftung! Ab Mitte der 70er-Jahre, während der großen Energiekrise, wurde das landesweit gültige Tempolimit von 55 Meilen pro

Stunde eingeführt. Vor allem aber sollten damals neue Emissionsregeln die Luftqualität verbessern, besonders im Bundesstaat Kalifornien, der unter Smog-Glocken litt. Von diesen Gesetzen des sogenannten Federal Clean Air Act (Magerbetrieb, Abgasrückführung) wurde der ursprüngliche





DER SAUGER
www.autobild.de/fiat124spider

Lire

Der Turbolader im Fiat 124 Spider begeisterte die amerikanische Kundschaft zunächst. Dann wurde klar: Er ist eine Notlösung, die ganz neue Probleme schafft

1,8-Liter-Vergaser-Vierzylinder des 124 schon so gewürdigt, dass gerade 86 PS übrig blieben. Die zweite Stufe des Gesetzes nötigte Fiat dann 1978 zum Einbau des Zweiliter-Doppelnockenwellenmotors aus dem 132er, doch selbst der leistete hier bloß noch 81 PS; in Kalifornien gar nur 75. Mit Dreistufenautomatik war das ungenießbar.

Selbst wenn damals auch Ford Mustang mit 87 PS unters Volk gelassen wurden: So ging es nicht weiter! 1981 und 82 ließ Fiat von der New Yorker Firma Legend Industries in 700 Autos nachträglich Turbo-Kits einbauen. Der Lader war hochwertig: IHI/Borg-Warner Typ RH B6, der gleiche wie im Maserati Biturbo. Im Ergebnis kam der

Wagen endlich wieder auf eine standesgemäße Leistung: 115 PS und dazu ein fülliges Drehmoment, trotz fehlenden Ladeluftkühlers. Die Kunden waren angetan.

Der 124 Spider Turbo ist also automobillhistorisch interessant, und zwar nicht nur aus amerikanischer Sicht. Aber ist er auch interessant zu fahren? ►



Das Zentralorgan der Turbo-Freunde (rechts) ist im Fiat Spider mehr als nur Deko. Wenn der Zeiger ins Rote schnell und 170 PS übers Auto herfallen, ist wieder das Wastegate kaputt. Ansonsten macht der sanfte Turbo großen Spaß. Schön ist er auch mit seinen „big tits“ – so werden in den USA die Beulen auf der Haube genannt



FOTOS: M. GLOGER (3)



FIAT 124 SPIDER TURBO

Machen wir einen Versuch! Ein paar Handvoll dieser Exoten sind über die Jahrzehnte nach Deutschland gekommen. Am Steuer eines solchen Importautos zeigt sich: Dieser Turbo ist einer der milden Sorte. Kein plötzlicher Bums radiert überfallartig die Hinterräder weg. Ohne Turboloch und unter leichtem Turbopfeifen geht alles sehr gesittet vonstatten.

Fiat und die Firma Legend wählten damals nämlich erstens eine hohe Grundverdichtung und eine geringe Aufladung von 0,4 Bar, um den für hohe Drücke ungeeigneten Motor nicht zu massakrieren.

Zweitens montierten sie den nur handgroßen Lader direkt am Auspuffkrümmer, sodass er wegen des kurzen Wegs des Abgases spontan reagierte. All das machte den CS0 zum angenehmen, unkomplizierten Gleiter, wie ihn Amerikaner eben mögen.

Wir dürfen aber nicht vergessen, dass die Turbotechnik für Pkw damals noch in den Kinderschuhen steckte. Der 124 Turbo war nicht nur Fiats erster Turbo-Benziner, sondern auch das weltweit erste Cabrio mit dem Ding. Trotz der braven Auslegung war die

Zuverlässigkeit mangelhaft. Legendar sind Hitze Probleme der Legend-Konstruktion, weil die Turbine an den heißesten Teilen des Motors sitzt. Der Abstand zwischen Krümmer mit Turbo und dem Plastik-Ansaugluftkasten beträgt keine fünf Zentimeter. Wenn man beherzt „europäisch“ fährt (was Amerikaner wegen der Tempolimits selten tun), schmilzt der Luftkasten dahin, der Motor zieht Fremdluft, läuft zu mager, fängt an zu klingeln und zerstört sich rasch selbst. Da gehörten eigentlich Hitzebleche

KLASSIKER mit Turbolader



Von welcher Seite man auch guckt, die Proportionen des Fiat 124 Spider stimmen aus jedem Blickwinkel. Selbst die fülligen US-Stoßstangen sind nicht so schlimm wie etwa beim MGB. Auch bei den Details gaben sich Fiat beziehungsweise Pininfarina große Mühe. Verchromte Heizungshebel (aber wenig Heizwirkung), wunderbares Wurzelholz, Türgriffe als Kleinkunstwerke und überhaupt ziemlich viel Chrom



In der Prä-Motorper-Plastikdeckel-verstecken-Ära gab es Design am Triebwerk. Der rote Schriftzug „Turbo Spider“ auf dem Luftsammler machte schon was her. Der Edelstahl-auspuff an unserem Modell ist ein bisschen dicker als normal, ebenso die Reifen, 205er statt 185er, dennoch auf Serien-Rädern



FOTOS: M. GLOER (10)

dazwischen, die sich Legend aber sparte. Auch die Unterdruckdose des Wastegate-Ventils liegt im besonders heißen Bereich. Es bläst überschüssigen Ladedruck irgendwann nicht mehr ab, und der Fahrer freut sich über eine sprunghaft auf 170 und mehr PS gestiegene Leistung – bis ihm alles um die Ohren fliegt. Am Steuer des Fiat 124 muss man deshalb eigentlich immer die Ladedruckanzeige im Auge behalten. Um sie im Blickfeld unterzubringen, betrieben Fiat und Legend Aufwand. Sie sitzt an der Stelle des Wasserthermometers, das an den Ort der Zeituhr rückte, die unorthodox auf den Handschuhfachdeckel montiert wurde. Wegen der nur mühsam beherrschbar gemachten, unzuverlässigen Technik schmissen einige Besitzer die Lader später sogar aus ihren 124ern raus.

Trotzdem: Der Turbo rettete den Spider in die freudlosen frühen 80er-Jahre. Er wurde ab 1981 für 2700 Dollar Aufpreis (insgesamt 15 000 Dollar) verkauft. Dazu gehörten sekundäre Kraftmerkmale wie Räder mit Turbo-Anklang im Design und breitere 185er-Reifen sowie ein bisschen

aufgeklebtes turbothematisches Dekor. Vor allem aber war der Turbo der Basisvariante fahrdynamisch überlegen, selbst wenn die inzwischen 105 PS leistete, dank Bosch-Benzineinspritzung (L-Jetronic) und geregelter Kat.

Dass es nie viele 124 Turbo gab, liegt übrigens nicht nur an den Mängeln des Autos, sondern auch an den Mängeln des Konzerns. 1983 verabschiedete sich Fiat tutto completo aus Amerika. Der Ruf war ruiniert, nachdem die lausige Qualität der Massenautos wie Ritmo (dort Strada genannt) oder 131 (Brava) selbst Amerikanern zu viel geworden war. Fiat wurde im Volksmund zu „Fix it again, Tony“. Einzig der Spider blieb, denn er hatte seine Fans. Für uns ist die Geschichte trotzdem hier schon zu Ende, denn die Turbo-Variante wurde wieder gestrichen, und das Auto firmierte fortan unter Pininfarina, wo es ja auch entworfen und gebaut worden war. Designer war übrigens der Amerikaner Tom Tjaarda, er zeichnete auch De Tomaso Pantera, Lancia Y10, Chrysler LeBaron.

Allerdings gibt es einen Nachsatz zum aufgeladenen 124er, und der betrifft Deutschland. Die klassischen Formen, das Armaturenbrett aus schön gemasertem Holz, das leichtgängige Verdeck, die neutrale Straßenlage waren hierzulande beliebt; selbst die verwindungsfreudige Karosserie, die schwergängige Lenkung und die schrullige Sitzposition mit zu hoch stehendem und zu flach angewinkeltem Lenkrad konnten Spider-Fans nicht schocken. Der 1974 vom deutschen Markt genommene 124 Spider kam deshalb zurück, als die Verkaufszahlen in Amerika in den Keller gingen. Es hieß nun auch hier Pininfarina Spidereuropa und leistete 105 Saug-PS, was aber nicht mehr so gut in die Zeit passte. Krönung des Programms wurde deshalb – und diesmal nur für Europa – der Volumex, wiederum eine aufgeladene Variante, diesmal mit Roots-Kompressor und 135 PS. Bevor allerdings Häme aufkommt angesichts der scheinbaren Überlegenheit der aufgeladenen Europa-Version: Ein Ausbund an Zuverlässigkeit war der Kompressorwagen auch nicht. *Bernhard Schmidt*



FIAT 124 SPIDER TURBO



PLUS/MINUS

Zum Fiat 124 Spider gibt es eine ganze Menge Positives zu vermelden: Klassisch schönes, ewig gültiges Pininfarina-Design, narrensicheres Fahrwerk, viel Fahrspaß, robuste Technik, ziemlich problemlose Teileversorgung; (noch) relativ günstige Preise, Chance auf Wertsteigerung. Doch die seltene und natürlich sehr viel komplexere Turbovariante ist heikel, auch wenn der Motor schön geschmeidig läuft und dennoch mit Nachdruck zu Werke geht. Im Inneren am Getriebetunnel wird es auch sehr heiß. Kompliziert, ja unausgereift ist die Turbotechnik des Italieners. Er neigt zum Überhitzen und zur Selbstzerstörung. Zudem ist der Spider generell ein Freund der Oxidation. Schweller und Radhäuser rosten legendär, auch wenn ab Ende der 70er Innenkotflügel aus Kunststoff eingebaut wurden, die das Schlimmste verhinderten.

ERSATZTEILE

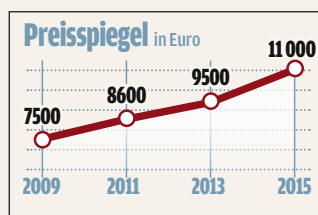
Beim Fiat Spider an sich kein Problem, denn die Technik stammt vorwiegend aus der Großserie. Es gibt zudem zahlreiche Spezialisten. Doch beim Turbo und seiner Peripherie wird es schwierig. Für den kleinen, sehr leichten (6,5 Kilo) IHI-Borg-Warner-Lader ist die Ersatzteillage kritisch, obwohl er (mit Wasserkühlung) auch im Maserati Biturbo und außerdem in diversen Isuzu- und Mazda-Modellen eingebaut wurde. Auch die Kolben sind beim Turbo wegen der reduzierten Verdichtung anders und nirgends mehr zu kaufen.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihenvierzylinder, vorn längs • zwei oben liegende Nockenwellen, Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder, Bosch L-Jetronic-Einspritzung und IHI/Borg-Warner RH86 Abgasturbolader • Bohrung x Hub 84 x 90 mm • Hubraum 1995 cm³ • Leistung 85 kW (115 PS) bei 6000/min • max. Drehmoment 128 Nm bei 3600/min **Antrieb/Fahrwerk:** Fünfgang-Schaltgetriebe • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung vorn an Querlenkern, Federbeinen und Stabi; hinten Starrachse an Längslenkern, Schraubenfedern, Panhardstab und Stabi • Scheibenbremsen rundum • Lenkung Schnecke/Rolle • Reifen 185/60 HR 14 **Maße:** Radstand 2280 mm • L/B/H 4137/1615/1270 mm • Leergewicht 1083 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 8,6 s • Spitze ca. 177 km/h • Verbrauch 11,2 l/100 km **Neupreis:** 15000 US-Dollar (1982)

MARKTLAGE

Angebote Turbo? Praktisch keine. Nur 25 Stück soll es in Europa geben, denn er war ja allein für den US-Markt vorgesehen. Ansonsten ist die Lage für den 124 Spider gut. Das Angebot ist reichlich, auch wenn die Mehrheit der bei uns fahrenden und angebotenen Spider aus den USA stammt.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 3, d.h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

EMPFEHLUNG

Kein Turbo! Auch besser nicht den von 1983 bis 85 gebauten Volumex mit Roots-Kompressor und 135 PS kaufen. Beide sind störanfällig. Wir empfehlen den Spider als Sauger. Frühe Modelle werden schon teuer, die zuletzt bei uns unter der Marke Pininfarina und dem Modellnamen Spidereuropa verkauften Modelle mit Bosch L-Jetronic und 115 PS sind die robustesten und günstigsten. Man muss sich nur die dicken US-Stoßstangen wegdenken. Beim Kauf auf Rost achten, auch bei US-Importen. Die haben oft auch von der Sonne durchgeglühte Interieurs.

Klassiker mit Turbolader

HISTORIE

1966 wurde der Fiat 124 Sport Spider mit 1,4-Liter-90 PS-Motor auf dem Turiner Salon vorgestellt. Gezeichnet hatte ihn Tom Tjaarda, ein bei Pininfarina angestellter US-Designer. Er war Urheber eines edlen Corvette-Entwurfs namens Rondine, der allerdings nicht zum rustikalen Selbstbild von GM gepasst hatte und abgelehnt worden war. Fiat fragte daraufhin, ob man nicht auf Rondine-Basis einen Spider entwerfen könnte. Die USA wurden der wichtigste Markt für das Auto; bei uns stoppte Fiat ab 1974 den Verkauf. Inzwischen hatte der Spider 1,6 Liter Hubraum und 110 PS, später dann 1,8 Liter und 118 PS. 1978 kam ein Zweiliter-Einspritzer, wegen der Abgasbestimmungen jedoch nur mit 81 PS. Das war Anlass für den 115-PS-Turbo. Parallel wurde eine Version mit Bosch L-Jetronic und 105 PS angeboten. Die kam wieder zu uns, mit 115 PS. Später gab es den Volumex mit 135 Kompressor-PS. 1985 war Schluss.



Fiat Uno Turbo (1985-95) 105 PS aus 1300 Kubik, damit war er der italienische GTI. Mit Kat 100 PS



Fiat Croma Turbo i.e. (1985-89) 155 PS aus zwei Litern. Koproduktion mit Saab und Alfa



Coupé Fiat (1994-2000) Erst 190, dann 220 PS, zwei Liter, Spitze 250, der schnellste Fiat aller Zeiten!



Fiat Punto GT (1994-99) 130 PS aus 1,4 Litern, Spitze 200, Nachfolger des Uno Turbo

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★☆☆
Preisprognose	★★★★☆

ADRESSEN

Clubs: www.fiatspider.de; www.fiat-spider.de; www.spiderplace.de

Literatur: Eberhard Kittler: Das große Fiat-Spider-Buch, Heel 1996, ab 17,90 Euro; E. Kittler: Schrader-Typen-Chronik, Fiat 124, Motorbuch 2007, 12,95 Euro

**Clubtermine:**

Jahreshaupttreffen 2016 13. – 16.
Mai in Bad Dürkheim,
Organisation: Carmelo Siragusano

Herbsttreffen 2016

09. – 11. September in Berlin,
Organisation: Klaus Eichert

Jahreshaupttreffen 2017

Michael Dusch, Hamburg

Herbsttreffen 2017

Christoph Hain, Stuttgart

Januar 2016

14.01.2016 - 17.01.2016 Inter-
Classics Brüssel 2016, Brüssel
Expo, Brüssel

15.01.2016 - 16.01.2016 Winter-
rallye Steiermark 2016, Leoben,
Steiermark

16.01.2016 8. Magdeburger
Winterteilemarkt für Oldtimer,
Magdeburg – Tessenowstrasse,
Sachsen-Anhalt

19.01.2016 - 23.01.2016
Legends Winter-Classic 2016,
Oberjoch, Bayern

29.01.2016 Rallye Monte Carlo
Historique startet 2016 in Bad
Homburg, Bad Homburg v. d. Hö-
he, Kurhaus, Hessen

Februar 2016

03.02.2016 - 07.02.2016 Salon
Retro Mobile 2016, Paris, Paris

05.02.2016 - 07.02.2016 Bremen
Classic Motorshow 2016, Bremen
Messe, Bremen

07.02.2016 - 21.02.2016 AvD-
Histo-Monte 2016, Mainz – Guten-
bergplatz, Rheinland-Pfalz

07.02.2016 6. Cottbuser Winter-
teilemarkt für Oldtimer, Cottbus –
Messehallen, Brandenburg

12.02.2016 - 14.02.2016 Auto-
motoretro 2016, Turin – Lingotto
Fiere, Piemont

12.02.2016 - 13.02.2016 Winter-
classic - Hauptquartier Teichalm
2016, Teichalm, Steiermark

18.02.2016 - 21.02.2016 London
Classic Car Show 2016, London

19.02.2016 - 21.02.2016 Schnau-
ferl Winter Rallye „Rund um
Schotten“ 2016, Schotten, Hessen

27.02.2016 15. Riesaer Winter-
teilemarkt für Kfz-Verteranen,
SACHSENarena Riesa, Sachsen

März 2016

04.03.2016 - 06.03.2016 Antwer-
pen Classic Salon 2016, Antwer-
pen, Flandern

05.03.2016 - 06.03.2016 OSNA-
Oldies 2016, Osnabrück – Blu-
menhaller Weg, Niedersachsen

12.03.2016 - 13.03.2016 Techno-
rama Kassel 2016, Kassel –
Damaschkestraße, Hessen

13.03.2016 Oldtimertreffen Sai-
soneröffnung Attendorn 2016,
Attendorn – Kölner Straße,
Nordrhein-Westfalen

17.03.2016 - 20.03.2016 Retro
Classics Stuttgart 2016, Stuttgart
– Messe, Baden-Württemberg

19.03.2016 16. Frühjahrsteile-
markt 2016, Petersberg OT Teicha,
Sachsen-Anhalt

19.03.2016 - 20.03.2016 Old-
timer-Rallye-Training - Bad
Kreuznach, Bad Kreuznach,
Rheinland-Pfalz

19.03.2016 4. Internationale aus-
trian SAFARI classic, Ebenfurth,
Niederösterreich

April 2016

06.04.2016 - 10.04.2016 Techno-
Classica 2016, Essen, Nordrhein-
Westfalen

09.04.2016 - 17.04.2016 Auto
Mobil International (AMI) 2016,
Leipzig – Messe, Sachsen

09.04.2016 - 10.04.2016 Old-
timer-Rallye-Training Früh-
jahr 2016, Bad Kreuznach,
Rheinland-Pfalz

09.04.2016 Saisonstart der
Sauschwänzlebahn, Blum-
berg – Bahnhofstraße,
Baden-Württemberg

10.04.2016 35. Torgauer

Oldtimer-Teilemarkt, Torgau,
Sachsen

10.04.2016 Benefizfahrt,
Blumberg – Bahnhofstraße,
Baden-Württemberg

16.04.2016 Rollendes Museum
Wiesbaden 2016, Wiesbaden –
Friedrich-Ebert-Allee, Hessen

17.04.2016 Oldtimertreffen
Attendorn April 2016, Atten-
dorn – Burg Schnellenberg,
Nordrhein-Westfalen

22.04.2016 - 23.04.2016 12.
ADAC Metz-Rallye-Classic, Stein
bei Nürnberg – Mühllohweg,
Bayern

22.04.2016 - 24.04.2016 7. In-
ternationales Oldtimer Bust-
treffen 2016, Bad Mergentheim,
Baden-Württemberg

22.04.2016 - 24.04.2016 Vintage
Race Days 2016, Rastede – Den-
kmalsplatz, Niedersachsen

24.04.2016 - 30.04.2016 Im
Weingut wohnen, bezaubern-
de Südtoscana & faszinierendes
Südbrien erfahren!, Sarteano
(SI), Umbrien

28.04.2016 - 01.05.2016 Arabel-
laClassics ROUTE 2016, München
– Denningerstraße, Bayern

30.04.2016 - 01.05.2016 15.
ADAC/VBA-Classic-Rallye, Berlin –
Angerburger Allee, Berlin

30.04.2016 - 02.05.2016
Donington Historic Festival
2016, Donington Park Circuit,
Leicestershire

Mai 2016

01.05.2016 - 08.05.2016 Vom Or-
vieto Classico zum Chianti Classi-
co, Orvieto, Umbrien

05.05.2016 Nationaler Dampfzug-
tag - Nationale Stoomtreindag,
Beekbergen, Gelderland

15.05.2016 Oldtimertreffen
Attendorn 2016, Attendorn,
Nordrhein-Westfalen

15.05.2016 - 16.05.2016 Zeitrei-
sen an der Sauschwänzlebahn,



Blumberg – Bahnhofstraße,
Baden-Württemberg
15.05.2016 3. Pfingst-Rallye-
Rurich, Hückelhoven-Rurich,
Nordrhein-Westfalen
15.05.2016 - 16.05.2016 Pfingst-
dampf bei der Selfkantbahn
2016, Gangelt-Schierwaldenrath,
Nordrhein-Westfalen
18.05.2016 - 27.05.2016 26. EU-
ROPEAN VETERAN RALLY, SWE-
DEN, Eindhoven, Nordbrabant
18.05.2016 - 21.05.2016 Black
Forest Classic 2016, Heimsheim,
Baden-Württemberg
19.05.2016 - 21.05.2016 9. Kara-
wanken-Classic 2016, Pörschach
am Wörthersee, Kärnten
19.05.2016 - 22.05.2016 Mille
Miglia 2016, Brescia, Lombardei
21.05.2016 - 22.05.2016 Gol-
den 50' & 60' – Cars & Rock'n'Roll
2016, Lebach, Saarland
21.05.2016 Rhein-Hunsrück-Clas-
sic 2016, Stromberg – Kiefernweg,
Rheinland-Pfalz
21.05.2016 6. Magdeburger Oldti-
mertag, typenoffen mit Teilemarkt,
Magdeburg, Sachsen-Anhalt
21.05.2016 - 22.05.2016 OLDTI-
MER-TREFFEN FÜR FEUERWEHR-
FAHRZEUGE, Braunau am Inn –
Laaber Holzweg, Oberösterreich
21.05.2016 - 22.05.2016 28. Luft-
hansa Klassikertage 2016, Hat-
tersheim, Hessen
22.05.2016 Schwarzwaldhof-Inge-
nieurfahrt Mai, Blumberg – Bahn-
hofstraße, Baden-Württemberg
22.05.2016 - 29.05.2016 Unter-
wegs im Grenzgebiet: Umbrien &
Südtoscana, Chisui (SI), Umbrien
26.05.2016 - 29.05.2016 33. In-
ternationale HMSC Oldtimerrallye
Wiesbaden 2016, Wiesbaden –
Schloßplatz, Hessen
26.05.2016 - 29.05.2016 Bed-
fordtreffen für Bedford-Blitz Fahr-
zeuge 2016, Holzminden – Stah-
ler Ufer, Nordrhein-Westfalen
27.05.2016 - 29.05.2016 Dordt

in Stoom 2016, Dordrecht,
Südholland
28.05.2016 - 29.05.2016 The
Jukin'50's 2016, Verl-Kaunitz,
Nordrhein-Westfalen
29.05.2016 - 05.06.2016 Fasz-
nierendes Südumbrien & zauber-
hafte Südtoscana, Todi, Umbrien
29.05.2016 Oldtimer im Park Bad
Neuenahr, Bad Neuenahr – Kur-
gartenstrasse, Rheinland-Pfalz

Juni 2016

03.06.2016 - 05.06.2016 Apolda-
er Oldtimer-Schloss-Treffen 2016,
Apolda, Thüringen
03.06.2016 - 04.06.2016 Blei-
che Motor Trophy 2016, Wald ZH,
Zürich
03.06.2016 - 11.06.2016 Carova-
na Romantica 2016, Marken Regi-
on, Marken Region
03.06.2016 - 05.06.2016 Klassik-
welt Bodensee 2016, Friedrichs-
hafen, Baden-Württemberg
05.06.2016 - 11.06.2016 Umbri-
en pur!, Sellano, Umbrien
05.06.2016 Oldtimertag Phil-
ippsthal Schloßpark, Philippsthal,
Hessen
07.06.2016 - 12.06.2016 Mode-
na Motor Gallery 2016, Modena,
Emilia-Romagna
08.06.2016 - 11.06.2016 Berg-
frühling-Classic 2016, Memmin-
gen – Marktplatz, Bayern
10.06.2016 - 12.06.2016 Bock-
horner Oldtimermarkt 2016, Bock-
horn, Niedersachsen
11.06.2016 - 12.06.2016 Oldti-
mertreffen - Einzelhandel auf dem
Lande, Suderburg-Hösseringen,
Niedersachsen
11.06.2016 6. Schinderhan-
nes-Classic 2016, Simmern,
Rheinland-Pfalz
11.06.2016 Mödling Classic 2016,
Mödling – Elisabethstrasse,
Niederösterreich
12.06.2016 Schwarz-
waldhof-Ingenieurfahrt

Juni, Blumberg – Bahnhofstraße,
Baden-Württemberg
16.06.2016 - 19.06.2016 61. In-
ternationale Deutsche Schnauferl-
Rallye 2016, Stuttgart – Reins-
burgstraße, Baden-Württemberg
17.06.2016 - 18.06.2016 5. ADAC
Rallye Trifels Historic 2016, Kai-
serslautern, Rheinland-Pfalz
17.06.2016 - 19.06.2016 Retro
Classics meets Barock 2016, Lud-
wigsburg – Blühendes Barock,
Baden-Württemberg
25.06.2016 3. Großharthauer Hau-
bertreffen, Großharthau, Sachsen
25.06.2016 Rund um die Rhein-
fels Quelle, Duisburg-Walsum,
Nordrhein-Westfalen
25.06.2016 Légère-Feinschme-
ckerfahrt, Blumberg – Bahnhof-
straße, Baden-Württemberg
26.06.2016 - 28.06.2016 Bosch
Boxberg Klassik 2016, Karlsruhe –
Auf der Breit, Baden-Württemberg
26.06.2016 OTTMA Oldtimertref-
fen Teile- und Trödel-Markt, Dah-
me, Brandenburg
26.06.2016 - 02.07.2016 Unbe-
kanntes, faszinierendes Umbrien –
eine genussvolle Entdeckerreise,
Todi, Umbrien
26.06.2016 21. Lindau-Klassik
2016 Oldtimerrallye, Lindau –
Seepromenade, Bayern
26.06.2016 Klassikertreffen an
den Opelvillen in Rüsselsheim
2016, Rüsselsheim – Mainwiese,
Hessen
27.06.2016 - 03.07.2016 Austria
Historic 2016, Bregenz – Platz der
Philharmoniker, Vorarlberg



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 12:00 Uhr.

Region 9 – Stuttgart

Auskunft: Christoph Hain

Tel. 0172-762 07 03

Meilenwerk Stuttgart/Böblingen, Wolfgang-Brumme-Allee 55, 71034 Böblingen

Jeden zweiten Freitag im Monat, Start ab 19:30 Uhr mit Rundgang, ab 20 Uhr Stammtisch

Region 10 – München

Auskunft: Christoph Spanner

Tel. 080 92-332 31

„Campo Bello“

Parkstraße 23

82061 Neuried

Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19:30 Uhr.

Stammtisch Spessart

ist leider eingestellt.

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

Clubregionen
Deutschland





FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.
Weidenstraße 52
35418 Buseck
Tel. 045 05-59 42 32
Fax 045 05-59 42 33



www.fiatspider.de