



SPIDER

*Nachlese
Jahreshaupttreffen
2016*

MAGAZIN

*Bericht
Turinfahrt 2016*



*Rote Rüben und
saftige Orangen*

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 Spideristi,

liebe Freunde und alle Leser unseres Spider Magazin, das Jahr steht unter dem Motto: „50 Jahre Fiat 124 Spider“.

Der Vorstand hat sich auf den Messen in Stuttgart und Essen um eine nachhaltige Präsenz zu Oldtimer Freunden, diversen Clubs, dem ADAC und vor allem der FCA Group aus Turin bemüht, um unseren Club weiter in den Fokus zu bringen. Ein positives Feedback konnten wir in Bad Dürkheim verzeichnen.

Ich hoffe, Ihr hattet alle eine pannenfreie und angenehme Rückreise von unserem Jahreshaupttreffen in Bad Dürkheim.

Mein besonderes Lob geht an den diesjährigen Veranstalter, unser Clubmitglied Carmelo Siragusano und seiner Familie, die mit vollem Einsatz uns ein super Treffen organisiert hat.

Anlässlich des 50 Jahre Fiat 124 Spider Jubiläums durften wir bei unserem Jahreshaupttreffen Mario



Fazio und Stefano Agazzi von der FCA Group aus Arrese / Turin bei uns begrüßen. Herzlichen Dank für Ihr Kommen.

Auch für die vorab Version des neuen noch nicht auf dem Markt erhältlichen Fiat 124 Spider vor unserem Hotel herzlichen Dank der Presse Abteilung der FCA Group Germany.

Aber damit nicht genug, im September feiern wir unser Herbsttreffen auf der Schwäbischen Alb. Ich hoffe, dass viele Clubmitglieder der Einladung von unserem 2. Vorsitzenden und Veranstalter Christoph Hain folgen. (Details dazu auf unserer Webseite)

Nochmals möchte ich die Stammtische anregen sich am Spider Magazin zu beteiligen und es lebendig zu halten.

Eine Club Gemeinschaft ist wie eine Freundschaft: und diese gilt es intensiv zu pflegen. Von Kritik profitieren wir ebenso wie vom Erzählen (Berichte schreiben) erlebter Anekdoten.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen eine tolle Saison mit bestem Spider Wetter.

Gruß,
Michael

Grußwort der Redaktion!

Liebe Leser und Clubmitglieder,

ein grandioses Jahreshaupttreffen in Bad Dürkheim liegt hinter uns. Vielen Dank an die Veranstalter Carmelo Siragusano und Familie!

Super, dass es Michael Siebert gelungen war den „NEUEN“ Fiat 124 Spider zum Anschauen und Anfühlen nach Bad Dürkheim zu bekommen. Vertreter des FCA – Konzerns waren eigens aus Italien eingeflogen.

Schön das sich Fiat im Jubiläumsjahr für unsere Clubarbeit interessiert. Ich hatte meine eigene FIAT Begegnung während unseres Toskana-Urlands in Viareggio (siehe Foto).



Ob ich das „Tauschangebot“ hätte annehmen sollen?

Aus Zeitmangel wird die Ausgabe 02/2016 die letzte sein an der ich mitarbeite. Wir suchen jemanden der die Aufgabe des Redakteurs übernimmt. Bitte meldet Euch bei Michael Siebert.

Viel Spaß mit dem neuen Magazin.
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

Bericht Jahreshaupttreffen
in Bad Dürkheim 2016 6

Protokoll Jahreshaupt-
versammlung 2016 12

Einladung Herbsttreffen 2016
auf der Schwäbischen Alb 14

Unsere neuen Mitglieder 19

Vorschau Jahrestreffen 2017 22

Clubtermine 33

Mitgliedschafts-Jubiläum 40

Stammtische 41

Reportagen

Berlin Classic Days 2016 18

Ein Koffer geht auf Reisen 19

Retro Classics 2016 24

Überarbeitungsempfehlung
falscher Wasserkühler 25

Fiat Spider Teil-Restauration 26

Turinfahrt 2016 29

Informatives

ADAC: Bußgelder Italien 34

FIVA: Digitale Generation
Oldtimer 36

pressrelations: 50 Jahre
Fiat 124 Sport Spider 38

Bericht Jahreshaupttreffen 2016 Seite 6



Foto: Je-str CC

Vorschau Jahreshaupttreffen 2017 Seite 22



Einladung Herbsttreffen 2016 Seite 14



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!

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: HEUREKA!DESIGN
Druck: Wir machen Druck
Auflage 01/2016: 500 Stk.
Fotos in dieser Ausgabe
die genannten Autoren.

Die nächste Ausgabe 02/2016
Erscheint im Dezember 2016
Redaktionsschluss ist der 11.11.2016

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: DE20 0505 0125 9121 752
SWIFT-BIC: HASPDEHHXXX



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
Stefan Kohl
Schillerstraße 25
25746 Heide
Tel. 0174-9806538
region-1@fiatsspider.de



Region 2 – Hamburg
Michael Tägtmeier
Redderblock 19
22147 Hamburg
Tel. 0162-2392269
region-2@fiatsspider.de



Region 3 – Berlin
Uwe Boddenberg
Dickenweg 32a
14055 Berlin
Tel. 030-30099229
region-3@fiatsspider.de



Region 4 – Niederrhein
Rainer Wilbertz
Fontanestraße 16
47445 Moers
Tel. 0171-1273267
region-4@fiatsspider.de



Region 5 – Bielefeld
Thomas Eimer
Am Dresch 15
32130 Enger
Tel. 052 24-9 3749 50
region-5@fiatsspider.de



Region 6 – Hannover
Nicola Lacetera
Alter Kirchweg 6
38446 Wolfsburg
Tel. 053 63-707404
Tel. 0171-2 44 95 79
region-6@fiatsspider.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@fiatsspider.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@fiatsspider.de

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

Ausland & Allgemeiner Clubkontakt
Tel. +49-(0)45 05-5942 32
mail@fiatsspider.de





Jahreshaupttreffen vom 13.-16. Mai 2016 in Bad Dürkheim

Teil I – Vorderpfalz bis Frankfurt

Der Tag erwacht. Noch scheint die Sonne. Der Chrom blitzt, und es ist Freitag, der dreizehnte. Aber alles andere als ein Unglück. Denn an diesem Wochenende im Mai 2016 trifft sich der FIAT 124 Spider Club e.V. wieder zu seinem jährlichen Haupttreffen. Heuer mit Jubiläum. 50 Jahre. Da rollte nämlich der allererste Fiat 124 Spider vom Band und machte von nun an gewöhnliche Straßenverläufe zu rattenscharfen Asphaltkurven.

Als 2016er Pilgerstätte der Spider-Freunde wurde das Kurpark-Hotel Bad Dürkheim ausgewählt, und diesmal sind auch wir dabei. Wir – das sind Tati & Svenne aus Miehlen, quasi Nest im Taunus zwischen Wiesbaden und Koblenz, sowie unser geliebtes italienisches Zickchen. Obwohl, besser: geliebte italienische Diva. Diva hat mehr Anmut als Zickchen und passt wohl auch eher zu einer 43jährigen, manchmal etwas launigen CS1er Kultdame in rotem, erotisch geschwungenem Blechle mit 1800er Temperament-Pegel. Ja, Diva aber sie ist einfach nur sooo schön, man muss sie lieben.

Und auch schön rausgeputzt heute, quasi passend zum Anlass. Familientreffen, viele Spider, alle Farben, alle Formen, nette gleichgesinnte Leute. 12:00 Uhr – es kann losgehen... Doch oha, das Blatt hat sich zwischenzeitlich gewendet. Also wettertechnisch. Die Wärme ging, kalter Regen kam. Jetzt Blitz und Donner, und Massen von Wasser. Nix für Spider, und schon gar nicht für die Diven unter ihnen. Also Abfahrt verschoben.

So wurde es dann 15:00 Uhr, ehe sich unser CS1er Trio schließlich auf

die rd. 125 km lange Strecke machen konnte. Durch Wiesbaden, über die Theodor-Heuss-Rhein-Brücke, durch Mainz, ein Stückchen A63 und dann die B271 ... in rund 2 bis 3 Stunden gemütlich machbar. Normalerweise.

Wir brauchten schließlich bis kurz nach halb acht, ehe die Dürkheimer Salinen und das legendäre Riesenfass im Dämmerlicht an uns vorbei huschten. Wiederholt heftige Güsse, Stau vor der Rhein-Brücke, sowie daraus folgender Zicken-, ach nee, Diven-Alarm wegen plötzlichem Gebläsestreik am Kühler bremsen unsere Fahrt. Schlussum, wir waren die Letzten. Spider-Check-In mit Roadbook-Ausgabe verwaist – alle schon beim Schlemmen.

Also als Neulinge erstmal unter die Menge mischen. Aber da war doch noch was. Zwischen Einchecken und Buffet für Spätankömmlinge. Draußen, direkt vor der Hoteltür, stand ein weißes Exemplar der FIAT 124 Spider Neuauflage. Fatamorgana? Der soll doch erst im Spätsommer offiziell vorgestellt werden ... Nix, kein Fake, sondern quasi inoffiziell, extra zu Ehren unseres Spider-Clubs, wurde da ein Vorserienexemplar ohne Zulassung platziert. Motto: „Offen für alles ... seit 1966“. Das muss man mal sagen: Toll organisiert, ein cooler Hingucker und Aufmacher zum Auftakt.

Die Veranstalter, Carmelo mit Familie, sowie der Vorstand des Clubs begrüßten uns trotz Verspätung äußerst herzlich, und 5 min später wussten wir auch, wer den Bericht zum Haupttreffen anfertigen darf ;-). Über erste Benzingespräche lernten wir dann auch gleich noch einige sehr nette Club-KollegInnen kennen

und freuten uns sodann kolossal auf die anstehenden Touren.

Am nächsten Morgen versammelte sich die Spider-Gemeinde zunächst auf dem über die Landesgrenzen hinaus bekannten Wurstmarkt von Bad Dürkheim. Briefing. Bei Sonnenschein. Mit dabei mehr als 60(!) 124er Diven, eine schöner als die andere. Dazu natürlich die Fahrer und Beifahrer, unter die sich auch einige Vierbeiner mischten, sowie ein Ur-



Cinquecento mit fröhlich-sympathischer Blumenmädel-Besatzung. Und natürlich der souveräne Typ mit der Flüstertüte, der weiß wo's langgeht und allen Versammelten tourtechnisch ordentlich einheizte.

Pünktlich um 8:30 Uhr startete die imposante Kolonne in Richtung Vorder-Pfalz. Doch nach rd. 100 Metern am ersten Kreisel gleich mal kurz Verwirrung à la „Italien style“. Da hat direkt einer vor lauter Freude, dass es nun losgeht, eine Ausfahrt zu früh genommen ... und alle Nachfolgenden munter hinterher.

Wieder neu sortiert, verließen wir Bad Dürkheim Verdeck-offen



Richtung Westen. Dann das Orts-schild „Frankenstein“. Horror? Nur beim Blick auf die Temperaturanzeige... Lausige 8°C. In gemäßigter Geschwindigkeit ging's weiter nach Johanniskreuz.

Dann kurz Klärungsbedarf. Was die Beifahrerin durch die Sonnenbrillengläser als vereinzelte Regentropfen auf der Windschutzscheibe bezeichnete, erklärte der Lenker flux zu Freudentränen der Pfälzer Luft.

So lässt sich der Pfälzerwald, übrigens das größte zusammenhängen-

Das Wetter wurde nun stetig besser, so dass sich immer mehr Dächer öffneten und die Frühlingssonne herein gelassen wurde.

Gestärkt lenkte die Kolonne weiter auf der Weinstraße, vorbei am Hambacher Schloss durch Neustadt. Lieber schöne Aussicht als Blick ins



de Waldgebiet Deutschlands, genießen Augen- und Ohrenschmaus, satter Motorsound entlang einer nicht enden wollenden farbenfrohen Spider-Kette.

Entlang der Deutschen Weinstraße, die eigentlich für ihr mildes Klima und die zahlreichen Sonnenstunden bekannt ist, fuhren wir jetzt durch zahlreiche kleine Winzerorte. Albersweiler, Frankweiler und Burrweiler, Hainfeld und Edenkoben. Überall präsentierten sie stolz ihre lokalen Spezialitäten. Zwischendrin kleine Lenker-Ablenkung, quasi Quizfrage: Wofür steht die Endung „Weiler“? ... Schlaumeier sagt: „Dorf“.



Nach gut 80 km Fahrt ohne Ausfall belohnten uns Carmelo und seine Lieben im bezaubernden Örtchen Maikammer mit einer Pause vor dem Eiscafé Bellini, wo es köstliches italienisches Eis und leckeren Cappuccino gab.

Roadbook, da kann man sich bei dem plötzlich aufkommenden Ampelvor kommen natürlich schon mal ver-zählen. Der angepeilte Kreisel Richtung Gimmeldingen konnte so für einige erst nach einem U-Turn mit Ampel-Zähl-Reset erreicht werden.

Schließlich fanden sich aber alle Spider so gegen 12:00 Uhr auf dem Parkplatz des Kurpfalz-parks bei Wachenheim ein. Es bot sich ein



imposantes Bild, als die mehr als 60 Fahrzeuge links und rechts des Parkplatzes Position bezogen.

Nach dem leckeren Mittagessen vertraten sich viele der Teilnehmer im Park die Füße und/oder genossen eine rasante Fahrt im Kurpfalz-Coaster.

nebenbei noch einige Eigenheiten der beeindruckenden Tiere.

Gegen 16:30 Uhr schlängelte sich unsere Truppe wieder zurück zum Kurpark-Hotel nach Bad Dürkheim. Der Club-Vorstand bat zur jährlichen Jahreshauptversammlung, deren Ver-

Jubiliare zu ehren und sich beim Organisationsteam zu bedanken. Erst lecker (schon wieder) und dann der DJ. Eigens eingeflogen quasi, aber toller Musikgeschmack. Der brachte die müden Knochen nochmal in Wallung und uns trotz gefülltem Magen tatsächlich noch zum Tanzen.



Dann kam die spannende Greifvogelshow. Knapp über unsere Köpfe hinweg jagte das schlaue Gefieder nach Attrappen-Kaninchen, oder es klaubte Schredder-Hähnchen aus der Falkner-Jackentasche. Igittipfui. Auch ein Steinadler und ein Uhu waren am Start. Der Falkner machte einen tollen Job und erläuterte uns

lauf man im Nachhinein wohl durchaus als „engagiert“ bezeichnen kann.

Nach der Pflicht die Kür - Carmelo und sein Team hatten den „Großen Kursaal“ für einen italienischen Abend vorbereitet. Zuvor nutzte Michael, unser Club-Vorsitzender, noch die Gelegenheit, einige Gäste und



Die Zappelei machte noch einen ordentlichen Absacker an der Hotelbar erforderlich, bei letzten netten Unterhaltungen mit Gleichgesinnten. Danach war dann aber endgültig „Bauz“-Zeit mit dem finalen Tagesprogramm: „Cruising Dreams“.

Da es für uns am Sonntagabend schon wieder in Richtung Heimat ging, hieß es vor dem ziemlich frühen Frühstück noch schnell Koffer packen, um pünktlich vom Wurstmarkt mit allen Freunden der italienischen Fahrkunst gen Rheinhessen aufzubrechen.

Herrlicher Sonnenschein und gefühlte 12 Grad, als aus der Flüstertüte wieder das Startsignal von Carmelo verkündet wurde.

Erneut folgten wir zunächst ein paar Kilometern der Deutschen Weinstraße, um dann ab Kirchheim die Deutsche Alleenstraße Richtung Osthofen zu genießen.

Die Spider cruisten durch nette Dörfchen wie Herxheim, Bockenheim und Monsheim ... aber nix mehr „Weiler“.

Da wir in zeitlicher Hinsicht deutlich vor dem Kirchgang „on the road“

waren, gab es nur wenige Zuschauer am Rande der Straße. Aber die, die uns sahen, kamen aus dem Staunen kaum heraus. Man konnte deutlich in ihren Gesichtern lesen, dass sie beim Zählen unserer italienischen Lieblinge ganz schön ins Schwitzen kamen.

Über Osthofen ging es weiter nach Nierstein-Oppenheim. Hier mal wieder Spannung. Jetzt müssen alle über den Rhein. Zunächst nutzte man das an der Anlegestelle gelegene Café für eine schnelle Toilettenpause und einen zweiten Cappu. Dann Motor wieder an und langsam auf die „Landskrone“. Ajo, so hieß die Fähre, die schon bestens präpariert auf seine wertvolle Fracht wartete. Drei volle Fahrenfahrten später waren alle drüben.

Dreimal hintereinander eine ganze Fähre voller Spider – dieser Anblick wäre wohl einfach zuuu schön gewesen ... Also mogete sich irgendwie ein Hyundai Geländewagen unter das Fahrenensemble und beinträchtigte das kolossale Fotomotiv - na sagen wir mal - ein bisschen.

Vorausfahrende Artgenossen und natürlich das Roadbook leiteten uns

anschließend nach Groß-Gerau und dann zu einer weiteren Sehenswürdigkeit, die Deutsche Fachwerkstraße. Schließlich das Ortsschild von Mörfelden und wenig später Frankfurt, Ortsteil Sachsenhausen.

Mit Gedanken an Handkäs mit Musik in einer urigen Appelwoi-Kneipe steuerten wir über den Main in Richtung Hanauer Landstraße und erreichten schließlich die Klassikstadt in Frankfurt.

An dieser Stelle geht es weiter mit dem Bericht von Li und Andreas Fohs.

Wir hoffen, dass alle Teilnehmer wieder gut heim gekommen sind und möchten uns ganz herzlich bei allen bedanken, die zu diesem für uns tollen Event, unserem ersten FIAT Spider Treffen beigetragen haben. Besonders hervorheben möchten wir den unermüdlichen Einsatz von Natascha und Carmelo, die sich ständig lächelnd um unser Wohl kümmerten. Luca, der mit seinem Laptop stets alle Details im Blick hatte und u.a. jedem wie aus der Pistole geschossen



sagen konnte, was er zu essen bestellt hatte und schließlich Sophie, u.a. für ihre mehr als 130 leckeren phantasievoll kreierten Cupcakes.

... und wenn es unsere CS1er Diva zulässt, dann war es garantiert nicht unsere letzte Teilnahme am Jahrestreffen ...

Liebe Spider-Grüße,
Tatjana und Sven-Erik



Teil 2 (Ab Pfingstsonntag Klassikstadt Frankfurt)

Ich dachte immer nur Neu-Mitglieder müssten Berichte schreiben, aber unsere sympathischen Co-Autoren Tatiana und Sven-Eric waren nur bis zum Besuch in der Klassikstadt Frankfurt dabei.

Sie hatten schon am Abend zuvor mit uns im feinen Kurparkhotel di-

begrüßen, spätestens zum Herbsttreffen 2017 im Havelland.

Auf dem Rundgang durch das ehemalige Fabrikgebäude sahen wir so seltene Modelle wie einen BMW 3.0 CSL (Batmobil), ältestes Auto war ein Renault von 1908, besonders rar auch ein Ferrari ohne Straßenzulassung und ein Kleinlaster (Pritschwagen von Alfa Romeo). Dann gab es noch so nette Fahrzeuge wie einen

Faltdach. Ein ebenfalls blaues Modell mit 2 netten Damen aus Aschaffenburg an Bord begleitete uns auch während des ganzen Treffens bis hierher.

Pünktlich um 15 Uhr starteten die ersten Fahrzeuge in Richtung Odenwald. Wir rollten fast als letzte vom Hof und wurden am Bahnübergang dann noch weiter abgehängt. In den voraus fahrenden Spidern hatten



die Navigatoren ungefähr genauso viel Probleme mit den „chinesischen“ Zeichen aus dem Roadbook wie wir. Nachdem wir verschiedenen „Leithammeln“ gefolgt und anmutige Kreisel durch Offenbachs City gedreht hatten, sahen wir keine andere Möglichkeit als „Felsenmeer“ ins Navi einzugeben. So verpassten wir die Originalroute durch den schönen Odenwald ins liebeliche Lautertal an der Bergstraße, wo sich das geologisch interessante und sehenswerte „Felsenmeer“ befindet.

Kurz vor Reichenbach trafen wir Nachzügler am Informationszentrum auf die Spidermeute und hatten genug Zeit für einen Kaffee und einen Spaziergang zu den Granitbrocken bergauf in Richtung Siegfriedsquelle. Man sollte unbedingt mal zum Wandern für ein paar Tage wiederkommen.



niert und auch die Pretiosen in der Edel-Remise bewundert, bevor wir uns herzlich verabschiedeten. Sven-Eric ist ja eigentlich Berliner und wir hoffen die beiden mal bei uns zu

nicht verrosteten Alfasud, einen Seat 131 (alias Fiat Mirafiori) mit nur 40.000 km auf der Uhr und einen auf den ersten Blick mit 9900 € recht preiswerten blauen Fiat 500 mit

Die Rückfahrt war bei etwas Sonnenschein ganz entspannt. Der Rhein wurde bei Worms überquert und anschließend betete ich die Namen der bekannten Weinberglagen



vom „Freinsheimer Musikantenbuckel“ bis zum „Ungsteiner Bettelhaus“ runter und schwelgte schon in Riesling, Scheurebe und Sylvaner. Es muß nicht immer Prosecco oder Pinot grigio sein, letzterer heißt hier einfach Grauburgunder. Das abendliche Grillbuffet erfüllte voll unsere Ansprüche, für jeden etwas dabei: von Gurkensalat bis Huftsteak und Wedges bis Chilliwurst.

Der Pfingstmontag war dann der kälteste und nasseste Tag des Monats.

Einige Freunde verabschiedeten sich am Hotel auch vom neuen Fiat-Spider, der bei dem Wetter gar nicht erst anspringen wollte. Wir verpass-ten als letzte wieder mal den Anschluss und verzichteten angesichts der Aquaplaning-Gefahr auf eine Aufholjagd.

Wir fuhren mit ein paar Leidgenossen auf einer kürzeren Strecke über die „Mussbacher Eselshaut“ und die „Ruppertsberger Hohe Burg“ zum Hambacher Schloss, auf dem es 1832

zu einem von Liberalen, Studenten und Journalisten gut organisiertem und vom ahnungslosen Prinzen von Bayern erlaubtem „Flash-Mob“ kam. 30.000 Menschen feierten ein friedliches Fest und forderten die Einführung eines einheitlichen und demokratischen Deutschen Staates, der die autokratische Kleinstaaterei der Fürsten ablösen sollte. Die Farben Schwarz, Rot und Gold, die bei der Völkerschlacht von Leipzig (Sieg über Napoleon) von den verwegenen Lützower Jägern getragen wurden, hatten wir auf unserer Anreise bereits auf der Wartburg in Eisenach gesehen, wo sie 1817 die Jenaer Studenten beim Treffen der Burschenschaftler trugen. Nun zeigte man uns in der Ausstellung die zum Hambacher Schloss hinauf getragene verbliebene Originalfahne von 1832.

So lernte man auf dem von Familie Siragusano wunderbar organisiertem Treffen wieder eine Menge dazu. Wir möchten uns bei Carmelo, Nata-scha, Luca und Sophie (hmmh, Muffins) ganz herzlich für die tollen Tage in der Pfalz bedanken.

Wir verabschiedeten uns auf der Burg von alten und neuen Freunden und reisten durch das Deutsche Weintor weiter nach Straßburg. Unterwegs gerieten wir in einen Konvoi eines französischen Oldtimertreffens zwischen ein Citroën DS Chapron Cabriolet und einen Fiat Spider mit Mönchengladbacher Kennzeichen. Unser von Nico in Wolfsburg frisch gewartetes Fahrzeug brachte uns nach einer weiteren Woche im Elsass, in Zürich und in Nürnberg wie immer ohne Panne (bis auf die etwas bockige Rückfahrt wegen defekten Luftmengenmessers beim Treffen am Spitzingsee) nach 2500 Kilometern sicher wieder nach Berlin.

Andreas und Li Fohs



Ort: Bad Dürkheim, Kurpark Hotel
Anwesende Mitglieder: 42

Beginn: 17.30 Uhr
Ende: 19:50 Uhr

Protokollführer:
Friedrich Bergmann

- 1. Begrüßung der Mitglieder und Feststellung der ordnungsgemäßen und fristgerechten Einladung zur Jahreshauptversammlung 2016 durch den 1. Vorsitzenden Michael Siebert**
 - 1.1. Wahl des Protokollführers:
 - 1.2. Als Protokollführer wurde Friedrich Bergmann gewählt.
- 2. Abstimmung Genehmigung des Protokolls von 2015.**
 - 2.1. Einstimmige Genehmigung des Protokolls von 2015 mittels Handzeichen
- 3. Mitgliederbewegung im Jahr 2015:**
 - 3.1. Mitgliederstand zum 31.12.2015:
 - 3.1.1. Mitglieder insgesamt, Jahresbewegung: 14 Austritte, 12 Eintritte
- 4. Jahresbericht des Vorstandes**
 - 4.1. Neuer Regionalleiter Region 2, Raum Hamburg, Michael Tägtmeier.
 - 4.2. 2015 Besuch des Vorstandes zum Jahrestreffen des Partnerclubs Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. Der Bericht war im Spider Magazin nachzulesen.
 - 4.3. Unsere Clubmitglieder haben den Club bei den Golden Oldies in Wettengel repräsentiert.
 - 4.4. Zur Präsentation des Clubs nach außen wurden neue Flyer und ein RollUp erstellt.
 - 4.5. 2016 hat sich der Club dank Christoph Hain (2. Vorsitzender) auf der Retro Classics auf dem Stand vom Autohaus Winkler und der Volumex IG in Stuttgart präsentiert.
 - 4.6. **Besuch des 1. Vorsitzenden nebst Begleitung auf der Techno Classica**
 - 4.6.1. Teilnahme bei der drei stündigen ADAC Kooperativ Tagung auf der Techno Classica.
 - 4.6.2. Auf Einladung der FCA Group Teilnahme zur Vorstellung des neuen Fiat 124 Spider.
 - 4.6.3. Effektive Gespräche mit dem Weltweiten Club Betreuer der FCA Group sowie weiteren Fiat Clubs.
 - 4.6.4. Dank der Initiative durch den 1. Vorsitzenden wohnten dem nachfolgenden gemeinsamen Abendessen zwei Mitarbeiter der FCA Group von der Abteilung Worldwide Heritage Clubs Organisation aus Italien bei.
 - 4.7. Folgende Punkte wurden durch unseren 1. Vorsitzenden mit der FCA Group abgesprochen:
 - 4.7.1. Präsentation des neuen Fiat 124 Spider zu unserem Jahreshaupttreffen
 - 4.7.2. Eine jährliche Unterstützung von € 450,- zum Jahreshaupttreffen gewähren.
 - 4.7.3. Zweimal jährlich Schaltung einer DIN A4 Anzeige im Spider Magazin gegen eine Gebühr von € 130,- pro Ausgabe.
 - 4.8. Finanzen des Clubs, wir unterstützen das Jahreshaupttreffen bisher mit einem Betrag von bis zu € 2000,- und das Herbsttreffen mit einem Betrag bis zu € 800,-. Der Vorstand hat beschlossen, den Zuschuss für das Jahreshaupttreffen auf max. € 1500,- zu begrenzen und für das Herbsttreffen wird der Betrag von € 800,- belassen.
 - 4.9. Kostenreduktion des Spider Magazin durch Wechsel zu HEUREKA!DESIGN für das Layout und Druck bei einer Online-Druckerei, Kosten bisher € 2.500,- jetzt € 1100,- für 400 Magazine. Allerdings kein Versand mehr an die Mitglieder durch Druckerei.
 - 4.10. Wir suchen einen Programmierer der sich mit Joomla auskennt und uns bei der Pflege unserer Webseite kostengünstiger als bisher unterstützen kann.
 - 4.11. Der Vorstand hat eine Clubhaftpflicht und eine Veranstalterhaftpflicht für inklusive 3 Veranstaltungen pro Jahr abgeschlossen.
 - 4.12. Der Haftungsausschluss bei Club Treffen muss immer unterschrieben werden, ansonsten kann der Teilnehmer nicht teilnehmen, der Club muss sich rechtlich absichern. Dies ist auch extra bei der ADAC Kooperativsitzung erwähnt worden
- 5. Jahresbericht des Kassenwarts Michael Dusch**
 - 5.1. 3 Mitglieder wurden 2015 aufgrund nicht gezahlter Mitgliedsbeiträge ausgeschlossen
 - 5.2. Hohe Ausgaben in 2015 für technisches Update der Webseite, Besuch des Partnerclubs und Lagerkosten für Archiv und Veranstaltungskisten.



- 5.2.1. Angebot des Clumitglieds Nicola Lacetera die Kisten vom Archiv kostenfrei einzulagern
- 5.3. Kassenwart Michael Dusch legt sein Amt nieder. Auf Wunsch des Vorstandes führt er das Amt bis zur Jahreshauptversammlung 2017 kommissarisch weiter.
- 6. Bericht der Kassenprüfer Armin Hefner und Dieter Güttner**
 - 6.1. Es wurde keine Beanstandung festgestellt.
- 7. Entlastung des Vorstandes**
 - 7.1. 40 Stimmen dafür, 2 Enthaltungen
- 8. Neuwahlen der Kassenprüfer**
 - 8.1. Zu Kassenprüfern gewählt wurden einstimmig: Dieter Güttner und Wolfgang Pritsching.
- 9. Spider Magazin**
 - 9.1. Armin Hefner erklärt sich bereit den Versand des Magazins an die Mitglieder bis zur nächsten Jahreshauptversammlung zu übernehmen.
 - 9.2. Aufruf zur Unterstützung der Redaktion des Spider Magazins
 - 9.3. Aufruf an die Regionalleiter mindestens zwei Beiträge pro Jahr zur Verfügung zu stellen.
 - 9.4. Auf Vorschlag des Mitglieds Carmelo Siragusano wird die Redaktion ein Reminder per E-Mail an alle Clubmitglieder in angemessenem Abstand vor Redaktionsschluss senden.
 - 9.5. Abstimmung Spider Magazin nur noch als E-Book zur Verfügung zu stellen zur Reduzierung der Kosten
 - 9.5.1. 2 Stimmen dafür, 35 Stimmen dagegen, 5 Enthaltungen
- 10. Verschiedenes**
 - 10.1. Abstimmung zur Findung von Synergien mit den Partnerclubs (Fiat 124 Spider Club Deutschland, Pininfarina Spidereuropa, VOLUMEX IG) bei Organisation von Treffen, Club Magazin, Merchandising, Internetpräsenz, Archiv und Ersatzteilbeschaffung im Sinne einer partnerschaftlichen Kooperation
 - 10.1.1. 31 Stimmen dafür, 6 Stimmen dagegen, 5 Enthaltungen
 - 10.2. Die Herbsttreffen werden bis auf weiteres immer am 2. September Wochenende stattfinden, aufgrund der Veranstaltung der FCA Group (weekend-italiano-storico) am 1. September Wochenende in der Klassikstadt.
 - 10.3. Herbsttreffen 2016 auf der Schwäbischen Alb, Veranstalter Christoph Hain.
 - 10.4. Das Jahreshaupttreffen 2017 findet am Pfingstweekende im Raum Hamburg statt und als Veranstalter hat sich Wolfgang Pritsching und Michael Tägtmeier zur Verfügung gestellt.
 - 10.5.. Herbsttreffen 2017 im Havelland, Veranstalter Klaus Eichert
 - 10.6. Das Jahreshaupttreffen 2018 findet an Himmelfahrt im Schwarzwald statt und als Veranstalter hat sich Mark Schaal zur Verfügung gestellt.
 - 10.7. Das Jahreshaupttreffen 2019 findet am Pfingstweekende im Raum Rostock statt und als Veranstalter hat sich Wolfgang Pritsching zur Verfügung gestellt.
 - 10.8. Das Herbsttreffen 2018 findet im Raum Alzey/Rheinhessen statt und als Veranstalter hat sich Sven Höger zur Verfügung gestellt.
 - 10.9. Das Herbsttreffen 2019 findet im Raum Hannover statt und als Veranstalter haben sich Torsten Schüttler & Robert Müller zur Verfügung gestellt.
 - 10.10. Abstimmung zur Erhöhung des Clubbeitrags um 10,00€
 - 10.11. 12 Stimmen dafür, 12 Stimmen dagegen, 18 Enthaltungen
 - 10.12. Folgende Punkte werden in die Tagesordnung für die Jahreshauptversammlung 2017 aufgenommen:
 - 10.13. Erhöhung Jahresclubbeitrag um € 10,-
 - 10.14. Erhebung von Nenngeldern € 20,- für Club Mitglied, € 25,- für nicht Clubmitglieder
 - 10.15. Abstimmung einmaliger Entfall des Weihnachtspresents für die Mitglieder zur Reduzierung der Kosten, Ersparnis 500,00€
 - 10.15.1. 38 Stimmen dafür, 2 Stimmen dagegen, 2 Enthaltungen

Bad Dürkheim, den 14.05.2016

Friedrich Bergmann
Protokollführer



Herbsttreffen 2016 Schwäbische Alb 09. - 11.9.2016

Fiat 124 Spider Club e.V.

Hallo liebe Clubmitglieder und liebe Gäste,

hiermit möchten wir euch herzlich zu unserem Herbsttreffen 2016 einladen.

Als Basis haben wir ein interessantes Hotel mitten im Biosphärengebiet Schwäbische Alb ausgesucht.

Der Brauerei Gasthof Lamm ist seit 1763 in Familienbesitz und hat sich von der Brenn-, Brau-, Backhütte und Postumspannstation zu Speidel's BrauManufaktur gemausert.

Das moderne Hotel in der Seitenstraße verbindet Betonwände mit warmer Holzeinrichtung und Jalousieelementen sowie funktionellen Ideen wie getrennter Dusche und WC in den Zimmern. 2013 wurde der Preis „Ausgezeichnete Architektur – Baukultur Schwäbische Alb“ verliehen. Speidel's BrauManufaktur Biosphären-Gastgeber, d.h. fühlt sich der Landschaft,

Umwelt und Natur des Biosphärengebiets Schwäbische Alb besonders verbunden. Das äußert sich in den regionalen Bio-Produkten als

Bestandteil der traditionellen schwäbisch-rustikalen Küche. Speidel's Brauerei ist Deutschlands kleinste Gasthausbrauerei! Hier kann man sein Bier selber brauen.

Wir sind dabei schöne Touren mit Besichtigungen auszusuchen. Naturschönheiten, Burgen, Schlösser, Klöster, Höhlen, (Auto)- Museen bieten eine große Vielfalt und Auswahlmöglichkeit für Ausfahrten.

Vorläufige Programmplanung:

Freitag, 09.09.2016

tagsüber
ab 15:00 Uhr
20:00 Uhr

Individuelle Anreise
Registrierung in Speidel's BrauManufaktur
Abendessen Menü, Raum Fasswicks

Samstag, 10.09.2016

09:30 Uhr
13:00 Uhr
19:30 Uhr
20:00 Uhr

Start Ausfahrt
Mittagspause mit Snack
Kleine Brauereibesichtigung
Abendessen Büffet, Raum Fasswicks

Sonntag, 11.09.2016

09:30 Uhr
13:00 Uhr

Start Ausfahrt
Mittagessen und danach individuelle Abreise

Liebe Spider Grüße,

Christoph, Michael, Marika, Dietmar und Jörg





Übernachtungen für das Herbsttreffen 2016 Schwäbische Alb

Wir haben im Hotel Speidel's BrauManufaktur 30 Zimmer für euch reserviert.

Bitte bucht Eure Zimmer bis zum 1.6.2016 selbst und gebt das Stichwort „Fiat Spider“ an!

Hotel Speidel's BrauManufaktur

Im Dorf 5

72531 Hohenstein - Ödenwaldstetten

Germany

Fon: +49 (7387) 9890-0

Fax: +49 (7387) 1380

eMail: info@speidels-brauereile.de

<http://www.speidels-brauereile.de/>



3 Zimmer

Gasthof Lamm

(Altes Gebäude)

79,- Euro als DZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

57,- Euro als EZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

Ausstattung: Dusche / WC getrennt, SAT-TV mit Weckfunktion, W-LAN, Brauwasser.

12 Zimmer

BrauManufaktur Malztenne

(Neubau zur Weißen Gasse)

100,- Euro als DZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

77,- Euro als EZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

Ausstattung: Dusche / WC getrennt, Schreibtisch, Sofa, Lümmelkissen, SAT-TV mit Weckfunktion, Radio W-LAN, Brauwasser und Balkon.

8 Zimmer

BrauManufaktur Malzdarre

(Neubau Untergeschoss zum Braugarten)

118,- Euro als DZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

87,- Euro als EZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

Ausstattung: Dusche / WC getrennt, Schreibtisch, Sofa, Lümmelkissen, SAT-TV mit Weckfunktion, Radio W-LAN, Brauwasser und Balkon.

7 Zimmer

BrauManufaktur Hopfenhimmel

(Neubau Obergeschoss zum Braugarten)

130,- Euro als DZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

97,- Euro als EZ pro Nacht inkl. Bierbrauerfrühstücksbuffet

Ausstattung: Dusche / WC getrennt, Schreibtisch, Sofa, Lümmelkissen, SAT-TV mit Weckfunktion, Radio W-LAN, Brauwasser und Balkon.

Kinder bis 7 Jahre schlafen kostenfrei im Zimmer der Eltern.

Von 8-10 Jahren 14,00 € pro Nacht (im Zimmer der Eltern, inkl. Frühstücksbuffet).

Von 11-15 Jahren 19,50 € pro Nacht (im Zimmer der Eltern, inkl. Frühstücksbuffet).

Für Hunde werden für die Endreinigung einmalig 12,00 € berechnet.

Die Zimmer stehen am Anreisetag ab 15:00 Uhr und am Abreisetag bis 11:00 Uhr zur Verfügung. Es gelten die AGBs des Hotels.





Verbindliche Anmeldung zum Herbsttreffen 2016 Schwäbische Alb,

Fiat 124 Spider Club e.V., 09. – 11. September 2016 in Hohenstein-Ödenwaldstetten, Speidel's BrauManufaktur
Bitte bis spätestens **01.06.2016** per Mail an ch@fiatspider.de oder Fax 0711 / 7821012044 (Christoph Hain)

Name

Vorname

Straße

PLZ / Ort

Telefon / Mobiltelefon

eMail

Name 1. Begleitperson

Vorname 1. Begleitperson

Name 2. Begleitperson

Vorname 2. Begleitperson

Individuelle Anreise, Menü / Buffets finden in Speidel's BrauManufaktur statt.

Anreise am ☐ 09.09.2016 ☐ 10.09.2016

Abreise am ☐ 10.09.2016 ☐ 11.09.2016

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

An folgenden Programmpunkten nehme ich teil.

☐ Freitag: 3 Gänge Menü

Kosten pro Person € 27,00

Teilnahme Personen: ☐

☐ Samstag: Braumeister Buffet

Kosten pro Person € 30,00

Teilnahme Personen: ☐

Samstag mit kleiner Brauereiführung vor dem Buffet

Die Kosten für das Menü / Buffet und Getränke sind im Hotel Speidel's BrauManufaktur selbst zu zahlen.

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

☐ Hotel Speidel's BrauManufaktur

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



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:



Berlin Classic Days 2016

Alle Jahre wieder treffen sich Oldtimer aller Fabrikate auf der Berliner Shoppingmeile Kurfürstendamm. Die Fahrzeuge müssen älter als 30 Jahre sein und dürfen dann an einem Wochenende kostenlos parken bzw. den Ku'Damm durch die Masse der Schaulustigen auf und abfahren. Ich habe mich ganz kurzfristig online angemeldet und an den beiden Tagen immerhin vier andere Spider gesehen und den lieben Kollegen, von denen keiner im Club war, unser neues kleines Faltblatt in die Hand gedrückt, natürlich mit Empfehlungen und Grüßen von uns allen.

Zwischen den Oldtimern präsentieren auch namhafte Hersteller wie Bentley, Maserati, Rolls Royce und BMW ihre aktuellen Fahrzeuge, dazu gibt es Cocktail Bars, Biergärtchen, Champagnerstände und Würstchenbuden und natürlich sind am Sonnabend die noblen Boutiquen von Gucci, Prada, Bally, Wolford etc. bis 20 Uhr geöffnet. Man kann wunderbar shoppen, genießen und mit Gesinnungsfreunden anderer Marken ins Gespräch kommen. Der Spider hat wie immer zahlreiche Liebhaber und manch ein Passant besaß auch mal einen.

An 2 Bühnen stellen Profi-Conferenciers dem Publikum die vorbei rollenden Raritäten kenntnisreich vor und bitten die Chauffeure gern anzuhalten und ein Interview zu geben. Da kommen dann auch mal Millionenwerte wie Mercedes 300 SL Flügeltürer oder BMW 507 Cabriolet vorbei. Ich war mit einem Freund gekommen, der eigens sein 1978er Lincoln Continental Cabriolet aus der Garage geholt hatte. Ich möchte das Ding nicht einparken. Hinter ihm stand dann eine niedliche Isetta während ich von einem sehr

seltenen Jensen GT und einer 1959er Corvette eingerahmt wurde.

Nach einem Regenguss wollte ich schon nach Hause fahren. Die Sonne kam aber heraus und ich gesellte mich zu einer Hutmacherin mit 1971er Peugeot 204 Cabriolet mit Hardtop, (weil das Softtop kaputt ist). Sie hatte ein paar Freunde und ihren kleinen Hund dabei, dazu Campingtisch und Stühle und etwas Proviant. Daneben parkte ein perfektes Lancia 2600 Coupé von ca.1968 und später kam noch ein MGB GT Cabrio mit 8-Zylinder Motor dazu sowie ein spektakuläres mittelblaues Singer Cabriolet aus dem Jahr 1935. Kurz und gut, es war für jeden etwas dabei.

Statt der 2000 bis 3000 Fahrzeuge habe ich nur etwa 300 bis 400 geschätzt, aber die Schaustücke wechselten ja beliebig. Wer sogar 5000 Oldies sehen möchte, der begeben sich am Pfingstweekende ins ca. 40 km vom Ku'Damm entfernte Dorf Paaren am Glien, wenn nicht gerade unser Jahreshaupttreffen ist.

Andreas Fohs





Ein Koffer geht auf Reisen

Am Abend des 12.5. sind wir zum Haupttreffen nach Bad Dürkheim gefahren. Lange bevor wir die Reise antreten sollten, hatten wir bereits beschlossen, dass wir die Tour nach Bad Dürkheim bzgl. der Fahrstrecke ein wenig optimieren wollten. Optimieren hieß für uns, dass wir die ca. 650 km nach Bad Dürkheim nicht in Gänze auf eigener Achse fahren wollten sondern ein Teil der Strecke mit dem Autoreisezug fahren wollten und nur noch die restlichen ca. 200 km mit dem Spider. So geschah es dann auch und das blieb auch eine gute Entscheidung von meiner Frau und mir.

Als es wenige Tage vor der Abreise an das Packen ging und meine Frau und ich fest entschlossen waren neben unserer 14-jährigen Tochter auch den Hund mitzunehmen sah ich ein Problem auf mich zukommen, dass es zu lösen galt. Da ein Spider bauartbedingt kaum Platz für Gepäck bietet, haben wir (oder sollte ich an dieser Stelle besser „ich“ sagen) uns für die weitere Optimierung der Reise für ein Produkt aus dem Hause DHL entschieden – den Koffertransport. DHL wirbt auf seiner Website damit, dass sie Reisegepäck innerhalb von zwei Tagen (ohne

den Ausgabetag) an jeden Zielort auf dem Deutschen Festland befördern. Frohen Mutes haben unseren Koffer mit all unseren Kleidungsstücken und Toilettenartikel daher am 10.5. aufgegeben. Als wir an 13.5. morgens in Bad Dürkheim im Hotel ankamen war der Koffer selbstverständlich nicht da. Eine Rückfrage im DHL Callcenter ergab, dass der Koffer immer noch in Hamburg steht. Nach diversen weiteren Anrufen und Ewigkeiten in Warteschlangen mit DHL Musik versprach man uns, den Koffer unverzüglich zu befördern und stellte in Aussicht, dass er am Samstagmorgen ankommen würde. Im Verlaufe des Samstags ließ sich dann auf der Tracking App erkennen, dass der Koffer im Verteilfahrzeug aus Speyer fehlgeleitet wurde und nun wieder im Verteilzentrum Speyer ist. (Für den nicht Pfälzer: Speyer ist recht nahe an Bad Dürkheim). Unser Angebot selber nach Speyer zu fahren wurde nach Rücksprachen mit dem dortigen Verteilzentrum nicht angenommen – da so etwas im DHL Geschäftsmodell nicht vorgesehen. Man sagte uns in dem Gespräch auch, dass jetzt auch nichts mehr ausgeliefert werden würde und die nächsten beiden Tage Feiertage seien an denen selbstverständlich auch

niemand arbeiten würde. Nach einer knappen Entschuldigung wurde das Gespräch beendet.

Um nicht 4 Tage in den gleichen Klamotten herumlaufen zu müssen, haben wir den Dürkheimer Einzelhandel ein wenig gestützt und uns im Textildiscount erlesene Kleidung gekauft.

Der Koffer kam dann einen Tag nach unserer Abreise im Hotel an. Natscha hat freundlicherweise den Koffer erneut mit DHL am Dienstagabend auf die Rückreise geschickt. Samstagmorgen stand dann unser Briefträger mit unserem Koffer in der Hand an unserer Haustüre. Unser Koffer hatte somit einen schönen Ausflug von 11 Tagen einmal quer durch die Republik gemacht, ohne dass wir ihn in dieser Zeit auf seiner Reise stören mussten. Also falls jemand mal ein paar Sachen für eine unbestimmte Zeit auslagern will, dann möge er doch den Service von DHL in Anspruch nehmen. Als Versender von Reisegepäck tun wir uns schwer eine Empfehlung auszusprechen.

Michael und Sabina

Unsere neuen Mitglieder

Herzlich Willkommen im Club! Wir freuen uns über Euren Beitritt und Laden Euch ein, aktiv an unseren Clubveranstaltungen teil zu nehmen.

Name	Adresse	Reg	Beitritt	Status
Rolf Knoblauch	Im Grünen Winkel 12/1, 89077 Ulm	10	08.01.2016	
Klaus Kratzmaier	Leibnitzstrasse 23, 76646 Bruchsal	9	02.02.2016	
Erik Pittin	Moorblick 7, 21365 Adendorf	2	16.03.2016	
Inge Radke	Weidenstr. 52, 35418 Buseck	8	19.04.2016	Partnermitglied
Friedrich Bergmann	Im Rosengarten 50, 64367 Mühlthal-Traisa	8	24.04.2016	Partnermitglied



FRÜHER WAR ALLES BESSER.

Der Fiat 124 Spider ist zurück. Erleben Sie den Mythos Fiat 124 Spider in der neuesten Generation des Kult-Roadsters. Legendäres Design sowie außergewöhnliche Fahreigenschaften, wie sie Ihnen nur der Fiat 124 Spider ermöglicht.

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach RL 80/1268/EWG: innerorts 8,5; außerorts 5,1; kombiniert 6,4. CO₂-Emissionen (g/km): kombiniert 148.

HEUTE AUCH.



DER NEUE FIAT 124 SPIDER IST DA.



fiat.de



Und was machen wir Pfingsten 2017?

Das FIAT 124 Spider Club e.V. Jahreshaupttreffen 2017 wird von der Region Hamburg in Hamburg ausgerichtet. Unsere Vorbereitungen sind im vollen Gange. Die Planung steht und somit können und möchten wir Euch auf die Tage in der Freien und Hansestadt Hamburg einstimmen und Euch eine Entscheidungshilfe für Eure Planungen 2017 geben.



Allen, die eine lange Anfahrt scheuen, sei gesagt, dass Hamburg zwar im Norden liegt es aber von München nur 797 KM, von Stuttgart nur 661 KM, von Frankfurt nur 499 KM, von Dresden nur 470 KM und von Berlin sogar nur 282 KM zu fahren sind. Wer seinen Spider liebt und das notwendige Zutrauen zu ihm hat, der fährt mit ihm auch lange Strecken. Er schafft das – mühelos.

Zu unserem Treffen laden wir Euch nach Hamburg – Bergedorf ein. „Der Bezirk Bergedorf ist der südöstlichste der sieben Hamburger Bezirke. Im Vergleich zu den anderen Bezirken zählt er die wenigsten Einwohner auf größter Fläche. Zu Bergedorf gehören die Vier- und Marschlande. Sie sind das größte Gemüse- und Blumenanbaugbiet Deutschlands. Das Kulturgebiet zeichnet sich durch seine Deichlandschaft und die Naturschutzgebiete nahe der Elbe aus. Die Landschaft wird geprägt durch die langen Deiche und viele alte Bauern- und Fachwerkhäuser, aber auch

Mühlen und das größte Naturschutzgebiet Hamburgs.“ (bergedorf.de)



Der Mittelpunkt unseres Jahrestreffens wird das vier Sterne **RAMADA Hotel Hamburg-Bergedorf, Holzhude 2 in 21029 Hamburg** sein. Es ist in der Ausrichtung von Oldtimertreffen erprobt, denn hier hat das Triumph-Register 2011 mit fast 200 Fahrzeugen sein Deutschlandtreffen ausgerichtet.

Jeder der drei Pfingsttage unseres FIAT Spider Jahrestreffens wird unter einem Thema stehen.

Etwas wird in Hamburg neu sein. Wir werden an den beiden ersten Tagen Euch zwei unterschiedliche Touren zur Auswahl anbieten. Euch stehen unterschiedliche Ziele zur Auswahl und uns erleichtert es die Organisation.



Der erste Tag wird Euch entweder in und durch das ehemalige Zonenrandgebiet von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern führen. Das weite hügelige Land ist geprägt von Alleen, Seen und kleinen

Dörfern. Was ein geschleiftes Dorf ist und wie es sich im Zonenrandgebiet auf Seiten der Deutschen Demokratischen Republik gelebt hat, werden wir erfahren.

Oder ihr folgt uns durch die Elbmarsch nach Lüneburg, besucht eines der schönsten norddeutschen Klöster und kommt mit zu einem technischen Meisterwerk, dem Schiffshebewerk in Scharnebek. Die abwechslungsreiche Tour streift die nördliche Lüneburger Heide und den Geesthang nördlich der Elbe.

Der zweite Tag wird natürlich dem Hamburger Hafen gewidmet sein. Er beginnt mit einer tollen Fahrt durch



die Vier- und Marschlande und endet im Hafenmuseum Hamburg. Das Hafenmuseum präsentiert eine einmalige Sammlung zum Güterumschlag im Hafen, zum Schiffbau sowie zur Schifffahrt auf der Elbe. Wer Geschichte und Entwicklung des Hamburger Hafens hautnah erleben möchte, ist im Hafenmuseum Hamburg genau richtig. Es können darüber hinaus einige historische Schiffe und Arbeitsgeräte begangen werden. Die Führung übernehmen ehemalige



Hafenarbeiter mit ihrem ganz eigenen Humor.

Und nun müsst Ihr Euch erneut entscheiden. Ihr kommt mit auf eine Barkassenfahrt oder Euch steht mehr der Sinn nach einer langen Tour durch das Alte Land. Dazu brecht Ihr nach dem Museumsbesuch auf.

Die anderen werden vom Hafenmuseum mit einer Barkasse abgeholt und erkunden den Hafen in seinem heutigen Charakter von „See“ aus. Unsere Fahrt wird uns durch die Speicherstadt vorbei an Elbphilharmonie und Landungsbrücken zu den Containerhäfen und zurück zum Museum führen. Unsere Rückfahrt führt dann durch die südlich der Elbe gelegene Marsch.



Am Abend kann, wer noch nicht genug Hamburg erlebt hat, an einer ganz speziellen Stadtführung durch St. Pauli teilnehmen. Der Rundgang steht unter dem Motto „Was wir schon immer über Sexarbeit wissen wollten.“ Keine Angst das ist ein ganz ernst gemeinter Stadtrundgang, der uns das Gewerbe als Arbeit mit seinen Bedingungen und Regeln erklärt. Aber wie gesagt nur wer noch Lust und Interesse hat.

Für den dritten Tag haben wir die Stadtrundfahrt im eigenen Auto durch Hamburg vorgesehen. Wir gehen davon aus, dass die Stadt zu früher Stunde am Morgen des Pfingstmontags noch schläft - dann sind die Straßen noch leer. Mit dem Roadbook

und in kleinen Gruppen solltet Ihr den Weg durch die Stadt mit Eurem Spider bis in die Speicherstadt finden. Die Speicherstadt ist Hamburgs Weltkulturerbe und bietet eine ganze Menge Interessantes zum Ansehen.

Zur Speicherstadt sagt Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz: „Ich freue mich außerordentlich über diesen Erfolg! Wir Hamburgerinnen und Hamburger dürfen stolz sein auf unsere neue Welterbestätte, Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus. Es ist uns gelungen, das weltweit höchste Fachgremium von der nationalen wie auch internationalen Sonderstellung von Speicherstadt und Kontorhausviertel zu überzeugen. Wir sind uns der großen Ehre bewusst und nehmen nun gern die Verantwortung für den Schutz und die Vermittlung dieses Erbes wahr.“ (hamburg.de)

In der Speicherstadt stehen wir auch unmittelbar an der neuen Elbphilharmonie. Sie wird im Januar 2017 eingeweiht und ist eine gewichtige neue Attraktion für Hamburg.

In den nächsten Wochen werden die Mitglieder der Regionalgruppe Hamburg nun die Touren abfahren, die Roadbooks herstellen, mit den Museen die Führungen besprechen und die Verhandlungen mit dem Hotel weiter führen.



Wenn ihr meint, dass es lohnen könnte, Hamburg einen längeren Besuch abzustatten, um in der

Elbphilharmonie ein Konzert zu besuchen oder ein Musical anzusehen, dann bietet das Hotel die Möglichkeit einer früheren Anreise oder auch Verlängerungsoptionen an. Hierzu werden wir später die Einzelheiten im Forum und im Spider - Magazin nennen.



So nun macht Eure Hamburgpläne und denkt bitte daran, dass Hamburg nur 150 KM von der Nord- und 100 KM von der Ostsee entfernt liegt. Das Jahreshaupttreffen lässt sich deshalb gut mit einem Urlaub an der See verbinden und es gibt hier im Norden unzählige wundervolle Spider - Touren, die lohnen entdeckt zu werden. Wir helfen Euch schöne Ziele und gute Touren zu finden.

Wolfgang Pritsching
für die Region Hamburg



Bericht Retro Classics 2016 (zu Gast beim Stand der Volumex IG und Autohaus Winkler)

Wie jedes Jahr fand vom 17. bis zum 20.03.2016 die Oldtimermesse Retro Classics auf der Stuttgart Messe statt. Wie seit ein paar Jahren war die Messe von Ausstellern voll ausgebucht.

Dieses Jahr hatten wir die Möglichkeit uns als Gast auf dem Stand der Volumex IG und des Autohaus Winkler zu präsentieren.

Bereits am Mittwochabend konnte ich unser RollUp, ein Plakat und neue Clubflyer (die für die Regionalleiter beim Vorstand erhältlich sind) zur Messe bringen. So etwas beginnt erst mal mit der Suche nach dem richtigen (teuren) Parkplatz. Wer schon mal bei einem Messeaufbau war kennt das.



Schnell war der richtige Stand gefunden und bei einem BS Spider, der für Fiat zum 50. Jahr Jubiläum und die Vorstellung des neuen Spiders restauriert wurde, wollte ich die Sachen aufstellen.

Allerdings blieb es erst einmal bei dem Versuch, da der Spediteur einen nagelneuen Spider direkt von der Händlerpräsentation in Mainz lieferte und nicht den alten Spider. Der neue Spider sollte eigentlich nach Belgien wo jetzt der alte Spider stand. Also musste noch getauscht werden da der neue Spider erst in Essen offiziell gezeigt werden durfte.

Das hat aber noch in der Nacht geklappt. Der Spediteur wird das nächste Mal bestimmt besser auf das Baujahr des Fahrzeugs achten.



Einen Moment später wurde eine Alfa Romeo Limousine am Stand verkauft kaum das sie richtig aufgestellt war. Also war schon wieder Umstellen angesagt da der Käufer seinen Neuerwerb gleich mitnehmen wollte.

Danach hatte ich noch die Möglichkeit eine Runde durch die Messehallen zu laufen. Sehr interessant und vor allem kein Publikumsverkehr. Überall war noch rege Bautätigkeit. Übrigens wechselten noch andere Fahrzeuge sofort ihren Besitzer. Am Samstagmorgen machten sich Michael Siebert und Inge Radke von Buseck aus und ich mich im Spider auf den Weg zum Messebesuch. Schon auf der Autobahnausfahrt wurde klar, dass die Messe wieder die Rekorde sprengt. Trotz Sonderparkplatz für Oldtimer war erst einmal große Geduld notwendig. Das Parkhaus für Oldtimer war 30 Minuten nach Messebeginn überbelegt was etwas Kreativität beim Parken erforderte. Da der Spider aber relativ klein ist, ist das zum Glück kein Problem.

Wir haben dann erst einmal eine Stärkung beim ADAC

(Weißwurstfrühstück) eingenommen sowie einen ehemaligen Clubvorstand getroffen (der sich jetzt eher für BMW begeistert) und dann zum Stand begeben.

Viele Spider Fahrer sind zum Stand gekommen und es gab sehr interessante Gespräche mit der Volumex IG sowie Mitgliedern der Partnerclubs. Zwischendurch gab es dann Abste-



cher in die verschiedenen Messehallen. Zum Teil war es dann schon etwas überfüllt von Autos als auch von Besuchern. 90.000 Besucher, 800 Journalisten, 1.550 Aussteller auf 125.000qm Ausstellungsfläche. Eine weitere Messehalle ist bereits im Bau.

Umfragen ergaben: Jeder 2. Besucher liebäugelt wohl mit einem Oldtimer und jeder 4. besitzt schon einen.

Teilweise hatte man den Eindruck auf einer Mercedes-/Porsche-Messe zu sein. 911 und SL Hochburg. Aber zum Glück waren auch viele andere seltene Fahrzeuge zu sehen. Die





Preise ließen einem allerdings oft den Atem stocken. Wenige Fahrzeuge wurden ohne hohen Messeaufpreis angeboten. Zudem hatten manche Händler ihre Fahrzeuge in der Verkaufshalle sehr eng aufgestellt. Ein ungestörtes Betrachten war da nicht möglich.

Besonders schön und mit viel Phantasie hatten wieder einige Clubs ihre Stände gestaltet. Vom halbsezierten Wrack bis zum überschlagenen VW T3 Doka gab es einiges zu sehen. Mit Plattfüßen kehrten Inge, Michael und ich schließlich noch zu einem kleinen Stammtisch im Hasenheim ein.

Danke an die Volumex IG und das Autohaus Winkler dass wir Gast sein durften. Bis nächstes Jahr.

Gruß,
Christoph

Überarbeitungsempfehlung falscher Wasserkühler

Nach mehreren Wochen der Suche nach einem Restaurierbaren Wasserkühler für meinen CS0, habe ich einen stark gealterten Wasserkühler aus meinem Fundus genommen, und zwar den hier:



Der ist von einem BC1 und passt nicht in einen CS0, er ist von der Baugröße zu klein, hatte nicht die Anschlüsse die ich wollte, und passte eigentlich überhaupt nicht!

Na gut einige würden sagen, warum hast du nicht einen neuen DS Kühler gekauft, wäre doch die einfachere und sichere Variante gewesen, stimmt, aber ich habe ja einen leistungsgesteigerten Motor verbaut, und damit dem nicht warm ums Herz wird, wollte ich ein Hochleistungsnetz! Einen neuen Kühler zu zerlegen um ein neues Netz einzubauen, war mir ehrlich gesagt zu teuer! So Gammel-Kühler zu meinem bekannten Kühlerbau-Kollegen

gebracht, Kosten ermitteln, Preis passt, Auftrag an den Mann gebracht, einige Sonderwünsche meinerseits: Seitenwangen durch Winkelblech ersetzen, Wassereinfüllstutzen entfernen, 8 mm Wasseranschluss für Kühlerausgleichbehälter anbringen, ohne Lackierung, das war's.

3 days later



Kühler abgeholt, ins Auto gesetzt, ausgemessen, Winkelbleche angefertigt, auf gute Optik und Funktion geachtet, angeschweißt, passt, fertig. Eigentlich hatte ich vor 2 kleine blasende Lüfter auf einen DS Kühler anzupassen, jetzt sollten sie an den BC1 Kühler angebaut werden, Scheiße geht nicht, Kühler zu tief, Gebläse hätten dann den Wasserkasten bepusht, also Lüfter wieder einpacken und bei Gelegenheit ab in die Bucht! Ein anderer Lüfter musste her, an ins Internet, gestöbert, verglichen, Spal Lüfter gekauft!

Lüfter kommt, aber wie bekomme ich denn da dran?

Diese dünnen Stangen mit der Klammer die durch das Netz gesteckt werden gefielen mir nicht, also Winkelblech anfertigen, Schweißgerät raus, anbraten, schleifen und Lackieren fertig, sieht schon geil aus, oder?



Nach dem Lackieren musste er nur noch zusammengebaut werden und das sieht jetzt so aus. Ich finde das ist ein gutes Ergebnis! Oder?



Schöne Grüße aus der Altbierstadt Didi (Dieter Kämmerer)



Von der „roten Rübe“ zur „saftigen Orange“

Geht es hier um eine Abhandlung der Mutation von Gemüse und Obst? Weit gefehlt!

Doch bevor ich Euch ein paar Zeilen zur Teil-Restauration unseres Spiders schreibe, sei auf die Begriffe „rote Rübe“ und „saftige Orange“ ein wenig eingegangen.

Die wenig liebevolle Bezeichnung „rote Rübe“ stammt von meinem Kumpel Peter in dessen Garage der Spider 1995 nach einem kleinen Rempler an der Front für den Lackierer vorbereitet und geschliffen wurde. Jede Ritze der Garage war mit rotem Schleifstaub überzogen. Absaugung? Fehlanzeige! Jaja, jung und dumm die Herren. Selbst heute noch zieht der Peter das ein oder andere rötliche Teil aus irgendeiner Ecke seiner Garage und bekommt dabei so eine seltsame Gesichtsfarbe. Ich weiß gar nicht, was der Knabe hat.

Der Begriff „saftige Orange“ ergab sich während der Arbeiten 2015/2016 als neuer und weiterer Spitzname in Anlehnung an Essbares aus Flora und Fauna dabei fast schon zwangsläufig. Doch dazu mehr im weiteren Verlauf der Geschichte. Außerdem braucht so ein Artikel ja schließlich irgendeine Überschrift. Und damit Basta!

Zunächst stichpunktartig ein paar Eckdaten zur Historie des guten Stückes:

Im April 1973 wurde dieser CS1 erstmalig in Italien zugelassen. Dann Anfang der 80er nach Deutschland geholt, erstmalig aufgepeppt und rot lackiert. Schließlich von mir 1991 erworben und seitdem stets artgerecht gehalten. Soll heißen: Regelmäßiger

Auslauf, damit der alte Knattersack auch schön rüstig bleibt.

Nachdem der „DetekTÜV“ 2015 einige kleinere Durchrostungen monierte, war wohl oder übel Handlungsbedarf angesagt. Nichts wirklich Wildes war zu schweißen, da der Spider wohl noch nie wirklich Streusalz abbekommen hat. Aber es gab halt keine Plakette mehr. Was für ein pingeliger Spielverderber. Wenigstens waren wir im Mai noch ein paar Tage im Friaul mit dem Spider. Über den Plöckenpass runter und über den Großglockner wieder nach Hause. Nachahmern sei dabei gesagt: Eine

Dilemma mit den paar oxidierten Blechpartien zu lösen.

Variante A: Nur das Notwendige machen (lassen) und damit die Kiste wieder in Rüben-Rot lackieren.

Variante B: Originalgetreu, aber mit Maß und Ziel bei den Kosten.

Variante C: Den ganzen Krempel verkaufen und / oder ein besseres / anderes Fahrzeug suchen.

Variante D: Alles von oben bis unten komplett und ohne Kompromisse neu.



einfache Fahrt über den „Glockner“ gibt es nicht. Die Erinnerung an die strammen 35 EUR für die zwangsweise zu lösende „Tageskarte“ erzeugt heute noch Schnappatmung bei mir. Aber das ist eine andere Geschichte.

Kommen wir zurück zur zwangsweise anstehenden Behandlung unseres kleinen Patienten mit Migrationshintergrund. Was sollten wir also tun? Prinzipiell standen nun 4 Varianten im Raum und zur Diskussion, um das

Zäumen wir das Thema einfach mal von hinten auf.

Variante D war sehr schnell vom Tisch, da auch oder gerade bei lange währender automobiler Liebe sich bei uns ein Mindestmaß an Vernunft, finanzieller Bodenhaftung, Pragmatismus und Realismus gegenüber den Spaßmobilen eingestellt hat. So ein Fahrzeug wird von uns in der salzfreien Zeit seiner Bestimmung entsprechend im Sinne eines „summer daily driver“ regelmäßig bewegt,



nicht übermäßig verhätschelt und sehr gerne für Ausflüge und Urlaubsreisen genutzt. Das Gefährt ist ja schließlich nicht aus Zucker und hat selbst aus heutiger Sicht noch genügend Feuer in allen Töpfen.

Variante C kam auch nicht in Frage, da im Zeitraum der Entscheidungsfindung die auf dem Markt verfügbaren Fahrzeuge der „alten“ Serie substanziell und bezüglich der Historie nicht besser waren und unsere „Beziehung“ nun doch schon 25 Jahre währt. Da weiß man, was man hat. Und wegen ein paar Runzeln und Falten gleich eine Trennung? Nö, fällt aus! Für so etwas gibt es schließlich den „Blechdokter“. So oder ähnlich sehen das wohl alle, die ein hübsches Exemplar haben und geben es daher nicht mehr so einfach her.

Wie kam es nun zu dem Entschluss den Spider wieder in seinem originalen Orange mit dem Farbcode 294 erstrahlen zu lassen bzw. welche Überlegungen haben dazu geführt? Zuerst mal die Tatsache, dass sein Rot (Code 152) zwar zeitgenössisch korrekt war, aber eben nicht seine damalige originale Farbe bei der Auslieferung. Zudem, dass gefühlte 95 % der alten Spider rot lackiert sind und wir zu dem Schluss kamen, dass ein wenig mehr Abwechslung in der Farbenwelt der Spider sicher nicht schaden kann. Damit war die Variante A auch vom Rübenacker, äh Tisch.

Bleibt folglich nur noch die orange Variante B mit den weiteren Überlegungen und Gründen. Zum einen: Das damalige Prospektmaterial präsentierte die CS / CS 1 Serie in diesem wunderbar schreienden, einem fast schon psychedelischen Orange. Zudem spricht für das Orange auch noch meine Tätigkeit als Experte zur

Optimierung von Abläufen, Strukturen und Konditionen bei Abfall und Entsorgung in Unternehmen. Da passt das „Müllauto-Orange“ doch hervorragend! Oder bestehen da irgendwelche Zweifel? Und last not least die rund 50 Jahre seit der Präsentation des Spiders auf dem Salone Internazionale dell'Automobile in Turin vom 3. bis 13. November 1966. Diese Tatsache fordert geradezu eine möglichst originalgetreue Restauration. Dass mein Geburtstag in genau diesen Zeitraum fällt, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Die Würfel waren also gefallen. Die Entscheidung für das Orange hatte in der Konsequenz den kleinen hässlichen Nebeneffekt, dass auch der Motorraum, der Kofferraum, die Hauben innen, die Türen innen, A- und B-Säulen und die Einstiege / Schweller entsprechend behandelt und vorbereitet werden mussten. Speziell beim Motorraum ist eine Komplettlackierung in keinsten Weise eine kostenorientierte Maßnahme. Motor, Getriebe und den ganzen Kabelsalat nebst diversen Anbauteilen raus rupfen und wieder rein pfriemeln dauert halt seine Zeit.

Ich komme nochmal kurz auf die Punkte Pragmatismus, finanzielle Bodenhaftung usw. zurück. Daraus leiten sich die wesentlichen Ziele unserer Restauration ab:

- Kostenrahmen für Lack und Schweißen soll ein unterer 4-stelliger Betrag sein.
- Bei der restlichen Technik werden alle notwendigen Verschleiß- und Instandsetzungsreparaturen durchgeführt, aber keine Schönheitsreparaturen.
- Unmittelbare Nähe zur Werkstatt, um rasch am Ort des Geschehens zu sein.
- Zeitlich flexible Mitarbeit meinerseits, speziell bei den

zeitintensiven, ungeliebten Tätigkeiten und dem Zusammenbau.

- Fertigstellung zum Saisonbeginn 2016.

Da ich das unverschämte Glück hatte, einen Karosseriebauer und Lackierer kennen zu lernen, der in der Lage war, die obengenannten Ziele zu erfüllen, ging es Ende Oktober 2015 los.

Der wesentliche Ablauf war:

Ende Oktober bis Mitte November 2015: Nach der Bestandsaufnahme und Abstimmung der Maßnahmen erfolgte die Zerlegung, Dokumentation und das nach Baugruppen sortierte Verstauen des ganzen Graffels im Keller. Die Achsen blieben drin, damit die Fuhre leicht transportierbar und rollbar blieb.

Ende Dezember 2015: Erste Flex- und Schweißarbeiten.



Anfang Februar bis Mitte Februar 2016: Letzte Schweißarbeiten, Motor und Getriebe raus, altes Wachs und Fett entfernen und Schleifen des Blechkleides.





natürlich auch das allseits beliebte Putz-Spiel: „Es saugt und bläst der Heinzelmann, wo Mutti sonst nur ...“

Anfang Mai 2016: Frische Plaketten geklebt bekommen und Lob und Anerkennung vom Prüfer abgeholt. „Die alte Serie sieht man in dem ordentlichen Zustand echt selten.“ Dass der Typ selbst einige „Projekte“ und „Spielsachen“ in der Halle und auf dem Gelände stehen hat, soll nicht unerwähnt bleiben. Noch so ein sympathischer Buntblech-Spinner. Das gesamte Ergebnis der Teil-Restauration entspricht bezüglich Zeit, Kosten und Qualität voll und ganz unseren Erwartungen. Unsere Erfahrungen bei dem ganzen Spaß und damit unser Rat:

Das Entfernen von altem Wachs und die Schleiferei an der Karosserie ist schon eine elendig zeitraubende Arbeit. Speziell, wenn man es ein wenig genauer nimmt und jede Ritze bearbeitet. Aber es schont auf der anderen Seite das Budget merklich und auf der anderen Seite wird die Beziehung zu der Kiste (wieder) inniger. Von Sandstrahlen halte ich gar nix. Das Zeug ist in jeder Ritze. Dagegen ist Pest und Cholera eine leichte Erkältung. Dann schon Trockeneisstrahlen oder Wasserstrahlen.

Beim Zerlegen treten gerne mal neue, unerwartete und auch in der Vergangenheit immer wieder mal verdrängte und aufgeschobene kleinere Baustellen auf. Diese sollten realistisch mit eingeplant sein. Ohne Dokumentation beim Zerlegen wird die Geschichte bei Zusammenbau sehr spannend.

Sämtliche Teile sollten rechtzeitig aufbereitet, besorgt und getestet werden, ob auch alles wieder so zusammen passt, wie gewünscht. Die Qualität und Passung der Ersatzteile

ist sehr unterschiedlich und teilweise mehr als mangelhaft. Zudem kann es schon mal zu Lieferengpässen kommen.

In Anlehnung an J.-W. von Goethe („Das Leben ist zu kurz, um schlechten Wein zu trinken.“) kann ich nur jeden ermutigen, dass er sich sein „Spielzeug“ nach eigenem Gusto herrichtet und das Ergebnis in vollen Zügen genießt. Aber bitte nicht bis zum Delirium. Ein zünftiger Geschwindigkeitsrausch tut es auch.

In diesem Sinne!

Euer Christoph Spanner
Mai 2016

P.S.: Aktuell wird bei „meinem“ Lackierer ein Iso Grifo neu aufgebaut. Noch so ein Kindskopf.





Bericht Turinfahrt 50 Jahre Fiat Spider Mai 2016

Am Dienstagmorgen nach dem Pfingsttreffen standen plötzlich wieder mehrere Spider auf dem Wurstmarkt vor dem Bad Dürkheimer Fass. Ja hatten die das Ende des Pfingsttreffens verpasst?

Nein, es war der Start zu einer Tour nach Turin, der Geburtsstätte unserer Spider! Schon vor etlichen Jahren hat ein Spiderfahrer von der letzten Tour nach Turin berichtet, und diesmal war ich dabei.

Am Vortag wurde noch schnell bei einem Spider der Kupplungszug gewechselt und so konnte es bei aufhellendem Himmel gleich losgehen. Auf der Strecke nach Basel öffneten sich und nach die Verdecke und die Anzahl der Spider stieg an, die Kennzeichen zeigten von Nord bis Süd alles an. Kurze Aufregung in Basel: Ein Spider hatte in Basel seine Stoßstange verloren. Die liegt jetzt vermutlich immer noch am Straßenrand.

Nach einer kurzen Pause am Thuner See ging es weiter auf den Zug durch den Lötschbergtunnel. Bei dem Wetter waren viele Pässe noch gesperrt.

Weiter ging es dann mit Ausblick auf das verschneite Matterhorn über den Simplonpass an den Lago Maggiore. Bei Locarno gab es dann die erste Übernachtung. Ganz schön exklusive Preise und eigene Vorstellung vom Service habe die Schweizer dort



stellten wir fest. Zum Glück sind wir trotzdem nicht verhungert und nach Androhung enormer Parkgebühren (weil wir mal eben gewartet haben) verlegten wir unser Frühstück nach Cannobio in Italien.

Nach einem Bootsausflug auf die Isola Madre setzten wir unsere Fahrt nach Turin fort. Wegen der hohen Verkehrsdichte wechselten wir ziemlich schnell auf die Autobahn. Ein

Spider brauchte noch ein paar Tropfen Öl und dann war es auch schon geschafft. Wohlbehalten waren auch die letzten Spiderfahrer in Caselle Torinese, einem Vorort von Turin angekommen. Dort bezogen wir unsere Zimmer im Hotel, einem ehemaligen Kloster und testeten das Restaurant. Gut erholt ging es dann am nächsten Morgen nach Lingotto, dem 100 Jahre alten Werksgebäude von Fiat. Dort konnten wir auf die auf dem





Dach liegende Einfahrbahn fahren. Was für ein tolles Gefühl! In dem alten Gebäude sind inzwischen Einkaufszentren, Büros und Museen. Leider kein Museum von Fiat. Nach ausführlicher Fotosession und genießen der Aussicht auf Turin und die umliegenden Berge konnten wir die Autos dort stehen lassen und machten per U-Bahn einen Ausflug in die Stadt. Dort besichtigten das Zentrum mit seinen großen Plätzen. Nach der Rückkehr ging es mit dem Spider weiter zu Pininfarina. Dort erhielten wir eine kleine Führung und Vortrag von Maurizio Corbi (Pininfarina Senior Designer). Zum Abschluss zeichnete er uns noch eine Skizze in ein Pininfarina Buch. So musste man zeichnen können.

Am nächsten Tag ging es dann gleich mit dem Besuch von Abarth weiter.

Dazu fuhren wir zum großen Werk Mirafiori, dort ist Abarth inzwischen angesiedelt. Dort erklärte uns Maurizio Consalvo, der Abarth Technical Development Manager den neuen

124 Abarth Rallye. Probefahren durften wir leider nicht, aber bald kann man ihn ab ca. 140000 Euro kaufen. Wir erhielten eine Führung durch sehr nette Kollegen und Kolleginnen





durch verschiedene Abteilungen. Am liebsten hätte man gleich etliche Fahrzeuge mitgenommen. Vor allem bei Abarth Classiche. Schließlich halfen sie noch den Kupplungszug bei einem Spider wieder zu befestigen. Dazu durfte der Spider tatsächlich in die heiligen Hallen von Abarth auf die Hebebühne.

Am Samstag stand der Besuch des Museo dell'Automobile Torino an. Dort stehen viele interessante alte Fahrzeuge. Nach dem Museumsbesuch stand noch einmal Stadtbesichtigung auf dem Plan. Unter anderem besuchten wir den riesigen Mercato di Porta Palazzo auf dem man neben Lebensmitteln auch alles andere kaufen kann. Erschöpft kehrten wir dann in die Osteria Fiat (Fate In fretta A Tavola) ein um uns wieder zu stärken.

Sonntag ging es dann zum Centro Storico Fiat, dem ersten Stammsitz von Fiat. Leider mussten wir auf der Strecke dorthin den Turin Marathonlauf umfahren. Gut angekommen, besichtigten wir die alten Fahrzeuge, Flugzeuge und auch Boote von Fiat und lernten viel über die Geschichte. Dann trennten sich unsere Wege. Ein Teil fuhr direkt zurück und wir zogen mit ein paar anderen Spiderfahrern weiter am Lago Maggiore vorbei zum Luganer See. Dort wohnten wir mit bemerkenswerter Aussicht über den Luganer See. Doch leider sahen wir dort auch die schwarzen Wolken kommen. Erstmals seit Tagen musste das Verdeck geschlossen bleiben.

Am nächsten Tag in Lugano erlebten wir einen regelrechten Wintereinbruch. Von 25 Grad auf 6 Grad und Schnee bis auf 1000m. Bei Gewitter und Graupelschauer war klar dass wir an dem Tag nicht durch die Berge weiterfahren können. Die Pässe waren fast alle schneebedeckt und



gesperrt. So fuhren wir an diesem Tag noch zum Comer See nach Gravedonna. Direkt im Ort den ich vor 2 Jahren schon mal besucht habe bezogen wir ein schönes Zimmer in einer kleinen Pension.

Am nächsten Tag lachte uns dann wieder die Sonne an und die Temperatur stieg schnell an. Abwechselnd zeigen die Schilder der Pässe offen oder gesperrt an und dennoch wagten wir es: Über kleine Schneereste könnten bei schönstem Wetter den Splügenpass überqueren. Wir legten

noch einen Stopp an der Via Mala ein (sehr sehenswert) und fuhren dann gemütlich durch die Schweiz am Bodensee vorbei nach Hause.

Alle Spider und Spideristi sind wieder gut nach Hause gekommen und es hat alles prima geklappt! Danke an alle Organisatoren und alle Mitfahrer! Eine ganz tolle Reise die uns sicher immer in guter Erinnerung bleibt.

Christoph Hain



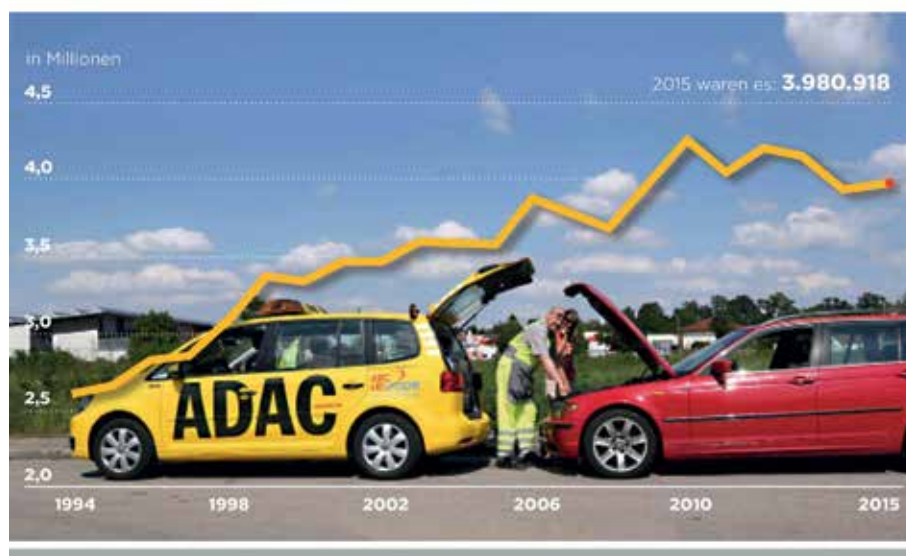


Clubtermine

Herbsttreffen 2016,	09. - 11.09.2016, auf der Schwäbischen Alb, Organisator: Christoph Hain
Jahreshaupttreffen 2017	Am Pfingstwochenende, im Raum Hamburg, Organisator: Wolfgang Pritsching
Herbsttreffen 2017	Im Havelland, Organisator: Klaus Eichert
Jahreshaupttreffen 2018	An Himmelfahrt, im Schwarzwald, Organisator: Mark Schaal
Herbsttreffen 2018	Im Raum Alzey Rheinhessen, Organisator: Sven Höger
Jahreshaupttreffen 2019	Am Pfingstwochenende, im Raum Rostock, Organisator: Wolfgang Pritsching
Herbsttreffen 2019	Am Raum Hannover, Organisator: Torsten Schüttler & Robert Müller

Gesamtpannenhilfen der Gelben Engel bis 2015

(ADAC Straßenwacht und Straßendienstpartner)



© 04/2016 ADAC e.V.



20.05.2016

**ITALIEN: Geltendmachung von Maut- und Bußgeldforderungen
durch deutsche Inkassobüros (z. B. Euro Treuhand Inkasso GmbH)
Androhung SCHUFA-Eintrag**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Juristischen Zentrale werden derzeit vermehrt Fälle von ADAC Mitgliedern vorge-
tragen, in denen deutsche Inkassounternehmen versuchen, im Auftrag italienischer
Kommunen und Autobahnbetreibergesellschaften Bußgeld- und Mautforderungen bei
deutschen Kfz-Haltern einzutreiben. Hier sind vor allem die *Aalto Financial Services*
in Bremen sowie die *Euro Treuhand Inkasso GmbH* in Köln zu nennen.

Inkasso von öffentlich-rechtlichen Bußgeldern

Teilweise liegt den Forderungen der Inkassobüros explizit ein Verwarnungsgeld oder
Geldbuße aus einer Übertretung der italienischen Straßenverkehrsordnung zugrun-
de.

Für die grenzüberschreitende Vollstreckung rechtskräftiger italienischer Bußgelder in
Deutschland ist zu beachten, dass Italien den EU-Rahmenbeschluss zur Geldsankti-
onenvollstreckung mittlerweile umgesetzt hat. Das entsprechende Gesetz ist am
27.03.2016 in Kraft getreten.

Für deutsche Autofahrer bedeutet dies konkret, dass nichtbezahlte Geldbußen we-
gen Verstößen im Straßenverkehr ab einem Betrag über der Bagatellgrenze von 70
EUR auch hierzulande zwangsweise eingetrieben werden können. Hiervon sind
mangels eines Rückwirkungsverbots ausdrücklich auch Zuwiderhandlungen betrof-
fen, die sich vor dem Inkrafttreten des italienischen Gesetzes ereignet haben, solan-
ge diese nicht bereits verjährt sind. Maßgeblich ist hierbei die in Italien geltende Voll-
streckungsverjährungsfrist von fünf Jahren (vgl. Mitteilung für Vertragsanwälte Nr.
43/16).

Öffentlich-rechtliche Bußgeldforderungen sind in Deutschland jedoch grundsätzlich
nicht über private Inkassounternehmen und ein eventuelles zivilrechtliches gerichtli-
ches Mahnverfahren vollstreckbar. Hierfür ist in Deutschland ausschließlich das
Bundesamt für Justiz (BfJ) in Bonn zuständig.

In diesen Fällen ist zu empfehlen, das betreffende deutsche Inkassobüro unverzüg-
lich auf die geltende Rechtslage hinzuweisen. Gegen eventuell folgende gerichtliche
Mahnbescheide sollte sofort Widerspruch eingelegt und auf die international-
rechtliche Unzuständigkeit deutscher Gerichte in derartigen, öffentlich-rechtlichen
Sachverhalten hingewiesen werden (vgl. z. B. AG Münster Urteil vom 23.11.1994,
DAR 1995, 165 f.).



Inkasso von Mautforderungen

In Italien werden ausstehende Mautforderungen in der Regel zunächst von dem italienischen Inkassounternehmen NiviCredit aus Florenz geltend gemacht. NiviCredit fordert im Auftrag italienischer Autobahngesellschaften (wie z. B. Autostrade per l'Italia) nicht bezahlte Autobahngebühren bei den betreffenden Fahrzeughaltern ein (vgl. Mitteilung für Vertragsanwälte Nr. 30/2013).

Bei Nichtzahlung der Forderungen werden die Vorgänge mittlerweile häufig von NiviCredit an deutsche Inkassobüros wie die genannten Firmen Aalto und Euro Treuhand Inkasso weitergegeben, um die behaupteten Forderungen direkt in Deutschland geltend zu machen.

Bei den nachträglich geltend gemachten Maut- und Nachforderungsgebühren handelt es sich nach italienischem Recht um zivilrechtliche Forderungen. Rechtlich ist es zwar möglich, dass derartige Forderungen innerhalb einer vom italienischen Gesetzgeber sehr großzügig eingeräumten Frist von zehn Jahren auch grenzüberschreitend geltend gemacht und unter Umständen auch vollstreckt werden könnten, insbesondere im Rahmen eines gerichtlichen Mahnverfahrens in Deutschland oder mittels des Europäischen Mahnverfahrens.

Dem ADAC sind bislang allerdings noch keine einschlägigen Fälle aus der Praxis bekannt, in denen italienische Autobahngesellschaften tatsächlich eine solche Eintreibung in Deutschland versucht haben.

SCHUFA-Eintrag

Die Firma Euro Treuhand Inkasso GmbH weist in dem Schreiben ausdrücklich darauf hin, dass gem. § 28 a Absatz 1 Nr.4 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) Daten für die nicht vertragsgemäße Abwicklung von fälligen Forderungen aus Vertragsverhältnissen u. a. an die SCHUFA Holding AG (*Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung*) übermittelt werden. Dies soll dann geschehen, wenn die geschuldete Leistung trotz Fälligkeit nicht erbracht wurde, nach Fälligkeit der Forderung mindestens zweimal schriftlich gemahnt wurde, zwischen der ersten Mahnung und der Übermittlung mindestens vier Wochen liegen und die Forderung nicht bestritten wurde. Gemäß § 28a Abs. 1 S. 1 Ziff. 4 lit. d Bundesdatenschutzgesetz darf demnach bei widersprochenen Forderungen keine Datenübermittlung und nach den SCHUFA-Richtlinien auch keine Eintragung erfolgen.

Unabhängig davon, ob derartige Forderungen aus dem Ausland tatsächlich eintragungsfähig sind, sollte betroffenen Mitgliedern in jedem Fall geraten werden, die Forderung gegenüber der Euro Treuhand Inkasso GmbH schriftlich zu bestreiten, um einen Negativeintrag bei der SCHUFA zu vermeiden.

Diese Mitteilung ersetzt die Mitteilung für Vertragsanwälte Nr. 10/16.

Mit freundlichen kollegialen Grüßen

Dr. Markus Schäpe
Leiter Juristische Zentrale



FIVA: Wir müssen jetzt handeln, um die 'digitale Generation' der Oldtimer zu bewahren

Vielen modernen Klassikern, die seit Mitte der 1980er Jahre hergestellt wurden, steht eine ungewisse Zukunft bevor, wenn es der Branche nicht gelingt, die Technologie dieser Fahrzeuge – der sogenannten 'digitalen Generation' – zu bewahren.

Der FIVA (Weltverband der Oldtimerclubs und -verbände) ist es ein Anliegen, diese sehr reelle Gefahr ins öffentliche Bewusstsein zu rücken, bevor es zu spät ist. Vereinzelte Initiativen machen bereits gewisse Fortschritte. Eine nachhaltige Lösung wird jedoch voraussichtlich nur mit Unterstützung der Industrie und einer konzertierten Aktion von Oldtimerliebhabern, Clubs und Organisationen wie der FIVA gelingen.

Dieser Meinung ist auch Stephan Joest, Experte für elektronische Bauteile und Präsident von Amicale Citroën Internationale, dem weltweiten Netzwerk von über 1.000 Citroën-Clubs. „Wir haben gegenwärtig die einmalige Gelegenheit, vorhandene Bestände an elektronischen Bauteilen und deren digitalen Quellcode zu bewahren.“, erklärt er. „Wenn nicht, laufen wir Gefahr, die Steuergeräte nicht mehr ersetzen zu können, die in Klassikern ab Mitte der 1980er Jahre typischerweise alles steuern – vom Motormanagement über die Klimaanlage bis hin zur Sicherheitsausstattung.“

Die digitale Alterung, d.h. die physische Alterung elektronischer Bauteile, findet unabhängig von der Benutzung des Bauteils statt. Laut einer alarmierenden Statistik sind rund 50% der Steuergeräte ab einem Alter von 40 Jahren bereits bei Erhalt defekt („dead on arrival“), d.h. sie funktionieren schon beim Einbau unmittelbar nach dem Auspacken nicht mehr. Je älter das elektronische Bauteil, desto schwieriger ist es, einwandfreien Ersatz zu finden“, meint Joest und betont, dass dies kein markenspezifisches Problem sei, sondern die gesamte Branche betreffe.

Bosch hat die jüngeren historischen Fahrzeugen drohende Gefahr erkannt und arbeitet an einer Lösung. „Die Herausforderung, klassische Fahrzeuge am Laufen zu halten, ist bei den künftigen Generationen größer denn je.“, bestätigt Dipl.-Ing. Fritz Cirener, Leiter BOSCH Automotive Tradition. „Wir arbeiten gemeinsam mit den Herstellern an diesem Thema. Vor uns liegt noch ein weiter Weg. Wenn wir aber die Technologie für die jüngeren und künftigen Nutzergenerationen bewahren wollen, lohnt sich der Einsatz.“

Wie Stephan Joest betont, wird die Herausforderung eher noch größer werden. „Heutige Premiumfahrzeuge haben etwa 60-100 separate elektronische Steuergeräte, die jeden Aspekt des Fahrzeugs steuern – und die Software wird von Jahr zu Jahr komplexer. Neben dem akuten Bedarf, die Langlebigkeit von Fahrzeugen ab den 1980ern bis zur Jahrtausendwende sicherzustellen, müssen wir auch dafür sorgen, dass unsere heutigen Fahrzeuge in 30 Jahren noch eine Zukunft haben. Darauf sind wir gegenwärtig nicht ausreichend vorbereitet.“

FIVA – Fédération Internationale des Véhicules Anciens

Büro: rue de la Loi 44 - 1040 Brüssel, Belgien – U St-ID-Nr.: BE0556.949.155

Tel.: +32 2 280 01 44 - Fax: +32 2 280 04 46 - E-Mail: office@fiva.org - www.fiva.org



„Wir müssen jetzt handeln, um das technische Kulturgut der 'digitalen Fahrzeuggeneration' zu bewahren und sicherzustellen, dass die Oldtimer der Zukunft ihr Dasein nicht einfach als statische Ausstellungsobjekte fristen müssen, sondern lebendige Kulturgüter bleiben können“, resümiert Joest.

Die FIVA wird dieses wichtige Thema als Tagesordnungspunkt für das FIVA-Kulturgutforum 2016 Anfang September vorschlagen. Zu diesem Forum in Chantilly treffen sich die Leiter der Traditionsabteilungen der führenden Automobilhersteller, um über die gemeinsamen Herausforderungen und Chancen zu diskutieren.

Hinweis: Für den Inhalt der Meldung ist ausschließlich die FIVA verantwortlich. Die Übersetzung vom englischen Originaltext ins Deutsche erfolgte durch den ADAC e.V.

Über die FIVA:

Die FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) widmet sich dem Schutz, der Förderung und der Erhaltung des Automobilen Kulturgutes. Die FIVA repräsentiert weltweit die Interessen von über 1,5 Mio. Oldtimerbesitzern in 64 Ländern. Anlässlich des 50-jährigen Bestehens des im Jahre 1966 gegründeten Oldtimer-Weltverbandes, hat die UNESCO die Schirmherrschaft für das von der FIVA ausgerufene Internationale Jahr des Automobilen Kulturgutes (FIVA World Motoring Heritage) übernommen.



In Deutschland sind der Allgemeine Schnauferl-Club e.V. (ASC), der Deutsche Automobil-Veteranen-Club e.V. (DAVC) und das Ressort Klassik des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e.V. (ADAC) Mitglied der FIVA.

Weitere Infos und Tipps rund um historische und klassische Fahrzeuge erhalten Sie unter www.adac.de/klassik. Abonnieren Sie den regelmäßig erscheinenden elektronischen ADAC Oldtimer-Newsletter unter www.adac.de/newsletter und bleiben Sie über die Entwicklungen in der Klassik-Szene stets informiert.

Kontakt für Anregungen und Fragen:
ADAC e.V., Klassik Interessenvertretung
Hansastraße 19, 80686 München
klassik@adac.de



pressrelations schneller mehr wissen

50 Jahre Fiat 124 Sport Spider - beliebt in Europa, ein Star in den USA

22.02.2016, 15:25

1966 präsentierte Fiat ein sportliches Cabriolet so ganz nach dem Geschmack der amerikanischen Open-Air-Fans. Aber auch hierzulande fand der von Pininfarina designte Fiat 124 Sport Spider zahlreiche Anhänger. Exemplare der ersten Baureihen sind heute gesuchte Klassiker.

Die Blütezeit der hubraumstarken und heckflossenstrotzenden Straßenkreuzer war in den USA noch lange nicht vorbei. Wer Anfang der 1960er Jahre zwischen New York und San Francisco allerdings ein kompaktes und wendiges Auto suchte, kam an den europäischen Marken nur schwer vorbei. Zu den Herstellern, die von diesem Trend profitierten, gehörte auch Fiat. Nicht nur in den Familien italienischer Einwanderer erfreuten sich Fiat 500, Fiat 1100 und Fiat 1300 einer gewissen Beliebtheit. Und die sportlich eingestellten Bewohner der sonnigen US-Staaten fuhren gerne auch die handlichen europäischen Cabriolets, die um ihre amerikanischen Konkurrenten in der Fünf-Meter-und-mehr-Klasse buchstäblich Kreise fuhren.

Kein Wunder, dass man bei Fiat von Anfang an auch die USA im Visier hatte, als der Nachfolger des Fiat 1500 Cabriolet entwickelt wurde. Während die Limousinenversion des Fiat 124 ganz im Stil der sogenannten „neuen Sachlichkeit“ gezeichnet war, sollte das Cabriolet formell völlig eigenständig werden. Gefragt war ein emotionales, auf den ersten Blick italienisches Design. Mehrere renommierte Studios beteiligten sich am Wettbewerb. Den Zuschlag erhielt schließlich ein Entwurf von Pininfarina-Designer Tom Tjaarda. Der Amerikaner mit niederländischen Wurzeln verpasste dem Fiat 124 Sport Spider genannten 2+2-Sitzer eine markante Front mit flach auslaufender Motorhaube, die von ausgeprägten Kotflügeln mit runden Scheinwerfern eingerahmt wird. Auch der elegante Hüftschwung der hinteren Kotflügel und der Knick zur Kofferraumkante sind unverwechselbar.

Die Präsentation des Fiat 124 Sport Spider fand vor genau 50 Jahren auf dem Turiner Automobilsalon 1966 statt. Pininfarina übernahm die Fertigung der Karosserien in Grugliasco, die bei Fiat im Werk Turin-Mirafiori komplettiert wurden. Das Chassis inklusive Einzelradaufhängungen an der Vorderachse und hinterer Starrachse stammte von der Fiat 124 Limousine, war allerdings um 14 Zentimeter gekürzt und außerdem verstärkt. Die Großserientechnik versprach nicht nur Robustheit. Sie führte außerdem zum vergleichsweise günstigen Kaufpreis, in Deutschland anfangs rund 11.000 Mark.

Beim Motor entschieden sich die Ingenieure allerdings, einen technisch aufwändigeren Weg zu gehen. Ex-Ferrari-Techniker Aurelio Lampredi konstruierte einen Vierzylinder mit einem Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall. Die beiden obenliegenden Nockenwellen wurden auf eine für diese Konstruktion zu der Zeit revolutionäre Weise angetrieben - von einem Zahnriemen aus Kunststoff. 90 PS aus knapp 1,5 Liter Hubraum waren Ende der 1960er Jahre eine Ansage. Auch serienmäßiges Fünfganggetriebe und Scheibenbremsen an allen vier Rädern waren damals alles andere als selbstverständlich. Mit bis zu 170 km/h gehörte der rund 930 Kilogramm leichte Fiat 124 Sport Spider zu den sportlichsten Fahrzeugen in seinem Segment.

Auch die einfache Handhabung begeisterte Publikum wie Fachpresse. Das Stoffverdeck lässt sich mit wenigen Handgriffen öffnen und in einem abgedeckten Fach hinter der Rückbank verstauen. Die große Kunststoffheckscheibe und die seitlichen hinteren versenkbaren Dreiecksfenster lassen auch bei geschlossenem Verdeck viel Licht ins Cockpit. Dort haben Fahrer und Beifahrer in Kunstleder-bezogenen Sitzen bequem Platz. Die hinteren Notsitze sind dagegen eher für Kinder gedacht. Hinter dem Lenkrad mit zwei sportlich geformten Metallspeichen informieren fünf Rundinstrumente in der mit Holz furnierte verkleideten Armaturentafel über die wichtigsten Betriebsdaten. Eine Mittelkonsole gibt es in den frühen Fiat 124 Sport Spider nicht.

Ein Rezept, das wie geplant auch in den USA funktionierte - schon von der Ur-Baureihe AS (August 1966 bis Juli 1970) gingen rund zwei Drittel über den Atlantik.

Mehr Leistung, modernere Technik

Während der Fiat 124 Sport Spider der Serie BS (November 1969 bis Juli 1970) noch gebaut wurde, lief bereits die optisch leicht überarbeitete Baureihe BS1 (Juli 1970 bis September 1972) vom Band. Kennzeichen waren unter anderem die analoge Zeituhr, die in der Armaturentafel als sechstes Rundinstrument Einzug hielt, Mittelkonsole, geänderte Rückleuchten mit Rückfahrscheinwerfern, seitliche Chrom-Zierleisten sowie der Kühlergrill in Wabenstruktur mit mittig platziertem Markenemblem statt der bisher verbauten Variante mit drei Chromstreben. Die auf Zweikreis-System geänderte Bremsanlage erhöhte ebenso die Sicherheit wie Kopfstützen an den vorderen Sitzen und die überarbeitete Hinterachse, die nun von vier Längslenkern und Panhardstab geführt wurde.

1971 erhielt der Motor des Fiat 124 Sport Spider mehr Hubraum. Der 1,6-Liter-Vierzylinder leistete nun mit zwei Doppel-Fallstromvergäsern (Weber oder Solex) beeindruckende 110 PS. Angeboten wurde auch Version mit nur einem Registervergaser, die 10 PS weniger leistete, dafür aber bessere Verbrauchswerte realisierte. Das etwas größere Triebwerk erforderte eine Modifikation der Motorhaube. Eigentlich war eine Hutze nur auf der linken Seite nötig, wo der größere, beinahe rechteckige Luftfilter platziert ist. Aus Symmetriegründen erhielt die Haube ab der Baureihe BS1 - wiederum auch späte Exemplare der Serie BS - aber gleich zwei markante Wölbungen. Von der Serie BS1 wurden sogar rund drei Viertel in den USA verkauft, hier aufgrund strengerer Abgasgesetze mit gedrosseltem Motor.

Schon ein Jahr später wurde die Motorisierung erneut geändert. Zu diesem Datum erhielt der Fiat 124 Sport Spider den 1,6-Liter-Vierzylinder aus dem Fiat 125 Special. Mit Zylinderkopf aus Leichtmetall und zwei obenliegenden Nockenwellen entsprach dieser zwar weitgehend konstruktiv dem Vorgängertriebwerk. Mit geringfügig kleinerem Hubraum und nur einem Doppelvergaser produzierte er aber nur noch 108 PS in Kombination mit dem Fünfganggetriebe beziehungsweise 104 PS, wenn das Fahrzeug mit dem Vierganggetriebe ausgerüstet war. Der Baureihencode lautet nun CS.

Nach weniger als einem Jahr Bauzeit erhielt der Fiat 124 Sport Spider mit der Serie CS1 wieder einen neuen Motor, dieses Mal aus dem zu dieser Zeit neuen Fiat 132. Ab August 1973 waren knapp 1,8 Liter Hubraum angesagt, die Leistung stieg - bei der Europa-Version - auf 118 PS mit Fünfganggetriebe. Zur Modellpflege gehörten außerdem die Anpassung von Drehzahlmesser, dessen roter Bereich nun erst bei 9.000 endete, und Tachometer. Die Anzeige reichte etwas optimistisch bis 220 km/h - tatsächlich betrug die Höchstgeschwindigkeit 185 km/h. Den Sprint von null auf Tempo 100 erledigte die Serie CS1 in 10,2 Sekunden.

Aus in Europa, Boom in den USA

Doch trotz nun stärkeren Motors verkaufte sich der Fiat 124 Sport Spider in Europa nur noch schleppend. Nach rund 22.000 auf dem „alten“ Kontinent abgesetzten Exemplaren lief das Angebot im Herbst 1974 offiziell aus. Von nun an ging die komplette Produktion nach Amerika. Der 1,8-Liter-Motor musste allerdings an die US-Emissionsbestimmungen und das bleifreie Benzin angepasst werden. Dadurch sank die Leistung zunächst auf 93 PS. Ab 1976 war eine aufwändige Abgasreinigungsanlage nötig, durch die noch einmal sechs PS verloren gingen.



Außere Kennzeichen des Fiat 124 Spider America waren vor allem die ebenfalls den US-Vorschriften geschuldeten überdimensionalen Stoßfänger. Das außerdem nur noch als Zweisitzer zugelassene Cabriolet mit dem italienischen Charakter blieb ein Verkaufsschlager und fand bis 1978 mehr als 65.000 Käufer. Nur wenige Exemplare wurden für Europa abgezweigt beziehungsweise reimportiert. Auch die Nachfolge-Baureihen CS2 und CS0 wurden ausschließlich in den USA verkauft. Es sollte bis 1982 und bis zur Serie DS2 dauern, bis erneut ein Spider von Fiat in Europa angeboten wurde.

Der Fiat 124 Sport Spider im Motorsport

Mit der Einführung der Baureihe BS1 wurde der Fiat 124 Sport Spider auch für Rallyefahrer interessant. Mit kräftiger Unterstützung der Fiat Kundensportabteilung "Squadra Clienti" etablierte sich der Spider in sogenannter Gruppe-3-Version (Serien-GT-Fahrzeuge) bald neben der Limousinenvariante des Fiat 124 als ernsthafter Siebkandidat. Neben der Leistungssteigerung auf bis zu 155 PS bei 7.500 Touren waren ein eng abgestuftes Colotti-Renngetriebe, Sperrdifferenzial und Leichtbauteile eine unwiderstehliche Kombination. Wo erlaubt, senkten außerdem Türen und Hauben aus Kunststoff das Gewicht auf weniger als 900 Kilogramm. Die Konkurrenz nannte die natürlich stets mit geschlossenem Verdeck antretenden Fiat 124 Sport Spider respektvoll "Fetzendachbomber". Erst ab 1971 gab es ein Hardtop aus Kunststoff.

Schon 1970 holten sich Alcide Paganelli und Beifahrer Ninni Russo im Fiat 124 Sport Spider den Titel in der Italienischen Rallyemeisterschaft. Im Januar 1971 ließen Håkan Lindberg und Beifahrer Sölve Andreasson mit Rang sieben bei der zur Weltmeisterschaft zählenden Rallye Monte Carlo aufhören. Ein Jahr später gewann Lindberg - jetzt mit Copilot Helmut Eisendle - sogar die WM-Läufe Rallye Akropolis und Österreichische Alpenfahrt. Am Jahresende belegte Fiat Rang zwei in der Marken-Weltmeisterschaft hinter der hauseigenen Konkurrenz von Lancia. Ebenfalls 1972 wurde Fiat Pilot Raffaele Pinto Rallye-Europameister.

Im Frühjahr 1972 stellte Fiat eine noch leistungsfähigere Variante des Spider vor, die mit dem 1,8-Liter-Motor unter dem Label von Abarth auftrat. Fiat hatte die traditionsreiche Marke kurz zuvor gekauft, die Verschmelzung der beiden Motorsportabteilungen war beschlossene Sache. Mit Beginn der Saison 1973 löste der anfangs 165 PS, später bis zu 210 PS starke Fiat Abarth 124 Rallye (Baureihencode CSA) den 1600er Spider auf den Rallyepisten der Welt ab.

Der Fiat 124 Sport Spider heute

Europäische Versionen des Fiat 124 Sport Spider der ersten Baureihen sind inzwischen seltene Klassiker. Die von den wenigen Verkäufern geforderten Preise halten sich bei rund 15.000 Euro dennoch in Grenzen. Deutlich häufiger sind aus den USA reimportierte Exemplare. Immerhin gingen bis 1978 rund 170.000 der insgesamt 197.000 gebauten Fahrzeuge über den Atlantik.

In Deutschland bewahrt vor allem die Clubs Fiat 124 Spider Club e.V. (www.fiatspider.de) und Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. (www.fiat-spider.de) sowie die Pininfarina Spidereuropa Volumex IG (<http://www.spider-volumex.com>) das Erbe des charismatischen Cabriolets. Die Mitglieder genießen ihre Fahrzeuge gerne auch bei Oldtimer-Rallyes wie dem am 3. September 2016 zum ersten Mal veranstalteten, von Fiat unterstützten "Giro Francoforte" (www.weekend-italiano-storico.de).

Kontakt:

Florian Büngener
Tel: +49 69 66988-460
E-Mail: florian.buengener@fcagroup.com

Pressekontakt:

Fiat Group Automobiles Germany AG
Hanauer Landstrasse 176
60314 Frankfurt/Main
Deutschland

Telefon: 069 / 66 988 - 0
Telefax: 069 / 66 988 - 915

Mail: presse@fiat.de
URL: <http://www.fiat.de>

Frankfurt/Main - Veröffentlicht von pressrelations



Mitgliedschafts - Jubiläum

Herzlichen Glückwunsch und vielen Dank für Eure Treue!

Hiermit möchten wir allen Mitgliedern und folgenden Jubilaren danken:

Zur 30 jährigen Mitgliedschaft

Mitgliedsnummer	Name	Reg	PLZ	Ort
5	Gertrud und Stefan Allekotte	7	53332	Bornheim
18	Martin Boels	2	22457	Hamburg
83	Horst Kloppmann	1	23730	Neustadt
178	Detlef Stenzel	7	50354	Hürth
133	Olaf Otahal	1	23843	Bad Oldesloe
4	Armin Albus	9	74232	Abstatt
2	Jürgen Abel	7	50189	Elsdorf
91	Angelika Krüger	6	30659	Hannover
100	Egon Lindermann	3	39576	Stendal

Zur 20 jährigen Mitgliedschaft

Mitgliedsnummer	Name	Reg	PLZ	Ort
223	Jürgen Franz	5	32545	Bad Oenhausen
220	Friedhelm Reuner	6	30826	Garbsen
228	Markus Hernadi	9	73773	Aichwald-Aichsschieß
235	Dieter Bohnenkamp	7	45470	Mülheim/Ruhr

Zur 15 jährigen Mitgliedschaft

Mitgliedsnummer	Name	Reg	PLZ	Ort
352	Jan Philipp Petersen	2	22927	Großhansdorf
358	Peter Böhmer	7	52152	Simmerath
360	Norbert Lankes	7	53545	Linz am Rhein
364	Petra Boljahn	4	47804	Krefeld
368	Jochen Haase	9	74226	Nordhausen
365	Heiko Hambrock	6	26605	Aurich
369	Brigitte Müller	6	31319	Sehnde
371	Christian Cordts	1	23623	Ahrensböck-Böbs
384	Peter Plettrichs	10	86854	Amberg
388	Markus Stübchen	0	4054	Basel

Zur 10 jährigen Mitgliedschaft

Mitgliedsnummer	Name	Reg	PLZ	Ort
492	Ralf Trost	7	45309	Essen
496	Walter Lankes	7	53773	Hennef
497	Achim Holzamer	2	22885	Barsbüttel
498	Michael Dusch	2	21502	Geesthacht
503	Stefan Brenke	2	25421	Pinneberg
508	Ralf Steinheuer	7	52066	Aachen
507	Christoph Lang	7	52391	Vettweiß-Kelz.
511	Klaus Eichert	3	14662	Friesack
512	Friedrich Schelberg	1	23611	Bad Schwartau
514	René-Michael Busse	3	14165	Berlin



Stammtische

Region 1 – Schleswig-Holstein

Auskunft: Stefan Kohl

Tel. 0174-9806538

Wechselnde Lokalität

Jeden zweiten Sonntag im Monat nach Absprache.

Region 2 – Hamburg

Auskunft: Michael Tägtmeier

Tel. 0162-2392269

San Marino

Bekassinenau 114

22147 Hamburg

<http://www.sanmarino-hamburg.de>

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

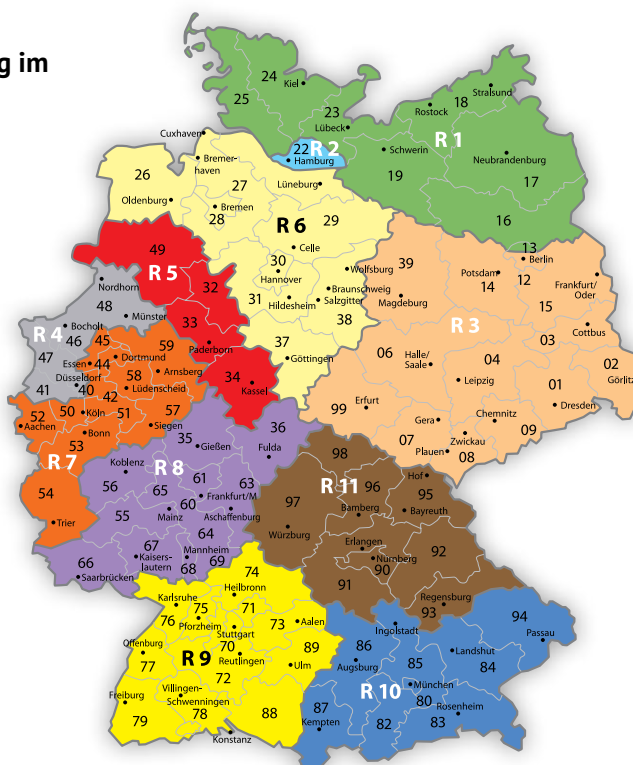
Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19:30 Uhr.

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