



Einladung zum Jahreshaupttreffen  
Schönau 2020

Einladung zum Herbsttreffen  
Wildeshausen/Dötlingen 2020

Von Wolfsburg an den Gardasee

An der schönen blauen Donau

Retro Classics 2020

Mille Miglia – Privat

Technik Tipps

# SPIDER MAGAZIN



# ADAC

## ADAC Klassik – via Facebook und Newsletter kein Highlight mehr verpassen

Besuchen Sie unsere ADAC Klassik Facebookseite unter [www.facebook.com/ADACKlassik](https://www.facebook.com/ADACKlassik) und melden Sie sich bei unserem ADAC Oldtimer-Newsletter unter [www.adac.de/newsletter](https://www.adac.de/newsletter) an. Erhalten Sie aktuelle Informationen rund um das Thema Oldtimer und Youngtimer.

- > Neuigkeiten zu Veranstaltungen
- > Aktuelle Nachrichten aus der Szene
- > Hilfreiche Expertentipps



 [www.adac.de/newsletter](https://www.adac.de/newsletter)  
 [www.facebook.com/ADACKlassik](https://www.facebook.com/ADACKlassik)

ADAC e.V. Ressort Klassik

## DAS WORT DES ERSTEN

Liebe Clubmitglieder, Freunde und Leser unseres Spider Magazins,

der Sommer ist vorbei, der Herbst geht zu Ende und die Winterpause ist angesagt, jetzt heißt es den Spider volltanken und den Reifenluftdruck zum pfeglichen Einmotten zu erhöhen und ihn auf den Winterschlaf vorzubereiten.

Der Terminkalender für Oldtimer Veranstaltungen, Clubtreffen, Messen, Wochenendausflüge in diesem Jahr bot für unser Hobby viele Möglichkeiten uns mit Gleichgesinnten auszutauschen.

Wir sind lebendig und engagiert und so durften wir auch in diesem Jahr viele interessierte Spiderfahrer/innen in unserem Club als neue Mitglieder begrüßen. Es gilt diese Wahrnehmung zu stärken, wenn wir für junge Mitglieder aktiv sein wollen.

Ich möchte mich im Namen des Clubs bei der FCA für die Einladung zur diesjährigen „Mercato Italiano“ in der Klassikstadt Frankfurt/Main bedanken. Des Weiteren möchte mich auch im Namen des Clubs bei der FCA Group, vertreten durch Frau Anne Wollek, für die gute Zusammenarbeit bedanken.

Hier eine Vorschau auf die Highlights für das Jahr 2020:

- 27.02. – 01.03.2020 Retro Classics Stuttgart, Halle 7, Stand C53
- 21.05. – 24.05.2020 Jahreshaupttreffen in Schöna am Königssee  
Hotel Hubertus-Park
- 11.09. – 13.09.2020 Herbsttreffen in Dötlingen, Gut Altona
- 21.05. – 24.05.2021 Jahreshaupttreffen Raum Berlin
- 10.09. – 12.09.2021 Herbsttreffen in der Eifel

An dieser Stelle möchte ich mich zum Jahresausklang bei meinen Mitstreitern Christoph Hain, Carmelo Siragusano, Stefan Kohl, Ed Taylor Parkins und ebenso bei unserem Technik Betreuer Nico Lacetera, Natascha Bielmeier für den Bereich Merchandising und allen Regionalleitern für Ihren Einsatz bedanken. Alle haben ihre wertvolle Freizeit für unseren Club geopfert, nicht zu vergessen, auch einen besonderen Dank gilt ihren Lebenspartnern, die unser schönes Hobby mittragen, das ist nicht selbstverständlich.

Auf diesem Wege möchte ich mich auch im Namen des Vorstandes nochmals ganz herzlich bei Sabine und Wolfgang Pritsching für das schöne Jahreshaupttreffen in Rostock sowie bei Biggy und Robert Müller samt ihren Helfern für das schöne Herbsttreffen im Calenberger Land bedanken.

Nochmals möchte ich die Stammtische anregen, sich am Spider Magazin zu beteiligen um 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. Hilfestellung beim Entwerfen von Beiträgen für das Spider Magazin ist euch gewiss.

Ich wünsche allen eine besinnliche Weihnachtszeit, ein gutes und gesundes Jahr 2020 und allzeit gute Fahrt.

Euer Michael



## GRÜßWORT DER REDAKTION

Auch dieses Spider-Jahr geht wieder einmal zu Ende – schade – aber das neue bietet auch wieder viele Möglichkeiten den „Kleinen“ auszuführen.

Wir freuen uns vor allem auf das Jahreshaupttreffen am Königssee – bei dem ihr bis zum Jahresende an die Anmeldung denken solltet. Wir berichten hier im Magazin über die Vorbereitungen und Highlights der Touren. Ein Bericht über das Herbsttreffen im Calenberger Land ist ein wesentlicher Teil dieser Ausgabe.

Aufgrund der neuen Rubrik „Technik-Tipps mit Technik Nico“ (Nico Lacetera), hat der ganz schön viel zusätzliche Anfragen und Whats-App erhalten und konnte vielen helfen. Deshalb auch diesmal wieder etwas Praktisches von ihm – es soll tatsächlich bauliche Schwachstellen am Spider geben...

Dann habe ich einen Spider-Vergleich aus dem Jahr 1967 gekauft, den ich hier in Auszügen zitiere. Wenn einer am gesamten Artikel interessiert ist – einfach bei mir melden.

Eurer weiteren Mitwirkung am Magazin durch Berichte und Bilder sehe ich, wie immer, mit großer Hoffnung entgegen. Vor allem wäre es schön, wenn neue Mitglieder sich mit einem Kurz- oder Erlebnisbericht und ein paar Fotos vorstellen würden.

In diesem Sinne wünsche ich euch gute Erholung bis zur nächsten Saison. Pöppelt den Spider für den nächsten Sonnenstrahl, denn auch im Winter kann man Ausfahrten machen – berichtet bitte darüber für die kommende Ausgabe.

Euer Redakteur ED



INHALT

EDITORIAL

|                                              |   |
|----------------------------------------------|---|
| Das Wort des Ersten & Grußwort der Redaktion | 3 |
| Inhalt                                       | 4 |
| Impressum                                    | 5 |

CLUBINFOS

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| Vorstand und ehrenamtliche Mitarbeiter              | 6  |
| Regionalleiter und Clubregionen                     | 7  |
| Einladung Herbsttreffen Wildeshausen/Dötlingen 2020 | 18 |
| Technik Tipps                                       | 19 |
| Einladung zum Jahreshaupttreffen Schöнау 2020       | 32 |
| Mitglieder News                                     | 36 |
| Stammtische                                         | 38 |

REPORTAGEN

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| Herbsttreffen 2019 in Barsinghausen           | 8  |
| Von Wolfsburg an den Gardasee                 | 10 |
| An der schönen blauen Donau                   | 12 |
| Retro Classics 2020                           | 14 |
| Mille Miglia – Privat                         | 16 |
| auto, motor und sport – Spider-Vergleich 1967 | 22 |
| Spanferkelessen bei Michaela und Nico         | 31 |



## ANMERKUNG DER REDAKTION

Liebe Mitglieder,

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



 Bitte teilt bei Änderungen unserem Mitgliederbetreuer Stefan Kohl Eure neuen Telefonnummern, Email, Adressen usw. mit: [sk@fiatspider.de](mailto:sk@fiatspider.de)



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](http://www.fiatspider.de)

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

Redaktion: Edward Taylor Parkins,  
Anzeigenleitung: Michael Siebert

Satz & Layout: HEUREKA!DESIGN  
Druck: Wir machen Druck  
Auflage 02/2019: 500 Stk.  
Fotos in dieser Ausgabe: Die genannten Autoren.

Die nächste Ausgabe 01/2020 erscheint im August 2020. Redaktionsschluss ist der 15.06.2020.

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](mailto:redaktion@fiatspider.de)

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



## VORSTAND / MITARBEITER



**Michael Siebert**  
**1. Vorsitzender**  
Gesamtverantwortlicher  
im Sinne der Satzung  
Weidenstraße 52  
35418 Buseck  
Tel. 0173-3497631  
ms@fiatspider.de



**Christoph Hain**  
**2. Vorsitzender**  
Alpirsbacher Weg 3  
70569 Stuttgart  
Tel. 0172-7620703  
ch@fiatspider.de



**Carmelo Siragusano**  
**Kassenwart**  
Burgunderstraße 18  
67159 Friedelsheim  
Mobil: 0160-7451264  
kassenwart@fiatspider.de



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



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



**Natascha Bielmeier**  
**Vertrieb / Merchandising**  
Burgunderstraße 18  
67159 Friedelsheim  
Fon: 0172-9735058  
merchandising@fiatspider.de



**Edward Taylor Parkins**  
**Redakteur, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**  
Bodenschneidstraße 18  
82031 Grünwald  
Tel. 089-64911885  
redaktion@fiatspider.de

## REGIONALLEITER UND CLUBGERIONEN



**Region 1 — Schleswig-Holstein**  
Stefan Kohl  
Schillerstraße 25  
25746 Heide  
Tel. 0174-9806538  
region-1@fiatspider.de



**Region 2 — Hamburg**  
**Wolfgang Pritsching**  
August-Bebel-Straße 19  
19055 Schwerin  
Tel. 0170- 5991496  
region-2@fiatspider.de



**Region 3 — Berlin**  
**Uwe Boddenberg**  
Dickeweg 32a  
14055 Berlin  
Tel. 030-30 09 92 29  
region-3@fiatspider.de



**Region 4 — Niederrhein**  
**Holger Griebach**  
Blücherstraße 15  
47799 Krefeld  
Tel. 0172-2157257  
region-4@fiatspider.de



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



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



**Region 7 — Köln**  
**Petra Boljahn**  
Im Stillen Winkel 23  
47804 Krefeld  
Tel. 021 51-3135 17  
region-7@fiatspider.de



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



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



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

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

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



# Fiat 124 Spider Herbst-Treffen in Barsinghausen

**Freitag, 13.09.2019**

Ein Kollege hatte uns noch gewarnt: „Dieses Barsinghausen ist riesig. Da hab ich mich mit dem Motorrad mal eine ganze Stunde verfahren und nicht mehr rausgefunden!“ Na, der übertreibt aber. Kann uns ja nicht passieren, man hat ja ein Navi. Welches dann aber auch mal schnell ins Schleudern kommt, weil die eine oder andere Straße gesperrt ist und man einerseits versucht, der Umleitung zu folgen und andererseits das Navi die Route ständig neu berechnet.

Am frühen Nachmittag waren wir dann in der (ungefähren) Ortsmitte und sehen zu unserer Freude drei Spider vor uns. Für eine Weile folgen wir den dreien. Aber dann entscheiden sie sich für eine andere Strecke und erreichen den Hotelparkplatz kurz nach uns. Am Parkplatz werden wir gleich vom Veranstalter Robert Müller begrüßt. Seine Frau Biggy macht die Registrierung der ankommenden Teilnehmer, taktisch günstig, im Windfang des Hotels. Da kann wirklich keiner verloren gehen oder übersehen werden.

In dem Zusammenhang schon mal ein großes Kompliment für die gelungene Organisation an Biggy und Robert Müller. Die Spider Parkplätze sind abgesperrt, damit sich keine bürgerlichen Autos drauf stellen können. Somit steht der Pulk direkt vor dem Hoteleingang.

An dieser Stelle sollten wir mal erwähnen, dass wir mit einem modernen Spider (bürgerliches Auto) anreisen mussten. Der C50 hat sich am Abreisetag überlegt, nicht anspringen zu wollen. Diagnose: Motor bekommt kein Benzin. Für Ursachenforschung war keine Zeit, daher durfte der Neue mit.

Um 14:45 Uhr waren wir also da und lernen gleich mal ein paar nette Spideristi kennen. Nach dem Einchecken gibt es den Nachmittagskaffee in der Sonne auf der Hotelterrasse. In kürzester Zeit müssen Tische zusammengestellt werden, um alle unterzubringen, die auch die tolle Idee hatten sich draußen zu erholen.

Von den Unwägbarkeiten der Planung erfahren wir am späten Nachmittag, als Robert und Biggy die Roadbooks verteilen können. Diese mussten im letzten Augenblick überarbeitet werden, Umleitungen auf der geplanten Route machten das unumgänglich.

Um 19:30 Uhr sitzen wir dann alle beim Abendessen. Robert begrüßt alle Teilnehmer und schildert wie sie die Strecke in den Tagen vor der Veranstaltung abgefahren sind und eben jene Umleitungen in den Streckenplan einbauen mussten.

Als es dann ans Essen geht, haben einige das Pech am „falschen“ Tisch zu sitzen. Wie es scheint, ist das Restaurant im Hotel mit

uns vielen Gästen etwas überfordert, denn an manchen Tischen gibt es schon die Nachspeise, an anderen wird noch auf die Vorspeise gewartet. Später an der Bar gibt es noch einen kleinen Absacker.

**Samstag, 14.09.2019**

Nach einem guten Frühstück trifft man sich auf dem Parkplatz, um die Scheiben und die Dächer der Spider vom Tau zu befreien. Es wird, wie tags zuvor, bestes Spiderwetter. Die Sonne scheint, allerdings ist es nach einer klaren Nacht noch recht kühl. Das hält aber die meisten nicht davon ab, die Dächer schon aufzumachen. Die ersten nehmen schon mal Aufstellung zur Ausfahrt und pünktlich um 09:30 Uhr macht sich die Kolonne auf den Weg. Bedingt durch die Umleitung und die kleine Routenänderung haben Biggy und Robert einen kleinen Stop auf einem Parkplatz als Auffangpunkt eingeplant. Dort sammeln sich also 33 Spider, um dann in Kolonne auf die B65 zu fahren. Dass hier keine lahmen Kisten unterwegs sind, ist schnell klar. In gefühlt weniger als 40 Sekunden ist der Parkplatz wieder leer und die Meute ist unterwegs.

Weil es so zügig voran geht, sind wir schon um 10:45 Uhr auf dem Parkplatz von Rodes Hotel. Ein kurzes Stück gehen wir die Straße wieder zurück, zum Kloster Loccum. Dort erwartet uns pünktlich um 11:00 Uhr Herr Witte, der uns eine Führung durch das Kloster angedeihen lassen möchte. Ebenso pünktlich um 11:00 Uhr melden sich die Glocken der Klosterkirche, deutlich lauter als Herr Witte spricht. Nach langen zehn Minuten Glockenläuten hören wir seinen Vortrag über die Entstehung des Klosters Loccum im Schatten der Bäume und der Klosterkirche. Anschließend begibt sich die Truppe in das Innere der Kirche, um die Fortsetzung der wechselvollen Geschichte des Klosters zu hören.

Abgesehen davon, dass es ursprünglich ein Zisterzienser Kloster war und in den Jahren nach der Reformation evangelisch wurde, ist sehr interessant, dass einem der Äbte im 18. Jahrhundert die Erfindung der Feuerversicherung zugeschrieben wird. Daraus entstand im Laufe der Jahre die heutige VGH. Im Aufsichtsrat der Versicherungsgruppe sitzt auch heute noch der jeweilige Abt des Klosters Loccum.

Im Anschluss an die sehr ausführliche Führung besichtigen wir die Klosterkirche mit den Nebenräumlichkeiten. Gegen 12:30 Uhr finden wir uns im Hotel Rodes zum Mittagessen ein. Eine Menüauswahl hatten wir schon getroffen, um es der Küche etwas leichter zu machen. Im großen Saal erwartet uns dann eine Überraschung. Die Tische waren den jeweiligen Menüs zugeordnet. So leicht hat es sich die Küche also gemacht! Dadurch werden Paare getrennt, sogar Hundebesitzerfamilien müssen an verschiedenen Tischen speisen. Aber gut, wenn es schnell gehen muss, dann halt so. Das Essen ist gut und reichlich, der Service klappt auch recht gut. Die nächste Überraschung kommt, als es

## Fiat 124 Spider Herbsttreffen in Barsinghausen

ans Zahlen geht. Es wird nicht am Tisch kassiert, sondern im Schankraum. Und genau hier ist Schluss mit es klappt gut und geht schnell. Die Geldbeutelverwalterin des Betriebs hat jede Zahlung, wie es sich gehört, mit Bleistift auf einem Block addiert und dann kassiert. Entsprechend lang ist die Schlange der Spiderfahrer die gerne bezahlen möchten. Biggy und Robert müssen das bei der Planung geahnt haben, denn, erstaunlich pünktlich, geht es um 14:00 Uhr wieder auf die Piste.

Wunderbare kleine Straßen und schattige Alleen führen uns Richtung Süden. Eine Umleitung, die im Roadbook noch vermerkt ist, wurde wohl kurz zuvor aufgehoben. Aber das sind die eher angenehmen Unwägbarkeiten einer solchen Ausfahrt.

Nach ca. 70 Kilometern sind wir am nächsten Stopp, dem Waldhof Unsen, wo freundliche Bedienungen Kaffee und Kuchen für die Spider Besatzungen bereithalten. Bei immer noch schönstem Wetter lässt es sich auf der Terrasse gut aushalten und Spider Geschichten austauschen. Irgendwann ist der Kaffee getrunken, der Kuchen gegessen und es geht weiter zur letzten Etappe. Knappe 50 Kilometer noch bis zum Hotel Fuchsbachtal. Dort angekommen müssen wir feststellen, dass sich Teile einer Hochzeitsgesellschaft unserer schönen Parkplätze bemächtigt hat. Wir stellen die Autos etwas enger zusammen und parken zum Teil hintereinander und schon ist wieder alles gut.

Direkt im Anschluss an die Ausfahrt treffen sich einige Teilnehmer an der Bar für einen kleinen Aperitif und lassen den Tag Revue passieren. Schöne Ausfahrt war's, tolle Strecke und verfahren hat sich auch kaum jemand. Unfälle sind keine passiert und es gab nur einen technisch bedingten Ausfall zu beklagen. Auf den guten Verlauf des Tages und die Organisatoren stoßen wir an.

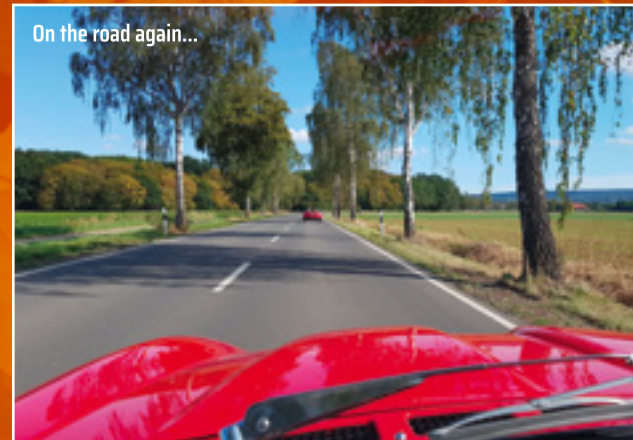
Für das Abendessen um 19:30 Uhr können wir uns auf ein drei Gänge-Menü freuen. Als Zwischengang nach der Suppe bedankt sich Christoph Hain im Namen der Vorstandschaft bei Biggy und Robert Müller für die Organisation und Ausrichtung des Herbsttreffens. Am späteren Abend verlagert sich die Gesellschaft in die Bar und verschafft der Barfrau richtig Arbeit.

**Sonntag, 15.09.2019**

Für diesen sonnigen Sonntag ist eine Ausfahrt zu den Herrenhäuser Gärten bei Hannover geplant. Abfahrt pünktlich wie immer um 10:00 Uhr. Leider können wir davon nicht detailliert berichten. Fünfzehn Fahrzeuge haben sich auf den Weg gemacht und durften sich im Ehrenhof zum Fototermin aufstellen. Dem Vernehmen nach war auch diese Tour eine schöne, gut geplante Ausfahrt.

Für uns ist das Herbsttreffen zu diesem Zeitpunkt vorbei. Wir fahren weiter an die Ostsee. Andere sind auch auf dem Weg in den Urlaub. Sie nutzen das Treffen als Sprungbrett, um nach Italien zu fahren. Respekt! Wir sind gespannt wohin deren Urlaubsreise im Mai 2020 vom Königssee führt.

Vielen Dank an Biggy und Robert – wir freuen uns auf das Treffen am Königssee. Dominik und Regina Bollinger





Lago di Molveno



Tour mit der „Bimmelbahn“



Wallfahrtskirche Maria Schnee



Rasthaus Timmelsjoch 2509m

## Von Wolfsburg... ...an den Gardasee

Nach dem hervorragend organisierten und durchgeführten Herbsttreffen wollten 4 Spider mit ihren Besatzungen noch nicht die Heimreise antreten, sondern noch eine Woche Urlaub daran anschließen und ein paar Tage am herrlichen Gardasee verbringen. Bereits die Fahrt dorthin sollte ein Erlebnis sein. So machten sich am Sonntag Ela & Nico, Sandra & Paulo, Tequi & Christoph und Sabine & Rüdiger auf den Weg nach Italien.

Am ersten Tag hieß es, 670 km zu schrubben bis Kempten, um die nächsten Tage nur Landstraßen durch das Allgäu, österreichische und italienische Pässe zu fahren. Wir fuhren zunächst bis Fulda über schöne, wenig befahrene Landstraßen, dann den Rest über die Autobahn, was für die Spider auch mühelos bis nach Kempten machbar war. Ein wohlthuender Spaziergang nach der langen Fahrt in die Altstadt mit Besuch eines bayerischen Biergartens rundete den ersten Abend ab.

Am nächsten Tag ging es durch herrliche sattgrüne Wiesenlandschaften des hügeligen Allgäus zur Bundesstraße 179 durch Tirol Richtung Reutte mit idyllischem Alpenpanorama und über sehr schön ausgebaute und kurvenreiche Traumstraßen. Über die von Christoph empfohlene und uns bisher unbekannte Hahntennjochstraße ging es weiter nach Imst.

Das Hahntennjoch ist wirklich sehr empfehlenswert, eine wunderbare 29 km lange Straße durch schönste österreichische Alpen, die auch bei Motorradfahrern sehr beliebt ist. In Bschlabs mit der Wallfahrtskirche Maria Schnee mit Zwiebelhaube machten wir eine kurze Rast mit typischem Kaiserschmarrn.

Dann ging es weiter über das Timmelsjoch auf 2509 m, schon eine kleine Herausforderung für die Spider und Fahrer. Ziel des

Montags war das Panoramahotel Penegal in Südtirol. Nach kurzer Stärkung im Timmelsjoch Restaurant ging es weiter in Richtung der urlauberüberfüllten Orte Meran und Lana und vorbei an dem kleinen Ort mit dem einprägsamen Namen „Unsere liebe Frau im Walde“ zur Mendelstraße. Und zum Schluss meisterten wir einen etwas abenteuerlichen, sehr schmalen und sehr eng gewundenen kleinen Asphaltweg zu dem Hotel. Dort bot sich uns ein spektakuläres 360 Grad Panorama mit Aussicht von 1700 m Höhe auf das Tal im Süden, die Dolomiten, die Zentralalpen und den Kalterer See.

Das Hotel ist inzwischen etwas in die Jahre gekommen und Tagesziel von vielen Motorradfahrern, aber man spürt immer noch den unvergleichlichen Charme eines ehemaligen Grand-Hotels.

Dienstagmorgen ging es bei wieder strahlendem Sonnenschein auf die vorerst letzte Etappe Richtung Sirmione am Gardasee durch das herrliche Südtirol. Vorbei an riesigen Apfelplantagen durch das urtümliche Spormaggiore mit der obligatorischen Espresso Pause. Kurzer Fotohalt am malerischen Lago di Molveno, der sicher auch mindestens einen Tageshalt wert ist. Aber der Gardasee rief, und so ging es gleich weiter.

Die Suche nach einem geeignetem Restaurant zur Mittagspause gestaltete sich etwas schwierig, so beschlossen wir kurzerhand in die Pizzeria Brasa in Tremosine einzukehren. Die kurvenreiche und mit Unterführungen gespickte Straße dorthin ist ja immer wieder ein Vergnügen. Da Nico diesmal seinen blauen Spider mit Serienmotor genommen hatte, sind wir auch ohne Kopfdichtungsschaden hinaufgekommen.

Anschließend haben wir in Pieve bei einem leckeren Eis die Aussicht über den See genossen. Nun war es nur noch ein Katzensprung bis zu unserem Hotel Arena in Sirmione, doch die wie immer überfüllte Straße entlang des Gardasee nahm doch mehr Zeit in Anspruch als erwartet.

Am Mittwoch machten Nico und ich einen kleinen Abstecher nach Paderno, etwas nördlich von Mailand, um einen bei subito.it angebotenes Lancia Fulvia Coupé in Augenschein zu nehmen. Aber es zeigte sich leider einmal mehr, wie Fotos täuschen können und auch die Beschreibung „rostfrei im Originalzustand“ war ebenso mehr als geschmeichelt und diametral zu unserem Verständnis. So fuhren wir unverrichteter Dinge wieder zurück nach Sirmione, wo unsere restliche Gruppe inzwischen per Pedes die Altstadt durchstöbert hat, was sicher die bessere Entscheidung war.

Donnerstag stand ein Ausflug nach Verona auf dem Programm. Angesichts des auch im Spätsommer enormen Verkehrs rund um den Gardasee und der zu erwartenden Parkplatznot entschieden wir uns, den öffentlichen Bus zu nehmen. Allerdings war auch dieser völlig überfüllt, so dass einige von uns die einstündige Fahrt im Stehen verbringen mussten.

Christophs Hund Tequi hätte eigentlich einen Maulkorb gebraucht, aber der Busfahrer ließ sie gnädigerweise mit einer eigenen Fahrkarte passieren. Dafür hat das malerische Stadtbild mit der Arena im Zentrum vollends entschädigt.

Zunächst ging es nach einer kleinen Erfrischung auf dem Marktplatz darum, „Beute“ zu machen, was nach gefühlt unendlich vielen Geschäftsbesuchen schlussendlich auch erfolgreich war.

Wir wollten noch etwas mehr von Verona sehen, aber für eine größere Stadtrundfahrt durfte Tequi dieses Mal gar nicht mit in den Bus. Und das obwohl Nico dem Busfahrer mit vielen Worten und gestenreich zu erklären versuchte, dass Tequi völlig harmlos und sehr lieb sei.

Ein Besuch des historischen Weinguts Pratello in Pardenghe sul Garda rundete unseren Gardasee-Urlaub ab. Dieser malerisch renovierte Bauernhof mit wunderschönen Zimmern, einem netten Restaurant, der Weinkellerei und einer Ölmühle ist sicher auch

einen längeren Aufenthalt wert. Paulo schwärmte sofort davon, hier einmal ein Spidertreffen zu organisieren. Doch die Qualität der Speisen von Nico und Paulo relativierte dieses Ansinnen sogleich. Immerhin begeisterte der Urus und ein Traktor der gleichen Marke auf dem Innenhof wieder unsere Gemüter.

Am Abend sorgte unser supernetter Nachtportier wieder mit üppig gefüllten Gläsern Aversa für einen feuchtfröhlichen Ausklang des Abends.

Am Samstag ging es dann schon wieder zurück Richtung Heimat. Der Abschied fiel uns sehr schwer, nicht nur, weil zuhause nach dieser tollen Woche mit perfektem Spider-Wetter, wir den angesagten Regen erwarteten. Wir werden den italienischen Lifestyle und die exzellente Küche mindestens bis zum nächsten Jahr vermissen.

Leider hatten sehr viele Reisende und auch Italiener den Grenzübergang am Brenner zum Ziel, so dass zunächst Staus und störender Verkehr unsere Laune etwas trübte. Kurz nachdem wir endlich auf der Autostrada waren, verließen wir diese aufgrund der Verkehrssituation wieder bei Trento und nahmen die alte Brennerstraße. Das war wesentlich entspannter und landschaftlich viel reizvoller.

Nico hatte eine schöne Routenempfehlung: südlich an Innsbruck vorbei und dann am Achensee entlang. Den Tegernsee ließen wir aus und in Holzkirchen trennten sich unsere Wege.

Christoph mit der immer lieben Tequilla fuhr zurück nach Stuttgart. Ela, Sandra, Paulo und Nico übernachteten in Holzkirchen, um am Sonntag wieder in Wolfsburg zu sein. Sabine und ich blieben noch einen Tag bei unseren Kindern in Markt Schwaben bzw. München und den beiden süßen Zwillingen Leo und Ole.

Rüdiger Szengel

# An der schönen blauen Donau

Traumhaftes spätherbstliches Wetter Ende Oktober. Freunde feiern Geburtstag in der Wachau/Österreich. Der „Kleine“ wartet, um geöffnet zu werden. Also Koffer packen, Verdeck runter und los. Von München über Landstraßen nach Wasserburg am Inn und weiter Richtung Passau. Leider wird auch auf den Landstraßen überall heftig gebaut und umgeleitet, so dass wir zeitlich ganz schön in Verzug kommen. Weiter die B12 bis Braunau am Inn, dann sind wir zumindest schon in Österreich. Aber statt 3 Stunden haben wir schon 4,5 Stunden gebraucht. Das Wetter ist weiterhin wunderschön und so entschließen wir uns auf die Autobahn bis Linz zu gehen. Allerdings ist auf der Autobahn offen fahren nicht wirklich angenehm.

Bei Enns sind wir dann runter auf die B3 oder die sogenannte „Romantikstraße“. Die ist wirklich romantisch, immer an der Donau entlang. Allerdings ist die nicht wirklich „blau“ sondern eher grau/braun, aber toll ist es trotzdem. Vorbei an kleinen Schlösschen und Burgen, weiter in Richtung Krems und Melk. Die Donau immer rechts von uns und die Sonne von oben bei ca. 20 Grad – fantastisch. Dem „Kleinen“ macht es sichtlich auch Freude, er schnurrt vor sich hin.

Am Ziel – Maria Taferl einem Wallfahrtsörtchen – ca. 10 km vor Krems, kommen wir dann nach knapp 6,5 Stunden an. Wir wohnen im Hotel Rose oberhalb der Donau mit Blick auf ca. 20 km Fluss. Die Freunde haben sich ein tolles Plätzchen ausgesucht.

Nächster Tag. Toller Sonnenaufgang und einen Blick von 50 km Wolken über der Donau. Man merkt es wird Herbst, d.h. der Fluss ist kalt und die Luft warm, das führt zu starker Wolkenbildung. Zum Glück „schweben“ wir darüber. Wir wandern nach Artstetten, dem Wohnsitz, der der Familie von Franz Ferdinand I. und seiner Frau Sophie gehört. Wir schauen uns das Schlösschen an, sowie das Fahrzeug in dem die Beiden 1914 in Sarajevo erschossen wurden und damit der 1. Weltkrieg ausbrach.

Am Spätnachmittag hat die Gastgeberin und Geburtstagerin eine Orgelbesichtigung, übrigens der größten in der Wachau, in der Wallfahrtskirche organisiert. Ein beeindruckendes Erlebnis. Anschließend mit dem Bus in einen typischen Buschenschank nach Melk, wo es bei Heurigem Schmankerl zum Geburtstagsmahl gab.

Am nächsten Tag fahren wir dann über Melk zurück. Eine Besichtigung ist „Pflicht“. Hier ist geballte österreichische Geschichte auf einem Platz. Wenn man halt Weltmacht war, hat man was zu erzählen. Natürlich fahren wir wieder offen – denn das Wetter war für Ende Oktober einfach zu gut. Leider nur bis Linz, da zog es zu. Kaum waren wir wieder in Deutschland, kam die Sonne raus. Es wurde eine ruhige und sonnige Rückfahrt. Abends kamen wir dann offen und müde wieder zu Hause an. Alles in allem eine sehr schöne Wochendausfahrt.

Heike & Ed Taylor Parkins

Benediktinerabtei Stift Melk



Das Attentat von Sarajevo



Schlösschen Artstetten



Stift Melk im Nebel



# RETRO CLASSICS 2020

## Auch in 2020 sind wir wieder dabei!

Wie in den letzten Jahren zuvor, werden wir auch in 2020 wieder auf der Retro Classics vom 27.02. - 01.03.2020 vertreten sein. Wie immer in der Halle 7 Stand C 53.

Als Helfer bei der Messe haben Michael Siebert, Inge Radke, Raphaela und Ricardo Jungmichel (im 60er Look), Natascha Bielmeier, Ed und Heike Taylor Parkins, Mark Schaal, Christoph Hain und Martin Beham zugesagt. Weitere Unterstützer – auch zeitweise – sind immer zusätzlich willkommen (es muss ja auch mal „frisches Blut“ an den Start).

Zusammen mit der FCA und dem Autohaus Winkler ist unser Stand diesmal etwas in der Lage und Ausstattung verändert – seht es euch selber an – links ein paar Impressionen aus 2019.

Ed Taylor Parkins

Hier die offizielle Einladung der Messe Stuttgart

## 20. Ausgabe der RETRO CLASSICS® STUTTGART

Was im Jahre 2001 auf dem alten Messegelände am Killesberg noch als relativ überschaubares Enthusiastentreffen begann, hat sich längst zur weltweit größten Messe für Fahrkultur gemauert, zur Superschau an einem der modernsten Messestandorte Europas, zum Pflichttermin und Gradmesser einer ganzen Szene. Vom 27. Februar bis zum 1. März 2020 öffnet die RETRO CLASSICS STUTTGART® nun zum 20. Mal ihre Pforten für Sammler, Händler, Kenner und Liebhaber klassischer Automobile. Zum Auftakt der Fahrkultur-Saison 2020 geizt die Jubiläumsausgabe nicht mit Highlights und Superlativen.

## Erfolg durch Vielfalt: Die Mischung macht's!

Ihren anhaltenden Zuspruch von Ausstellern und Besuchern verdankt die bei den renommierten Historic Motoring Awards 2018 zur „Show of the Year“ gekürte Messe einer perfekten Mischung aus Angebot, Service und Rahmenprogramm. Lange, bevor die Werbung so gut wie alles zum „Event“ deklarierte, setzte man auf ein stimmiges Gesamterlebnis, welches mittlerweile Gäste aus aller Herren Länder nach Stuttgart lockt. Keinesfalls jedoch dürfe man sich auf derlei Lorbeeren ausruhen, sondern müsse vielmehr „die Bestätigung durch das Publikum als Motivation begreifen“, meint Karl Ulrich Herrmann vom Veranstalter RETRO Messen, der bei allem wirtschaftlichen Erfolg stets auch die kulturhistorischen Aspekte der modernen Mobilität im Blick behalten und betont hat.

## Von Accessoire bis Zubehör: Ein riesiges Angebot

Dieses Credo spiegelt sich im Angebot der RETRO CLASSICS® wider: In den restlos ausgebuchten zehn Hallen der Messe Stuttgart erstrahlen an die 4000 Exponate in altem oder neuem Glanz: ehrwürdige Veteranen, Rennsportlegenden, historische Nutzfahrzeuge, amerikanische Straßenkreuzer, Luxuskarossen von gestern und Klassiker von morgen. Als Vertreter der Sparte NEO CLASSICS® genießen letztere seit einigen Jahren erhöhte Aufmerksamkeit: „Auf den Straßen sind zunehmend jüngere Klassiker unterwegs“, erklärt Herrmann. „Diese Automobile sind keine Museumsstücke oder Geldanlagen, sondern stehen für Fahrspaß

und Individualität. In unserer genussorientierten Zeit wird das Automobil zum fahrenden Lifestyle-Objekt.“ Daneben bieten die rund 140 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche noch reichlich Platz für Automobilia und Accessoires, Retro-Spielzeug, Kleidung und gesuchte Zubehörteile. Der riesige Teilemarkt ist erstmals auch schon ab Donnerstag geöffnet (Alfred-Kärcher-Halle, Halle 9). Auch Prüforganisationen, Clubs, Restaurierungsbetriebe und Versicherer sind vor Ort vertreten und beraten gerne.

## Selten gezeigte Renner und Veteranen: Die Sonderschauen

Traditionelles Kernelement jeder RETRO CLASSICS® sind die interessanten Sonderschauen, die sich jeweils einem bestimmten Aspekt der Automobil- oder Technikgeschichte widmen und mit fundierter Sachkenntnis ausgerichtet werden. Freunde des Motorsports dürfen sich unter anderem auf eine Präsentation mit PS-starken Fahrzeugen aus der ROFGO Gulf Heritage Collection des Unternehmers und Rennfahrers Roald Goethe freuen (Atrium). Die Automobile der Marke Voisin wiederum wurden einst für ihre üppige Ausstattung und technische Finesse geschätzt. In Stuttgart sind voraussichtlich 18 der heute äußerst seltenen Fahrzeuge zu sehen (Paul Horn Halle, Halle 10).

## Prominenz und Nervenkitzel: Das Rahmenprogramm

Nicht zuletzt überzeugt „die Retro“, wie sie von ihren Fans liebevoll genannt wird, auch durch ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm, das mit einem lockeren Mix aus Talk, Musik, Kunst, Kulinarik und Prominenz aufwartet. Schon die Gästeliste der beliebten ALLIANZ RETRO NIGHT am Donnerstagabend zeugt von der großen Bedeutung der RETRO CLASSICS® STUTTGART als Messe- und Kultur-Ereignis (Paul Horn Halle, Halle 10). So finden sich unter den prominenten Rednern etwa der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Daimler AG, Dr. Dieter Zetsche, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, Prof. Dieter Kempf. Wer dann im Messetrubel noch einen zusätzlichen Adrenalinschub sucht – oder selbst ein automobiles Schnäppchen ergattern will –, dem seien die spannenden Classicbid-Auktionen am Samstag empfohlen (Halle 4).

## Über die RETRO CLASSICS® STUTTGART:

Die RETRO CLASSICS® STUTTGART ist die weltgrößte Messe für Fahrkultur und wurde bei den Historic Motoring Awards 2018 als „Show of the Year“ ausgezeichnet. Unter Liebhabern und Sammlern historischer Automobile, Markenrepräsentanten und Vertretern einschlägiger Oldtimer-Clubs gilt die internationale Plattform längst als Pflichtveranstaltung zum Auftakt der Oldtimer-Saison. Auf einer Gesamtfläche von rund 140 000 Quadratmetern überzeugt das einzigartige Konzept durch ein umfassendes Angebot in den Sparten Oldtimer, Youngtimer, NEO CLASSICS®, US-Cars, historische Zweiräder und Nutzfahrzeuge ebenso wie durch ein erstklassiges Rahmenprogramm, eine riesige Fahrzeugverkaufsbörse und hochinteressante Sonderschauen.

Termin: 27. Februar bis 1. März 2020, Messe Stuttgart

Weitere Informationen und Bilder zur RETRO CLASSICS® STUTTGART im Internet unter: [www.retro-classics.de](http://www.retro-classics.de)

# Mille Miglia – Privat

Milli Miglia – Privat

Schon seit etlichen Jahren spukte es mir im Kopf herum: Ich will auch mal zur Mille Miglia. Doch etliche Termine haben es bisher nicht möglich gemacht. Aber dieses Frühjahr: Gespräche beim Stuttgarter Stammtisch, Terminkalender wälzen und hurra es klappt.

Annette und Horst, Peter und Birgit und Dietmar sowie Christoph samt Tequila planen eine kleine Mille Miglia Tour. Fleißig wurde eine Route ausgearbeitet und Hotels ausgesucht. Annette hat hier die meiste Arbeit geleistet.

Am 14.5. ging es für mich und Dietmar los. Sehr kaltes und schönes Wetter. Wegen einer Erkältung blieb mein Verdeck zu. Über die schwäbische Alb, Allgäu, Fernpass (waren das Blüten oder Flocken dort im Himmel, es waren die ersten Schneeflocken) ging es über den Reschenpass (eiskalter Wind am Turm bei Graun im Reschen-see), weiter durchs Vinschgau unterbrochen von einer Kaffeepause bis nach Naturns. Nach einem kleinen Erfrischungstrunk machten wir uns in den Ort auf. Ein kurzer Fußweg der uns viel frische Luft bescherte.

Am nächsten Morgen starten wir Richtung Gardasee. Die beiden anderen Spider starten aus Stuttgart und gerieten auf dem Brenner in den Schnee. Winterausrüstung erforderlich und gut gesalzene Straßen. Das braucht eigentlich kein Spider. Trotzdem sind alle gut durchgekommen und nachher an einer Tankstelle ging es zum Entsalzen.

In Sirmione trafen wir uns dann in einem Hotel in der Altstadt. Dank Hotelbuchung durften wir die engen Gassen durch die Altstadt fah-

ren. Ein Tisch an der Straße war reserviert und so konnten wir den Mille Miglia-Tross dort zwei mal beobachten, da bis zum Kastell gefahren wird und von dort wieder zurück. Toll was da für alte Schätze mitfahren! Etwas schade, dass so viel modernes Sponsorenblech mitfährt.

Nach dem tollen Erlebnis ging es nach kurzer Erfrischung im Hotel zum Abendessen und einem kleinen Rundgang durch die Altstadt. Anschließend noch ein Treffen mit anderen Spiderfahrern zu einem guten Wein. Horsts Spider brauchte noch etwas Betreuung. Wie sich später herausstellte war Luft im Kühlsystem... das mag er nicht. Zum Glück war es ziemlich kühl.

An nächsten Morgen starteten wir dann Richtung Florenz. Einen Teil der Strecke fuhren wir auf gruselig schlechten Landstraßen. Seit Erhöhung der Mautgebühren werden die Landstraßen parallel zu den Autobahnen extrem viel von LKWs benutzt. Der Zustand ist grauenhaft und daher sind viele parallel zur Autobahn verlaufenden Straßen nicht zu empfehlen.

Nach einer kleinen Pause mit an merkwürdigen Stellen verlorenen und wiedergefundenen Handys (zum Glück gab es einen patenten Koch mit viel Werkzeug und erstaunlichen Talenten) ging es dann in Maranello zur Galeria Ferrari. Viele tolle alte und neue Ferrari gibt es dort zu sehen.

Die letzte Etappe des Tages führte uns bis kurz vor Florenz durch und in die Berge mit traumhaften Blicken auf Florenz. Nach etwas Überredungskunst wurden wir dann dort mit einem guten Abend-

essen versorgt. Unsere Spider haben dann später die Facebookseite des Hotels verschönert.

Am nächsten Morgen starteten wir nach Versorgung von Horst Spiders mit Wasser wieder Richtung Florenz. Doch oje, durch die Überhitzung hatte ein Schlauch zur Heizung Probleme, das Wasser bei sich zu behalten. Im nächsten kleinen Ort, in einer kleinen Werkstatt, haben wir dann nach Hilfe gefragt. Und was für ein Glück: Ein Oldtimerliebhaber, der sogleich seine Werkstatt räumte und versprach, bis Mittag die schadhafte Stelle zu flicken. Die Zeit nutzte der mit verbleibende Spider Teil zu einem Ausflug nach Florenz.

Was für eine beeindruckende Stadt! Hier könnte man problemlos einige Tage verbringen. Nach einer Stärkung bei traumhafter Kulisse starteten wir dann in die Berge. Am Futapass haben wir uns dann eine tolle Kurve ausgesucht und den vorbeifahrenden Tross der Mille lange bewundert. Schließlich haben wir uns eingereicht und sind mit dem Tross so weit möglich bis nach Bologna gefahren. Nicht in allen Orten kann man den Fahrzeugen folgen.

Negativ sind mir die modernen Begleitfahrzeuge aufgefallen. Die rasen teilweise ziemlich riskant an den alten Fahrzeugen vorbei. Toll sind die ganzen Zuschauer, die natürlich auch den Spidern zuwinken. In Bologna haben wir dann schnell unser Hotel gefunden. Nach einem guten Essen ging es dann erschöpft in die Betten.

Leider hat uns dann am nächsten Tag das gute Wetter verlassen. So entschieden wir uns, in Bologna nicht dem Start zuzusehen, sondern die Rückfahrt anzutreten. In der Nähe des Gardasees wurde ein Supermarkt geentert und italienische Lebensmittel in die Spider geladen. Anschließend waren wir in einem kleinen familiengeführten Ristorante la Chiusa in Ceraino. Leckere selbstgemachten Nudel mit Gardasee-Hechtsoße. Wirklich sehr zu empfehlen.

Weiter ging es dann nach Kaltern in eine Pension. Nach einem kleinen Rundgang und einem guten Essen und Schlummertrunk fielen wir dann wieder müde in die Betten. Am nächsten Tag ging es dann bei sehr wechselhaftem Wetter über den Reschenpass und Fernpass, mit Pause in Zams, mit Abstecher über die schwäbische Alb wieder nach Stuttgart. Alle Teilnehmer und Spider haben die deutlich über 1000 Meilen gut überstanden.

Grüße Christoph Hain



Lauda, Scheckter & Schumacher



Ein Oldtimerliebhaber mit Werkstatt



Milano





Das nächste Herbsttreffen findet vom 11.09.2020 bis zum 13.09.2020 in Wildeshausen/Dötlingen in Niedersachsen im schönen Oldenburger Land statt! Den Ablauf des Herbsttreffens sowie Preise, Anmeldung usw. gibt es demnächst!

Ansprechpartner: Detlef Meyer  
Telefon: 0173-90 91 140  
Email: detlef.meyer22@hotmail.com

Gut Altona  
Wildeshauser Straße 34  
27801 Dötlingen OT Altona  
Telefon: 04431-9500  
Email: info@gut-altona.de

Erstmals in der Geschichte des Gut Altona wird die Mühle als Zollstelle am 08.10.1684 erwähnt. Der 16. September 2016 war ein schicksalhafter Tag. Ein Großbrand, hervorgerufen durch einen Kurzschluss im Dachgeschoß, zerstörte das 130 Jahre alte Gutshaus. Es blieb nur der Entschluss des Abrisses.

Heiner und Inka Ahrmann entschieden sich, mit ihren Nachfolgern, den Kindern Nele, Malte und Vincent, für einen Neubau. Seit dem 03. Oktober 2018 ist das neue Haus fertig. Von außen ist es ein klassisches Gutshaus mit Klinker, Sandsteineinfassungen und traditionellen Holzfenstern.

## Herbsttreffen in Dötlingen 11.09.2020 - 13.09.2020 Gut Altona, Dötlingen



## Technik Tipps von Technik Nico



### Verstärkung des Kupplungspedals.

Die Verstärkung des Kupplungspedals für den Spider sollte wie folgt aussehen: Flachstahl 5 mm, Breite 30 mm. Den Flachstahl einschneiden und umbiegen wie auf den Fotos zu sehen. Dann neu anschweißen. Anschließend das Pedal wieder einbauen und den Kupplungszug einhängen. Diese Art Verstärkung nimmt Nico regelmäßig vor, da die serienmäßigen Pedale alle auf Dauer der Belastung nicht standhalten.

Danke an Nico, der im Winter auch den Rest meiner Kupplung tauschen und ertüchtigen wird.

Grüße Henning Berger



### Der „große Spidervergleich“ 1967

Es gab etablierte Marken wie MG, Triumph oder Alfa, als FIAT mit dem 124er dazu kam. Daher widmete sich die „auto, motor und sport“ in der Ausgabe 14/1967 ausführlich einem Test verschiedener Modelle. Dabei gab es fast eine Panne, da Porsche einen 912 Targa schicken sollte – und absagte. British Motor Corporation sollte einen MGB schicken und verzögerte solange, bis es zu spät für den Test war. Also blieben der Alfa Duetto, ein vom Triumph-Importeur gestellter TR 4 A und der FIAT 124 Spider übrig. Interessant schon zu Beginn ist die Preisspanne des FIAT zu den anderen – er war nahezu 2.000,- DM billiger als der Alfa – fast 20%. Und gegenüber Porsche 912 Targa sogar fast 8.000,- DM niedriger – das musste also ein Renner werden.

### Kaltstart, Sicht und Verdeck

Der Kaltstart war beim Alfa damals besser, d.h. der Fiat gab sich unwillig. Zudem war der Registervergaser schwer kalkulierbar bei kaltem Motor – entweder zu wenig oder zu viel Gas. Das änderte sich erst später mit anderen Vergasern bzw. Einspritzung.

### Getriebe

Es wurde bemängelt – und das ist heute fast noch genauso – dass der Fiat ein großes „Loch“ zwischen dem 2. und 3. Gang hat und kleines zwischen dem 4. und 5. Der Drehzahlunterschied beträgt nur 400 Umdrehungen.

### Fahrverhalten

Auf Grund der leichtgängigen Lenkung – auch ohne Servo – wurde der Alfa besonders gelobt. Der Triumph ist dafür hauptsächlich für „hartgesottene“. Federung, Lenkaufwand, Schaltung alles ein bisschen 30er Jahre Feeling. Da sind Alfa und Fiat einfach moderner.

### Urteil 1967

Der Alfa kann alles mechanische ein wenig besser – nur die Form ist Geschmackssache. Der Fiat ist attraktiver und günstiger. Auch ist die Fahrsicherheit größer. Daher war das Ergebnis auch:

...aber lest selber auf den nächsten Seiten den Artikel von 1967...

Ed Taylor Parkins mit Unterstützung von auto, motor und sport



DER GANZE STOLZ DES CLUBS.



#### DER FIAT 124 SPIDER S-DESIGN.

**124 spider**  
S-DESIGN

Der offene Himmel über Ihnen. Endlose, kurvige Straßen unter Ihnen. Und Sie mittendrin im Fiat 124 Spider S-Design, dem legendären Roadster mit sportlichem Charakter und raffiniertem Stil. Erleben Sie Fahrspaß, der kein Ende kennt. Am besten direkt bei einer Probefahrt. Für Clubmitglieder und solche, die es werden wollen. Ihr Fiat Partner erwartet Sie.



fiat.de

DIE GANZE SEELE DES RENNSPORTS.



#### DER ABARTH 124 SPIDER TURISMO.

**124 spider**  
TURISMO

Willkommen im Rausch der Geschwindigkeit: Der ABARTH 124spider macht Rasanz zu einer Frage der Ästhetik. Vollgetankt mit Adrenalin verkörpert er bis heute die Seele des Rennsports. Und das vom Tag an, an dem er gebaut wurde. Es gibt nur eine Möglichkeit, seinen Charakter und seine Performance selbst zu erleben: bei einer Testfahrt bei Ihrem ABARTH Partner.



ABARTH.DE

Dieser Vergleichstest hing am seidenen Faden über dem Wasser, in das er beinahe gefallen wäre.

Erstens, weil ich am Tag vorher einen Schnupfen bekam. Warum — nun, das gehört nicht hierher.

Zweitens, weil zwei sich drückten. Nicht zwei Fahrer — Fahrer drücken sich bei auto motor und sport nie. Nein, zwei Automobilfabriken.

Die eine hieß British Motor Corporation. Die andere hieß — dreimal dürfen Sie raten — sie hieß Porsche.

Die BMC hätte einen MGB schicken sollen. Das zog sich mit halben Versprechungen so lange hin, bis es zu spät war. Na ja — gebranntes Kind scheut den Vergleichstest.

Porsche hätte einen Porsche 912 Targa schicken sollen. Das erwies sich als unerwartet schwierig. Man hätte keinen, man müßte erst einen bauen, man könnte nicht rechtzeitig einen bauen...

Ich weiß aber den wahren Hintergrund. Ich weiß ihn von Peggy, denn Peggy und die Pilotin haben — der Leser erinnert sich vielleicht — selbst einen Targa, und außerdem haben sie Beziehungen zu dem, was man als die Gefühlswelt der Firma Porsche bezeichnen könnte.

Die Firma Porsche war gekränkt über meinen Targa-Test.

Das tut mir leid. Ich wollte die Firma Porsche nicht kränken — ich wollte nur zum Ausdruck bringen, daß einer allein das Dach nur mit Mühe herunterbekommt. Und eine allein, also eine Dame allein, schon gar nicht.

So was muß man doch sagen als Tester. Ich finde es, unter uns gesagt, gar nicht so schlimm. Denn wann ist eine Dame in einem Porsche Targa schon allein?

#### Preis im Aus

Es blieb also nur ein Rumpf-Vergleichstest übrig. Daß es immerhin drei Autos sind und nicht zwei, muß dem wackeren Triumph-

Importeur Walter Hagen in Krefeld zugeschrieben werden. Denn wenn man sich mit dem MGB und dem Porsche um den Vergleich drückt, dann könnte man es vielleicht auch mit dem Triumph tun.

Es sei denn, man ist ein Sportsmann. Solche gibt es offenbar im Triumph-Lager. Zur Sache: unter den drei Übriggebliebenen sind zwei Vertreter der (neueren) Spider-Zeit und einer der (älteren) Roadster-Zeit. Das erschwert den Vergleich, und zwar zuungunsten des Triumph. Er ist nicht dafür gebaut, mit einem Alfa und einem Fiat-Spider verglichen zu werden.

Aber der Preisklasse nach gehört er hinein — auch wenn er inzwischen auf fast 2,2 Liter Hubraum geklettert ist. Er gehört mehr hinein als der Porsche Targa, der für 19 000 Mark nicht gerade wohlfeil ist.

Ich bin sicher — der Porsche hätte mit Karosserie, Komfort und Leistung gar nicht schlecht abgeschnitten, aber mit seinem Preis landet er im Aus. Den kann man nur zahlen, wenn es nicht so drauf ankommt. Der MGB hätte auf jeden Fall hineingehört — es hätten dann zwei Vertreter der altenglischen Roadster-Gesinnung den leichtfüßigen Italienern gegenübergestanden.

Nach einem deutschen Teilnehmer außer dem Targa haben wir vergeblich gesucht. Wir glaubten ihn im Glas 1300 GT Cabriolet gefunden zu haben, aber das war ein Fehlschluß. Denn dieses Auto wird nicht mehr gebaut. Armes Deutschland!

Hier die Preise der Verbliebenen:

|                   |             |
|-------------------|-------------|
| Alfa Romeo Duetto | DM 12 990.— |
| Fiat 124 Spider   | DM 10 980.— |
| Triumph TR 4 A    | DM 12 750.— |

Der Fiat ist also mit Abstand der Billigste, aber auch der Alfa-Preis zwingt zum Staunen. Warum bringt man bei uns solche Wagen und solche Preise nicht zustande? In beiden Fällen verdient Pininfarina noch mit, und trotzdem liegt der Alfa noch um 6000 Mark unter dem Porsche Targa.

Selbst Glas, unser billiger Jakob seligen

Angedenkens, verlangte für das Glas 1300 GT Cabrio 13 350 Mark.

Ein wahres Wirtschaftswunder!

#### Die Sache mit dem Baujahr

Für mich fing es hart an. Nicht nur wegen des Schnupfens, sondern auch, weil sie mir am Vorabend des Vergleichstests den Triumph ins Haus geschickt hatten.

Er ist ein feines Auto, der Triumph. Nur eines scheint mir an ihm nicht zu stimmen: das Baujahr.

Ich würde sagen, er stammt aus den dreißiger Jahren.

Ich mußte an jenem Abend noch viel fahren, und ich fühlte mich sofort zurückversetzt in jene Zeit, wo wir froh waren, daß die Autos überhaupt fahren.

Egal wie!

Fährt man mit dem Triumph über eine schlechte Straße, dann weiß man überhaupt erst wieder, was eine schlechte Straße ist. Wir sind ja alle schon verwöhnt — von Autos, die das haben, was man in der Fachsprache eine gut abgestimmte Federung und Stoßdämpfung nennt.

Eine Federung und Stoßdämpfung hat der Triumph zwar auch.

Mit der Abstimmung aber war man in den dreißiger Jahren noch nicht so weit wie heute. Da war es an der Tagesordnung, daß die Federung durchschlug und einem Schläge in den Nacken versetzte. Wie beim Triumph.

Auch war es in den dreißiger Jahren gang und gäbe, daß ein offener Wagen nicht verwindungsfest war, daß er zitterte und schüttelte. Über Klappergeräusche brauchte man sich dabei nicht zu wundern — es gab genug davon.

Wie beim Triumph.

Aber ein guter Wagen der dreißiger Jahre fiel trotzdem nicht auseinander, er verrichtete treu und brav seine Pflicht und brachte einen immer ans Ziel.

Wie der Triumph! Denn das muß man ihm



bescheinigen: Er ist wie eine alte Dampflokomotive. Er zischt und schüttelt, aber er hält hundert Jahre.

Haben Sie schon einmal einen unzufriedenen Triumph-Fahrer gesehen? Ich auch nicht. Aber harte Leute müssen es sein — das ist für mich seit jenem Abend sicher!

#### Rot und rund

Am nächsten Morgen sichtete ich erstmals die beiden anderen Teilnehmer. Sie waren beide rot — der Alfa und der Fiat. An beiden steht das Pininfarina-f, und sie haben eine gewisse Familienähnlichkeit.

Mehr aber auch nicht. Ich muß sagen: der Fiat gefällt mir besser.

Der Alfa erinnert mich immer an ein Schlauchboot. Er ist überall rund, und man weiß nicht recht, wo man sich mit dem Auge festhalten soll. Fahren tut er gut, aber nun möchte man auch wissen, wie er schwimmt.

Und das kann er gar nicht!

Der Fiat ist nicht mehr so geradlinig, so stillrein, wie sein Vorgänger, das 1500 Cabrio. Aber er ist gefällig, und man hat erstaunlich viel Platz darin. Mehr als im Alfa, denn der Fiat ist ein 2/2-Sitzer.

Vier Leute können in vorgerücktem Stadium (der Vordersitze) darin untergebracht werden.

Wenn man das gleiche im Alfa oder im Triumph versucht, setzt es den Entschluß zu engster Tuchfühlung voraus. Auch muß man dann damit rechnen, von der Polizei angehalten zu werden. Denn sie sind Zweisitzer. Beim Alfa sagt das schon der Name.

Im Triumph geht es sogar vorn eng zu — in der Breite und in der Länge. Na ja, in den dreißiger Jahren saß man eben dichter am Lenkrad als heute! Neue Sitze wurden dem Triumph spendiert, die nicht mehr so hart und schalenförmig sind wie die früheren. Aber sie sind trotzdem nicht bequemer.

Häßlich finde ich den Triumph nicht. Mir



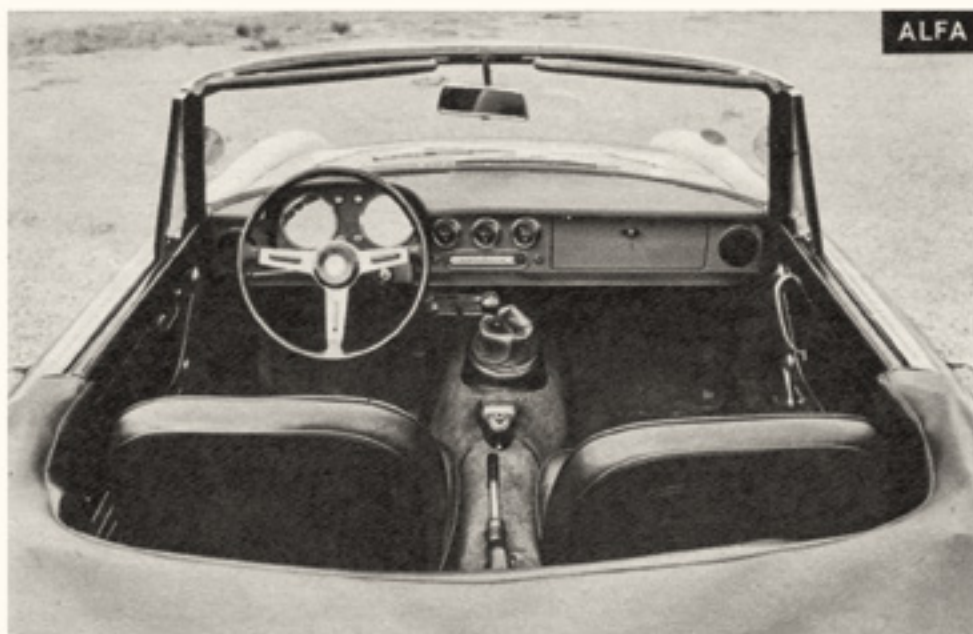
## Spider-Vergleich

Alfa Romeo Duetto · Fiat 124 Spider · Triumph TR 4 A

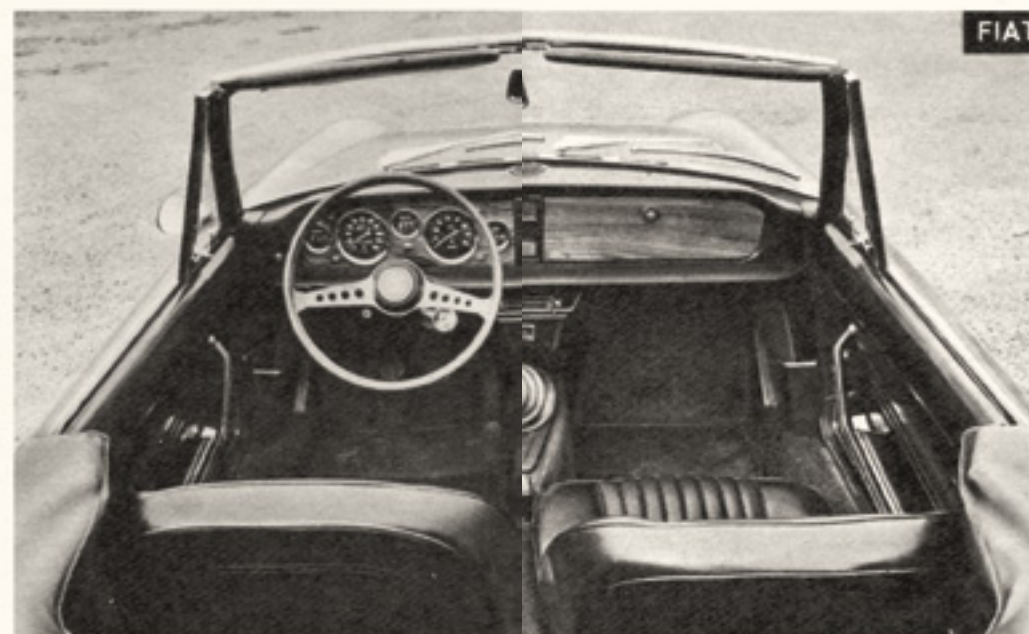
Es berichtet: Henry Keller

Außen abgerundet, innen sachlich präsentiert sich der Alfa. Der Fiat entspricht ihm ungefähr in den Abmessungen des vorderen Sitzraums, hat jedoch noch eine brauchbare hintere Notsitzbank. Im Triumph geht es enger zu.

## Spider-Vergleich



ALFA



FIAT



TRIUMPH

gefällt er gut mit seinen eng zusammenstehenden Froschaugen. Nur die dicken Warzen, die man ihm vorn angebeippt hat, die finde ich scheußlich. Ebenso die Talbot-Spiegel. Aber es gibt Leute, denen gefällt so was.

### Offen mit Farina

Was ein Spider werden soll, das öffnet man beizeiten. Wir ließen es trotzdem bleiben, bis wir die ersten 150 km Autobahn hinter uns hatten. Denn die Morgenfrühe, das ist zwar unsre Zeit, aber wer möchte dabei schon frieren?

Zumal ein Spider auch in geschlossenem Zustand Erkenntnisse vermittelt. Zunächst einmal die, daß er mehr stößt und klappert als ein Auto mit unverrückbar festgeschweißtem Dach. Zwar kam ich mir beim Umsteigen vom Triumph in die beiden anderen Autos zunächst vor wie der Fahrer eines Ackerschleppers im 600. Aber stoßen und klappern tun sie auch — ich kann das schwören, weil ich später vom Duetto direkt in ein Alfa-Coupé stieg. Es ist eben alles relativ.

Eine andere Erkenntnis besteht darin, daß man weniger sieht. Nach vorn und seitlich oben, und im Alfa auch nach schräg hinten. Hinter dem Seitenfenster wird es finster. Wer in spitzwinklige Einmündungen nicht auf gut Glück hineinwill, der muß sich ganz komische Kopfverrenkungen beibringen. Man neige den Körper nach links, lege den Kopf nach hinten und drehe ihn bis zum Anschlag nach rechts.

Kommt keiner? Dann können Sie losfahren!

Im Triumph ist das vermieden eines Plexiglasfensters vermieden. Im Fiat geht es noch vornehmer zu. Er hat hinten kleine Dreieck-Seitenfenster aus regelrechtem Glas, die beim Öffnen des Verdecks von selbst nach unten verschwinden.

Das nenne ich technischen Fortschritt! Streng genommen fallen übrigens alle drei

Wagen unter den Begriff Cabriolet. Denn sie haben seitliche Kurbelfenster aus Glas, und die Verdecks sind, wenn man sie zu macht, wirklich zu.

Jedenfalls im Stand. Während der Fahrt wälzen rohe Kräfte und versuchen sie aufzumachen. Je schneller man fährt, um so mehr. Beim Triumph gelingt es ihnen immerhin so weit, daß man bei Höchstgeschwindigkeit eine Hand zwischen Fenster und Dach herausstrecken kann.

Beim Alfa beginnt, wenn man ein vorderes Ausstellfenster öffnet, während der Fahrt Maschinengewehrbeschuß. Aber es ist nur der Dachstoff, der flattert.

Das kann beim Triumph schon deswegen nicht passieren, weil er gar kein vorderes Ausstellfenster hat.

Auf jeden Fall aber sind Farinas Verdecks die besten, die ich kenne. Das merkt man spätestens beim Aufmachen. Zwei Klemmverschlüsse öffnen, nach hinten klappen — fertig. Dabei kann man, wenn man will, sogar sitzen bleiben.

Diese Verdecks waren es, die mir in den Sinn kamen, als ich erstmals mit der Arbeit des Verdecköffnens beim Porsche Targa betraut wurde.

Inzwischen mache ich es einfacher. Ich sage einfach: Peggy, laß es drauf.

Denn ich duze sie unterdessen.

Beim Triumph ist ein schwergängiger Klapperatismus in Bewegung zu setzen, aber schnell geht es auch. Die Befestigungstechnik der Abdeckplane stammt — natürlich — aus den dreißiger Jahren. Farina dagegen hat sich auch hier sinnvolle und einfache Kniffe einfallen lassen.

Wer offen fahren will, fährt also am besten Farina.

### Alfas Kragen

Als der Fiat-Spider herauskam, haben viele Leute gesagt: jetzt geht es Alfa an den Kragen. Zwei Nockenwellen, Fünfganggetriebe — und das so billig!

| TECHNISCHE DATEN                 |          | Alfa Romeo Duetto | Fiat 124 Spider | Triumph TR 4 A |
|----------------------------------|----------|-------------------|-----------------|----------------|
| Hubraum                          | ccm      | 1570              | 1438            | 2138           |
| Bohrung                          | mm       | 78                | 80              | 86             |
| Hub                              | mm       | 82                | 71,5            | 92             |
| Verdichtungsverhältnis           |          | 9,2:1             | 8,9:1           | 9,0:1          |
| Leistung                         | PS       | 109               | 90              | 100            |
| bei U/min                        |          | 6000              | 6500            | 4800           |
| spezifische Leistung             | PS/Liter | 69,4              | 62,6            | 46,8           |
| max. Drehmoment                  | mkg      | 14,3              | 11,0            | 18,3           |
| bei U/min                        |          | 2800              | 4000            | 3000           |
| mittl. Kolbengeschwindigkeit m/s |          | 16,4              | 15,5            | 14,7           |
| bei Nenndrehzahl                 |          | 6000              | 6500            | 4800           |
| Ventilsteuerung                  |          | 2 OHC             | 2 OHC           | 1 OHV          |
| Batterie                         |          | 12 V / 40 Ah      | 12 V / 60 Ah    | 12 V / 57 Ah   |

| BESCHLEUNIGUNG in Sekunden | Alfa Romeo Duetto | Fiat 124 Spider | Triumph TR 4 A |
|----------------------------|-------------------|-----------------|----------------|
| 0 bis 60 km/h              | 4,7               | 5,3             | 5,1            |
| 0 bis 80 km/h              | 7,3               | 8,6             | 8,1            |
| 0 bis 100 km/h             | 10,9              | 13,7            | 12,6           |
| 0 bis 120 km/h             | 15,1              | 19,7            | 18,0           |
| 0 bis 140 km/h             | 21,0              | 29,2            | 27,3           |
| 0 bis 160 km/h             | 30,8              | —               | —              |
| 1 km mit stehendem Start   | 31,7              | 34,1            | 33,2           |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 186,0             | 169,0           | 171,0          |

| ELASTIZITÄT                                          | Alfa Romeo Duetto | Fiat 124 Spider | Triumph TR 4 A |
|------------------------------------------------------|-------------------|-----------------|----------------|
| Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h in Sekunden |                   |                 |                |
| 40 bis 60 km/h                                       | 7,5               | 10,3            | 8,5            |
| 40 bis 80 km/h                                       | 13,9              | 18,7            | 16,3           |
| 40 bis 100 km/h                                      | 20,0              | 27,8            | 23,7           |
| 40 bis 120 km/h                                      | 27,4              | 38,4            | 32,6           |
| 40 bis 140 km/h                                      | 36,6              | 52,8            | 45,0           |
| 40 bis 160 km/h                                      | 48,8              | —               | —              |

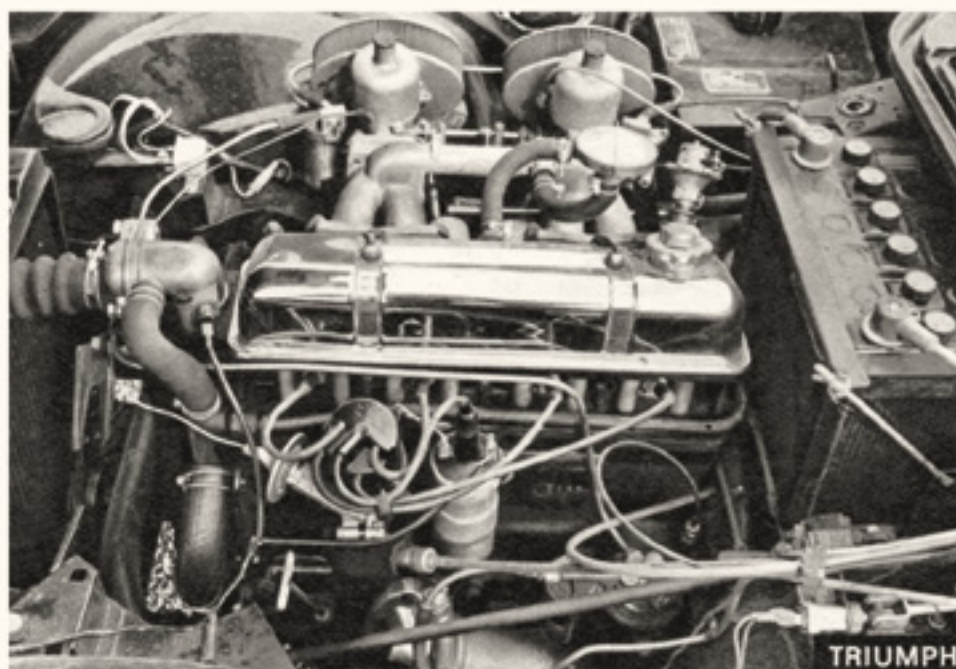
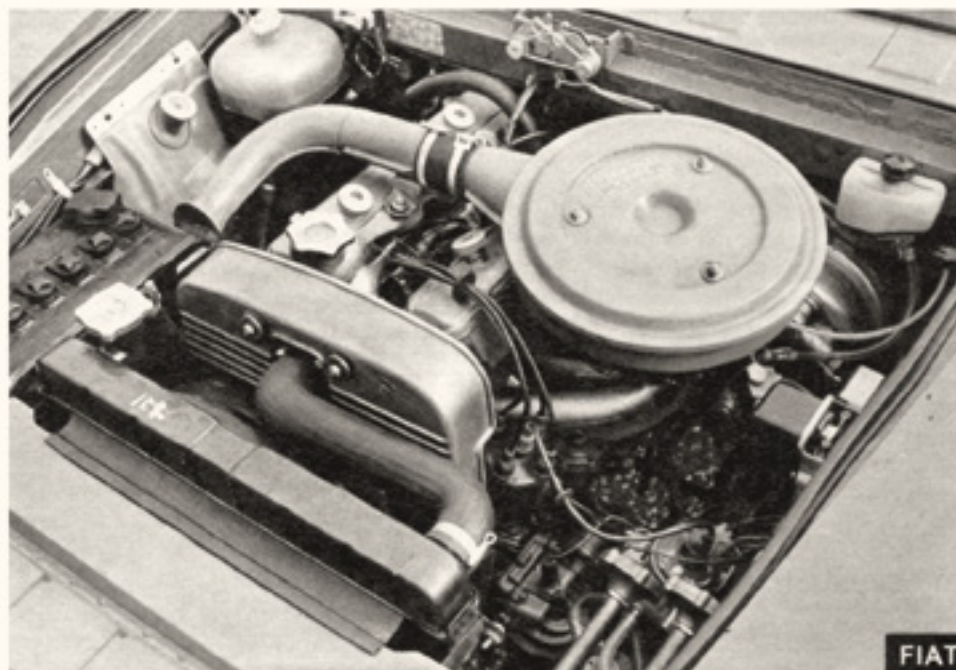
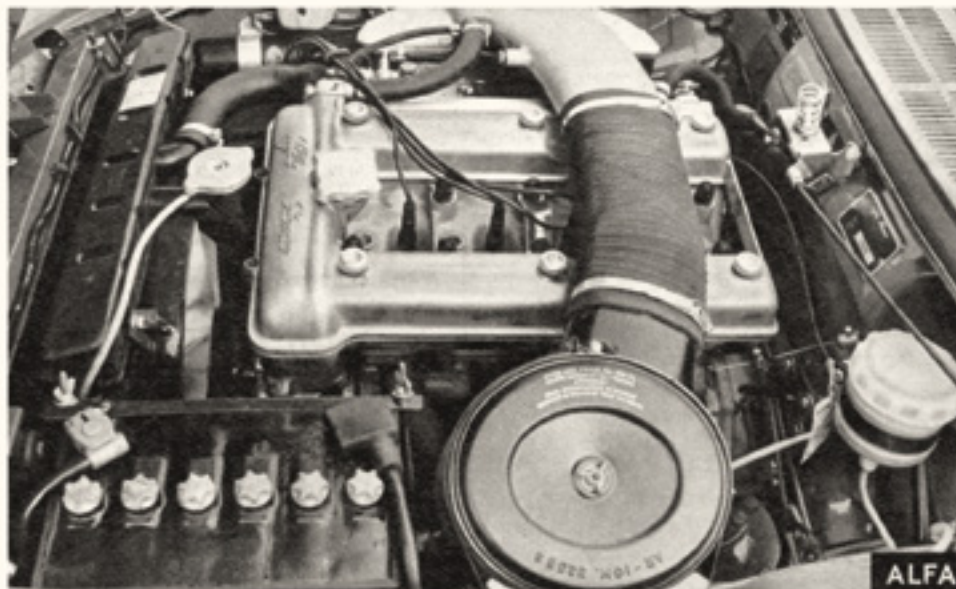
Die beiden obenliegenden Nockenwellen werden beim Alfa durch eine gekapselte Doppelkette, beim Fiat durch einen frei laufenden, nur nach vorn abgedeckten Zahnriemen angetrieben. Vergaser: 2 Weber Horizontal Doppel beim Alfa, 1 Weber Horizontal Register beim Fiat, 2 SU Horizontal beim Triumph.



## Spider-Vergleich

FORTSETZUNG

Aber Alfa kann seinen Kragen vorerst behalten. Der Fiat ist nicht schlecht, aber er ist noch lange kein Alfa. Das beginnt schon mit dem Kaltstartverhalten. Egal, wie man den Choke herauszieht oder hineinschiebt — der Fiat-Motor ist zunächst mal unwillig. Ganz im Gegensatz zum Alfa, der immer gleich rund läuft. Es geht weiter mit dem Gasgeben. Dem Fiat haben sie wieder so einen Registervergaser verpaßt, der entweder nichts oder alles hereinläßt. Man weiß nicht so recht, wie man das Gas dosieren soll — gibt man wenig, dann passiert nichts, gibt man viel, dann fährt man ständig im Jubelbereich. Drehen tut er gern und gut — diese Bescheinigung kann ihm ausgestellt werden. Erst bei 6250 U/min wird es auf dem Tourenzähler gelb, und bei 7000 rot. Dem Zahnriemele auf den Nockenwellenritzeln macht das nichts aus, und den übrigen Bestandteilen offenbar auch nicht. Aber schön wär's, wenn er auch unten ein bißchen mehr drin hätte. Er hat auch so ein fisseliges Ventilgeräusch, das man gerade bei einem ohc-Motor nicht erwartet. Alfas Motor dagegen läuft überall gleich. Unten, oben und in der Mitte. Er dreht genauso hoch, aber man kann ihn auch mit Viertelkraft fahren, ohne erröten zu müssen. Er läuft sonor und turbinenhaft. Er saugt eben an zwei Doppelvergasern, und die sind nicht nur auf dem Papier ein Vorzug. Im Getriebe beschränkt sich die Gemeinsamkeit zwischen Alfa und Fiat auf die Anzahl der Gänge. Es sind in beiden Fällen fünf. Aber während sie beim Alfa gleichmäßig abgestuft wurden, hat man sich bei Fiat auf ein großes Loch zwischen dem zweiten und dem dritten sowie auf ein klei-



| ABMESSUNGEN UND GEWICHTE     |        |    | Alfa Romeo Duetto | Fiat 124 Spider | Triumph TR 4 A |
|------------------------------|--------|----|-------------------|-----------------|----------------|
| Radstand                     | mm     |    | 2250              | 2280            | 2240           |
| Spur                         | vorn   | mm | 1310              | 1346            | 1263           |
|                              | hinten | mm | 1270              | 1316            | 1251           |
| Länge                        | mm     |    | 4250              | 4000            | 3960           |
| Breite                       | mm     |    | 1630              | 1615            | 1470           |
| Höhe                         | mm     |    | 1290              | 1250            | 1270           |
| Innenhöhe                    | mm     |    | 900               | 910             | 930            |
| Innenbreite                  | mm     |    | 1260              | 1310            | 1155           |
| Sitztiefe                    | mm     |    | 540               | 515             | 480            |
| Wendekreis                   | links  | m  | 10,3              | 11,2            | 10,3           |
|                              | rechts | m  | 10,6              | 11,2            | 10,4           |
| Lenkradumdrehungen           |        |    | 3 3/4             | 3,0             | 3 1/2          |
| Eigengewicht vollgetankt     | kg     |    | 997               | 907             | 1046           |
| zulässiges Gesamtgewicht     | kg     |    | 1300              | 1250            | 1400           |
| Zuladung                     | kg     |    | 303               | 343             | 354            |
| Personenindexzahl            |        |    | 3,56              | 4,04            | 4,16           |
| Gewichtsverteilung           |        |    |                   |                 |                |
| Vorderachse                  |        |    | 56,9              | 57,2            | 50,3           |
| Hinterachse                  |        |    | 43,1              | 42,8            | 49,7           |
| Leistungsgewicht vollgetankt | kg/PS  |    | 9,15              | 10,08           | 10,46          |

| VERBRAUCH (Super)      |          | Alfa Romeo Duetto | Fiat 124 Spider | Triumph TR 4 A |
|------------------------|----------|-------------------|-----------------|----------------|
| Liter/100 km           |          |                   |                 |                |
| Autobahn Schnitt ca.   | 110 km/h | 10,5              | 10,6            | 10,7           |
| Autobahn Schnitt ca.   | 150 km/h | 13,8              | 13,8            | 15,1           |
| Landstraße Schnitt ca. | 70 km/h  | 14,4              | 13,3            | 14,9           |
| Kurzstrecke            |          | 11,5—13,5         | 11,0—13,0       | 12,0—14,5      |
| Gesamtverbrauch        |          | 12,6              | 12,3            | 13,4           |

| REICHWEITE DER GÄNGE in km/h |       | Alfa Romeo Duetto | Fiat 124 Spider | Triumph TR 4 A |
|------------------------------|-------|-------------------|-----------------|----------------|
| I. Gang                      |       | 52                | 54              | 56             |
| II. Gang                     |       | 86                | 88              | 86             |
| III. Gang                    |       | 127               | 135             | 130            |
| IV. Gang                     |       | 172               | 184             | 173            |
| V. Gang                      |       | 217*              | 202*            | 211*           |
| Schaltdrehzahl               | U/min | 7100              | 7000            | 5400           |

\* theoretischer Wert (beim Triumph TR 4 A im IV. Gang mit Overdrive)

nes Loch zwischen dem vierten und fünften Gang geeinigt. Warum, ist mir unerfindlich. Selbst wenn es sich nur um ein Vierganggetriebe handeln würde, wäre der Sprung vom zweiten auf den dritten zu groß. Da aber noch ein fünfter vorhanden ist, könnten der dritte und vierte ruhig etwas kürzer übersetzt sein. So, wie es jetzt ist, geht die Drehzahl gerade um runde 400 Touren zurück, wenn man sich vom vierten in den fünften bemüht. Das lohnt eigentlich den Aufwand nicht! Das im Triumph installierte 2.2 Liter-Schnauferl hat 100 PS und ein kräftiges Drehmoment anzubieten. Es stampft elastisch vor sich hin und begnügt sich mit maximal 5000 Umdrehungen. Das Vierganggetriebe war im Testwagen mit dem elektrischen Overdrive versehen, der in den oberen drei Gängen eingeschaltet werden kann und damit die Zahl der lieferbaren Gangstufen auf sieben erhöht. Es ist freilich kein großer Unterschied, ob man im dritten Gang mit oder im vierten ohne Overdrive fährt, aber man kann sich die beträchtliche Mühe des Schaltens erleichtern, und man hat auf der Autobahn einen geräuschkindernden Schnellgang. Aber an die Laufkultur des Alfa-Motors reicht auch der Triumph nicht heran. In der Leistung hat er ebenfalls das Nachsehen — der Alfa war an diesem Tag das Davonfahrauto.

### Muskeltraining

Er war es auch im Handling. Wir reden heute soviel von Servolenkungen und automatischen Getrieben, und dabei vergessen wir beinahe die Unterschiede, die es ohne solche Heilmittel gibt. Ich stifte also einen Preis für das am leichtesten und sichersten zu schaltende Getriebe und verlege ihn sofort — an den Alfa. Ich stifte einen weiteren für die exakteste und leichtgängigste Lenkung und verlege ihn ebenfalls. An den Alfa. Das ist ein Spaß, den man so leicht nicht wiederfindet, es sei denn in den Alfa-Coups. Man bedauert es richtig, wenn

Beliebige Einstellmöglichkeiten bieten die Vordersitze des Alfa und des Fiat. Im Triumph ist weniger Platz: Man kann nicht mit ganz ausgestreckten Armen fahren.

FOTOS: WEITMANN



## Spider-Vergleich

FORTSETZUNG

keine Kurve da ist, damit man ein bißchen herunterzuschalten und lenken kann. Von Mühe keine Spur.

Da kommt der Fiat nicht heran. Beim Rangieren und in der Stadt muß man ganz schön werken. Geht's schneller, geht's auch leichter — aber nicht so leicht und auch nicht so genau wie beim Alfa. Und die Gänge im Getriebe findet man auch nicht so gut. Schnell in den dritten Gang müssen und ihn nicht gleich finden — das gehört zu den Dingen, die nicht jeder mag. Falls jemand aber ganz bewußt Muskeltraining betreiben möchte, kann ich unbedingt den Triumph empfehlen. Hochachtung vor allen Leuten, die mit diesem Auto Rallyes fahren!

Nur mit den Bremsen tat sich Alfas Duettchen schwer. Das macht, es hat keine Servobremsen. Es soll sie aber bekommen. Der Fiat hat sie bereits, war aber auch nicht viel leichter zu bremsen. Und der Triumph hat sie nicht, aber das schwere Bremsen fällt bei ihm nicht so auf, weil auch das Lenken und Schalten schwer geht. Fading war bei ihm und beim Fiat etwa im gleichen Maße festzustellen — in einem noch tragbaren Maße. Die Alfa-Bremsen überstanden alle vorkommenden Gefälle ohne merkliches Nachlassen, hatten aber die Angewohnheit, hinten voreilig zu blockieren.

### Regleprobleme

Es war einmal ein Mann, der fuhr zu schnell in eine Kurve hinein. Ehe er sich's versah, befand er sich neben der Straße.

Das wäre ihm mit dem Fiat nicht so leicht passiert. Denn dieser Fiat ist ein Wunder an Gutmütigkeit. Es versagen all die Begriffe vom Untersteuern und Übersteuern — er tut weder noch.

Er ist wie die Schweiz: unbeirrt neutral. Das macht ihm nicht mal der Alfa nach. Der untersteuert leicht, aber auf Nässe



ALFA



FIAT



TRIUMPH



oder Geröll kann es auch vorkommen, daß er mal ziemlich deutlich hinten herumkommt. Schnell ist man mit ihm, aber man muß viel mehr aufpassen. Noch mehr mit dem Triumph. Er ist nicht tückisch, aber man weiß auch nie genau, was er macht. Auf seinem Heck stehen drei Buchstaben: IRS. Das bedeutet „independ

ent rear suspension“. Zwei Dreieckslenker führen die Hinterräder, und in Kurven führen sie sie manchmal recht eigenwillig. Wenn man dann auch noch Gas gibt oder wegnimmt, dann beginnt der Triumph in eigener Regie zu lenken.

Ich mag das nicht. Wenn ich im Auto sitze, dann möchte ich, daß ich lenke und sonst

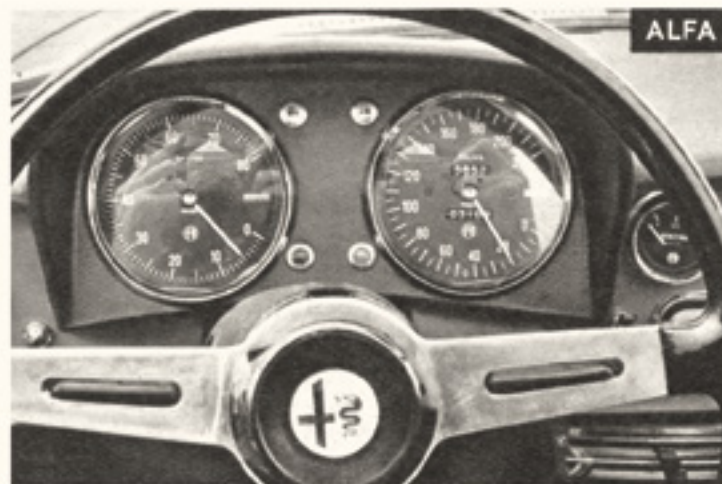
niemand. Sicherheitsreserven in der Straßenlage empfinde ich als wohltuend. Darum freut es mich, daß sie bei Fiat einen sitzen haben, der ein Gutmütigkeitsfanatiker ist.

Zur Komfortfrage: Daß der Triumph schlechte Straßen nicht mag, wurde schon berichtet. Die beiden anderen verhalten

| AUSSTATTUNG                                      | Alfa<br>Romeo<br>Duetto | Fiat<br>124<br>Spider | Triumph<br>TR<br>4 A |
|--------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|
| Startautomatik                                   | ○                       | ○                     | ○                    |
| Drehstromlichtmaschine                           | ○                       | ●                     | ○                    |
| 12-Volt-Anlage                                   | ●                       | ●                     | ●                    |
| Scheibenbremsen vorn                             | ●                       | ●                     | ●                    |
| Scheibenbremsen hinten                           | ●                       | ●                     | ○                    |
| Bremsverstärker                                  | ○                       | ●                     | ○                    |
| Türschloß rechts                                 | ●                       | ●                     | ●                    |
| Tankschloß                                       | ○                       | ○                     | ●                    |
| Verbundglasfrontscheibe                          | ●                       | ○                     | ●                    |
| Hauben-Selbstarretierung vorn                    | ○                       | ●                     | ●                    |
| Hauben-Selbstarretierung hinten                  | ●                       | ●                     | ●                    |
| Ausstellfenster vorn                             | ●                       | ○                     | ○                    |
| Liegesitze                                       | ○                       | ○                     | ○                    |
| Lehnenverstellung                                | ●                       | ●                     | ○                    |
| Lehnenverriegelung                               | ●                       | ●                     | ●                    |
| Armlehnen vorn seitlich                          | ○                       | ●                     | ○                    |
| Beifahrerhaltegriff                              | ●                       | ●                     | ●                    |
| Gepolsterte Sonnenblenden                        | 2                       | 2                     | 2                    |
| Ablagemöglichkeiten vorn (außer Handschuhkasten) | ○                       | ○                     | ○                    |
| Aschenbecher                                     | 1                       | 1                     | 1                    |

| AUSSTATTUNG                       | Alfa<br>Romeo<br>Duetto | Fiat<br>124<br>Spider | Triumph<br>TR<br>4 A |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|
| Kartentaschen                     | ○                       | 2                     | 2                    |
| Heizgebläsestufen                 | 1                       | 2                     | 1                    |
| Sonstige Belüftungsmöglichkeiten  | ●                       | ●                     | ●                    |
| Scheibenwischergeschwindigkeiten  | 1                       | stufenlos             | 2                    |
| Regelbare Instrumentenbeleuchtung | ○                       | ●                     | ●                    |
| Elektrische Zeituhr               | ○                       | ○                     | ○                    |
| Drehzahlmesser                    | ●                       | ●                     | ●                    |
| Benzinuhr                         | ●                       | ●                     | ●                    |
| Wasserthermometer                 | ●                       | ●                     | ●                    |
| Öldruckmesser                     | ●                       | ●                     | ●                    |
| Ampèremeter                       | ○                       | ○                     | ●                    |
| Zigarettenanzünder                | ●                       | ●                     | ○                    |
| Handbremskontrolllicht            | ○                       | ○                     | ○                    |
| Lichthupe                         | ●                       | ●                     | ●                    |
| Parkleuchten                      | ○                       | ○                     | ○                    |
| Kofferraumbeleuchtung             | ●                       | ●                     | ○                    |
| Motorraumbeleuchtung              | ○                       | ●                     | ○                    |
| Rückfahrcheinwerfer               | ○                       | ○                     | ○                    |

● = vorhanden  
○ = nicht vorhanden



Sachliche Uhren in allen drei Wagen. Nicht ohne Grund reichen die Drehzahlmesser des Alfa und des Fiat bis 8000 Touren. 200 km/h läuft auch bei gutem Willen keiner der drei Wagen.



## Spider-Vergleich FORTSETZUNG

sich auf Bodenwellen und Schlaglöchern gesittet, aber sie sind trotzdem keine Komfortautos. Die Federwege haben ihre Grenzen. Man darf hier nicht zu viel erwarten. Spröde spurtet der sportliche Spider!

### Urteil

Nun kommt der große Moment, wo ich mein Urteil abgeben muß. Er entscheidet darüber, welche Leser meine Feinde werden, und welche meine Freunde bleiben. Darum werde ich es behutsam machen. Ich will es nicht mit den Triumph-Fahrern verderben, denn die sind mir eigentlich besonders sympathisch. Leise und verwundungsfrei und bedienungsleicht fahren — das kann ja schließlich heute jeder in seiner Großserienlimousine. Aber mit dem Auto kämpfen, die Unbilden der Straße fühlen wie in den dreißiger Jahren — das kann man kaum irgendwo so gut wie im TR 4!

Wer das auf sich nimmt, der ist nicht Auto-Konsument, sondern Auto-Enthusiast. Ich ziehe vor ihm den Hut. Daß ich von den beiden Italienern den Alfa höherstelle, dürfte hinreichend klageworden sein. Er ist der vollkommene, und er ist ja auch der teurere. Bei ihm ist alles abgerundet: Laufkultur, Leistung, Handlichkeit, Komfort.

| PREISE<br>(DM, nach Liste)            | Alfa Romeo<br>Duetto | Fiat<br>124 Spider | Triumph<br>TR 4 A |
|---------------------------------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| Cabriolet                             | 12 990.—             | 10 980.—           | 12 750.—          |
| Lieferbar sind für Alfa Romeo Duetto: |                      |                    |                   |
| für Triumph TR 4 A:                   |                      |                    |                   |
|                                       | Hardtop              | DM 1 450.—         |                   |
|                                       | Notsitzbank          | DM 155.—           |                   |
|                                       | Overdrive            | DM 745.—           |                   |
|                                       | Abdeckplane          | DM 120.—           |                   |
|                                       | Speichenräder        | DM 445.—           |                   |

| WARTUNG            | Alfa Romeo<br>Duetto | Fiat<br>124 Spider | Triumph<br>TR 4 A |
|--------------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| Ölwechsel alle km  | 6 000                | 5 000              | 10 000            |
| Inspektion alle km | 6 000                | 10 000             | 10 000            |

Nur die Form könnte von mir aus etwas weniger abgerundet sein. Der Fiat ist äußerlich beinahe attraktiver und liegt im Preis erheblich günstiger. Er ist hervorragend fahrsicher, und auch konstruktiv hat er mit seinem Zweinockenwellenmotor und dem Fünfganggetriebe gute Voraussetzungen zu bieten. Sie wurden nur nicht voll ausgewertet, und

so bleibt der Fiat gegenüber dem Alfa zumindest soviel zurück, wie der Preisunterschied ausmacht. Er ist ein braves, aber noch kein begeisterndes Auto. Blicke noch zu sagen, daß alle drei Wagen eines in genau gleichem Maße zu bieten haben: Frische Luft.

auto motor und sport 14/1967

## Spanferkelessen bei Michaela und Nico

Samstag 31. August 2019, Nachmittag, 32°C im Schatten! Ich: leicht dehydriert, staubig, noch geblendet von der Sonne, erste Ermüdungserscheinungen, nicht mehr ganz Herr meiner Sinne! Meine gut gelaunte Freundin Heike kommt strahlend auf mich zu: „Maria wie sieht's aus, du schreibst doch so gerne. Möchtest du nicht den Bericht über unser Treffen für die Vereinszeitung schreiben?“ Und ja, hier ist er nun...

### 31. August 2019 – Spanferkelessen bei Michaela und Nico

Bereits am Vorabend trafen sich die meisten Teilnehmer bei einem (oder auch zwei) Glas hervorragendem Wein im Weinkontor in Reislingen, sehr passend organisiert von Michaela und Nico. Nicht nur das Essen, auch die Stimmung war sehr gut. Wiedersehensfreude, Austausch von Erinnerungen und Vorfreude auf das, was noch kommt, prägten den Abend.

Am nächsten Morgen, Samstag früh 9:30 Uhr, war der Treffpunkt bei Michaela und Nico. Von dort ging es bei strahlend blauem Himmel um 10 Uhr los zuerst in Richtung Elm. Die Fahrt auf der sehr gut von Heike, Torsten, Michaela und Nico ausgesuchten Strecke verging für mich viel zu schnell. Nach etwas mehr als 80 Kilometern hatten wir unser erstes Ziel, Wernigerode im Harz, erreicht. Ein sehr schönes Städtchen mit einer Innenstadt, die durch wunderschöne Fachwerkhäuser gekennzeichnet ist. Während einige Teilnehmer mit dem Bähnle zur Burg hinauffahren, begaben sich andere in die Innenstadt, lukullischen Genüssen nicht abgeneigt.

Die Etappe führte uns aus dem Harz, zwischen weitläufigen Feldern und vielen kleinen Dörfern, wieder zurück Richtung Elm. Dort war noch einmal ein kurzer Aufenthalt in Esbeck vorgesehen. Ein kleiner Ort, bekannt für ein Café mit leckerem Kuchen und Kirschwein. Nach einer halbstündigen Pause, viel kühlem Wasser und Weizen und selbstverständlich auch einigen Stücken leckerer Torte, wurde die letzte Etappe in Angriff genommen. Kurz nach 17 Uhr waren alle ohne Zwischenfall, müde aber glücklich wieder zurück am Startpunkt.

Krönender Abschluss dieses Treffens war das Spanferkelessen am Abend bei Michaela und Nico. Bei ausgelassener Stimmung und gutem Essen ließ man den Tag ausklingen.

Am Ende meines Berichtes möchte ich mich bei allen bedanken. Bei Michaela und Nico für die Organisation und Bewirtung. Bei Heike und Torsten für die Ausarbeitung der Route. Bei meinem Fahrer, der von Michaela und Heike erst kurz vorher informiert wurde und mich dennoch so selbstverständlich als Beifahrerin akzeptiert hat. Und bei allen anderen, die mich so offen als Neuling aufgenommen haben. Es hat mir sehr großen Spaß gemacht mit euch allen dieses Erlebnis zu teilen.

Falls ich noch einmal dabei sein darf und wieder gefragt werde, ob ich denn überhaupt weiß, worauf ich mich da einlasse, kann ich mit Fug und Recht behaupten: Aber sicher – und ich freu mich drauf!

Maria Werthmann



So soll ein Spanferkel aussehen...



Perfektes Wetter...



Herzlichen Dank an Michaela und Nico!



Es hat allen geschmeckt!

# Einladung ZUM JAHRESHAUPTTREFFEN SCHÖNAU 2020

Liebe Club-Kolleginnen und -Kollegen,

nächstes Jahr darf ich euch zum Jahreshaupttreffen in meiner Heimat begrüßen, genauer gesagt im Rupertiwinkel. Tatkräftig unterstützt von unserem Redakteur Ed Taylor Parkins und seiner Frau Heike, bemühen wir uns zu driff, ein ansprechendes Programm zusammenzustellen.

Untergebracht sind wir aufgrund eines Tipps eines Club-Kollegen im BSW Hotel Schöna am Königssee.



Von dort aus starten wir jeden Tag zu Touren durch das Berchtesgadener Land, den Rupertiwinkel und den Chiemgau. Der Berchtesgadener Land Tourismus wirbt mit dem Zitat „Wen Gott lieb hat, den lässt er fallen in dieses Land“ aus dem Ludwig Ganghofer Roman ‚Die Martinsklause‘. Und genauso ist es. Ihr werdet es selbst sehen und vielleicht sogar spüren, wenn wir bei hoffentlich schönem Wetter unterwegs sind.



Allein die Anreise kann zum Highlight werden. Wer über die A8 anreist, kommt an verschiedenen Stellen mit herrlicher Aussicht vorbei. Die Autobahn wurde in den 30er-Jahren von der Streckenführung extra so angelegt, dass man optimale Aussichten auf die Berge und den Chiemsee hat.

Mit Eintritt in den Rupertiwinkel, kurz vor Neukirchen am Teisenberg, fährt man dann auf ein beeindruckendes Bergmassiv zu, den Untersberg. Der Sage nach schläft in ihm Kaiser Karl, bewacht von den Untersberger Mandln. Bald ist linkerhand auf einer Anhöhe ein Gotteshaus mit mächtigem Kirchturm zu sehen. Es gehört zum Dorf Anger.

Was erwartet euch an Touren in den vier Tagen? Wir werden zum Obersalzberg fahren, von dort aus weiter mit Bussen zum Kehlsteinhaus, von den Amerikanern „Eagles Nest“ genannt. Ein Überbleibsel der wenig ruhmreichen Vergangenheit Deutschlands, ist ein Muss, wenn man in der Gegend ist.

Danach geht es auf die höchstgelegene Panoramastraße Deutschlands, die Rossfeld-Panoramastraße zur Scheitelstrecke auf 1560 m. Dort spazieren wir kurz den Panoramaweg entlang, von dem aus man eine tolle Aussicht in das Salztal bei Hallein und die Stadt Salzburg hat.

Hier kann man auch die Sage vom zuvor genannten Untersberg nachlesen. Unterwegs geht man kurioser Weise manchmal mit einem Bein in Bayern und dem anderen Bein in Österreich, weil die Grenze teilweise direkt auf dem Weg verläuft.

Geplant ist ebenso der Besuch einer Alm mit Gastronomie, zu der man mit dem Auto fahren kann. Die Bäuerin wird uns dort etwas über das Leben auf und mit einer Alm erzählen.

Es geht aber nicht nur über Bergstrecken, sondern auch in die flacheren Teile des Rupertiwinkel, durch für die Gegend typische Dörfer, Märkte und Städte wie z.B. Laufen an der Salzach. Gegenüber, getrennt durch die Salzach liegt Oberndorf. Von hier kommt das ‚Ewige Lied‘, das weltweit bekannteste Weihnachtslied ‚Stille Nacht, heilige Nacht‘.

Wir kommen auch in mein Heimatdorf Taching am See, wo die örtliche Wasserwacht uns zu Ehren ein Oldtimertreffen für italienische Fahrzeuge veranstalten wird.

Zudem werden wir versuchen, falls genügend 124 Spider zusammenkommen, ein Luftbild mit dem Schriftzug ‚124 Spider‘ oder ‚FIAT‘ zu erstellen.

Dies waren ein paar Ausblicke auf das Programm des Jahreshaupttreffens 2020. Wir freuen uns auf ein paar schöne Tage mit euch im Rupertiwinkel.

Viele Grüße

Euer Martin Beham mit Heike und Ed Taylor-Parkins



Bild: Wikipedia, Gerhard66

## JAHRESHAUPTTREFFEN SCHÖNAU 2020

Die wichtigsten Info's:

In der „Kernzeit“ vom 21.05.2020 bis 24.05.2020, haben wir spezielle Konditionen:

59,80€ p.P. / Nacht im DZ  
67,60€ / Nacht im EZ  
jeweils inklusive Frühstück, Abendessen und Kurtaxe.

Für Teilnehmer mit Hund gilt eine spezielle Endreinigung von einmalig 30,00€. Da im Hotel selbst aus gesundheitstechnischen Gründen Hunde ausgenommen sind, werden die Teilnehmer mit ihren Vierbeinern in nahen Gäste- bzw. Ferienhäusern untergebracht (es stehen maximal 5 Unterkünfte zur Verfügung).

Das Festmenü am Samstag den 23.05.2020 kostet 20,00€ p.P.

Bitte auch alles in der Anmeldung (s. Anhang) angeben und uns unbedingt eine Kopie senden. Das Hotel stellt die Rechnungen vorab, die jedoch bis April bereits gezahlt werden sollten. Das spart am Ende Zeit beim Check-Out.

Über andere Kosten wie Eintrittsgelder oder Schiffs- und Busfahrten informieren wir euch, wie üblich vor Ort (wir rechnen grob mit ca. 25,00€ bis 30,00€ für alles). Natürlich gelten die nur für diejenigen, die entsprechendes buchen.

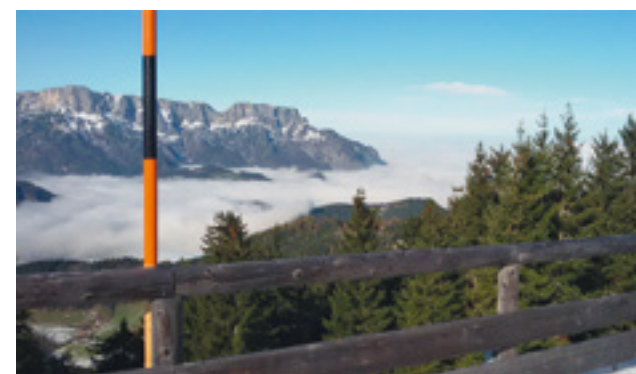
Zusatzinformation:

Erfreulicherweise haben wir bereits 40 Fahrzeuganmeldungen (ca. 75 Personen) vorliegen, d.h. wer noch teilhaben möchte, sollte möglichst bald, max. bis Januar/Februar 2020, reservieren. Wir haben ein Kontingent von etwa 60 Fahrzeugen reserviert. Danach kann es „eng“ werden.

Allgemeines:

Für alle die früher kommen oder später fahren wollen, bitte direkt mit dem Hotel vereinbaren – allerdings gelten dann deren Tarife. Für diejenigen sollte der Königssee auf jeden Fall einmal mit dem Schiff bis St. Bartholomä befahren werden.

Auch interessant ist eine Wandertour zur „Eiskapelle“ – Dauer ca. 2 Stunden. Stabiles Schuhwerk ist Voraussetzung. Dafür wird man mit grandiosen Aus- und Einblicken belohnt.



Jahreshaupttreffen Planung 2020 – der Zeitplan:

### Donnerstag 21.05.2020

bis 18:00 Uhr: Treffen/Check-In/Ausgabe Roadbook, evtl. Geschenke und gemeinsames Abendessen  
19:00 Uhr: offizielle Begrüßung der Teilnehmer  
Abendessen, open end

### Freitag 22.5.2020

Schwerpunkte sind die Rossfeldstrasse, der Panoramaweg, der Obersalzberg/Kehlsteinhaus, Salzburg/Hangar7 oder Schloss Hellbrunn mit speziellen Wasserspielen

ab 07:30 Uhr: Frühstück  
09:00 Uhr: Vorbereitung zur Ab-/Ausfahrt  
09:30 Uhr: Start/Abfahrt evtl. in 4er-Gruppen im Abstand von 5 Minuten  
12:00 Uhr: Jause mit Ausblick/Besichtigung  
14:00 Uhr: Start  
17:00 Uhr: Ziel Hotel  
19:00 Uhr: gemeinsames Abendessen

### Samstag 23.5.2020

Schwerpunkte sind Rettendorf, Stein a.d. Traun mit Felsenburg, Taching mit Luftaufnahme aller Teilnehmer

ab 07:30 Uhr: Frühstück  
09:00 Uhr: Vorbereitung zur Ab-/Ausfahrt  
09:30 Uhr: Start/Abfahrt evtl. in 4er-Gruppen im Abstand von 5 Minuten  
12:00 Uhr: Jause mit Ausblick/Besichtigung  
14:00 Uhr: Start  
16:30 Uhr: Ziel Hotel  
17:30 Uhr: JHV des Fiat Spider Club e.V. im Rathaus  
20:00 Uhr: gemeinsames Festmenü mit Ehrungen

### Sonntag 24.5.2020

Schwerpunkt ist die Chiemgau-Arena für Biathlon, Marquartstein, Chiemsee, Gstadt mit Besuch der Fraueninsel inkl. Führung

ab 08,00 Uhr: Frühstück  
09:30 Uhr: Check-Out und Verabschiedung  
10:00 Uhr: für die „Heimfahrer“ Abreise oder gemeinsame Rückreise zum Chiemsee  
10:00 Uhr: für die „Dableiber“ sammeln und weiter zum Chiemsee  
10:30 Uhr: Start/Abfahrt letzte Ausfahrt evtl. in 4er-Gruppen  
13:00 Uhr: Jause/Besichtigung  
14:30 Uhr: „Auflösung“ – jeder fährt wohin er will



## Verbindliche Anmeldung zum Jahreshaupttreffen 2020 in Bayern am Königssee

Himmelfahrt 21.05.2020 bis 24.05.2020 in Schönau, Hubertuspark 2-5, 83471 Schöngau/Königssee

Bitte bis spätestens 31.01.2020 faxen an 08652-659 333 (Telefon: 08652-659 0) oder per Email an Frau Oeggel (karin.oeggel@stiftungsfamilie.de) im Hotel Hubertus-Park - Kennwort „Fiat 124 Spider“

|                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| Name _____                   | Vorname _____                  |
| Straße _____                 | PLZ / Ort _____                |
| Telefon / Mobiltelefon _____ | Email _____                    |
| Name 1. Begleitperson _____  | Vorname 1. Begleitperson _____ |
| Name 2. Begleitperson _____  | Vorname 2. Begleitperson _____ |

Individuelle Anreise. Buffets und Veranstaltungen finden auf dem Gelände oder in der Nähe des Hotels Hubertus-Park statt.

|            |                                     |                                     |                                     |                                     |
|------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Anreise am | <input type="checkbox"/> 20.05.2020 | <input type="checkbox"/> 21.05.2020 | <input type="checkbox"/> 22.05.2020 | <input type="checkbox"/> 23.05.2020 |
| Abreise am | <input type="checkbox"/> 22.05.2020 | <input type="checkbox"/> 23.05.2020 | <input type="checkbox"/> 24.05.2020 |                                     |

**Sonderpreise nur für diesen Event** inkl. Frühstück, Abendessen und Kurtaxe je Person:

DZ – 59,60 € EZ 67,60 € (begrenzte Anzahl) DZ als EZ 96,60 €

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

An folgenden Programmpunkten nehme ich teil (weitere Details kommen noch im Laufe des Jahres):

|                                                     |                           |                           |
|-----------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| <input type="checkbox"/> Festmenü Samstag           | Kosten pro Person 20,-- € | Teilnahme Personen: _____ |
| <input type="checkbox"/> Besichtigung Kehlsteinhaus | Kosten pro Person xxxx €  | Teilnahme Personen: _____ |

Die Kosten für die Buffets und Getränke sind jeweils im Hotel Hubertus-Park selber zu bezahlen.

Ich / Wir übernachte/n im Hotel mit Hund (bitte selbst buchen)

☐ Hotel Hubertuspark mit Hund Kosten pro Hund einmalig 30,-- €

Ich/Wir sind damit einverstanden, dass meine/unsere privaten Daten gemäß DS-GVO zum Zwecke der Veranstaltung genutzt werden dürfen.



## 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 Straßenbaustatsträger, 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.
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.fiat124spider.de>) samt Haftungsausschluss und Einhaltung der Fahrbestimmungen am Veranstaltungswochenende.

Ort, Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

## Neumitglieder seit Juli 2019

Wir begrüßen unsere neuen Clubmitglieder herzlichst und freuen uns auf zukünftige gemeinsame Treffen und Ausfahrten. Allen viel Spaß mit dem Spider-Hobby und dauerhaft gute Fahrt und Wetter für offenes fahren.

Markus Seidenbusch  
Wilfried Brand  
Hans-Werner Bruns  
Christine Sterner mit Partner Kai-Uwe Schaake  
Hendrik Brockhaus und Christoph Moll  
Mirko Pägelow

## Christine Winzinger &amp; Detlef Meyer

Erst mal zu meiner Person: Mein Name ist Detlef Meyer, 58 Jahre alt und geboren in Wildeshausen. Der eine oder andere hat mich und meine Frau Christine beim letzten Herbsttreffen in Barsinghausen schon kennengelernt.

Wir waren mit einem Fiat 124 Spider CSO, Baujahr 1980 zum Treffen erschienen. Den Traum vom eigenen Fiat 124 Spider hatte ich schon zu meiner Lehrzeit im Jahr 1979 bis 1982. Gelernt habe ich bei Fiat und Lancia. Dann war ich 4 Jahre bei der Bundeswehr. Die meiste Zeit davon in der Kaserne in Wildeshausen, in der Artillerie und Fallschirmjäger stationiert waren. Seit 1986 arbeite ich als Messtechniker für Rohbauteile als Angestellter beim Automobilhersteller mit „Stern“ in Bremen!

Den ersten Spider hatte ich für ca. 2 Jahren Anfang der 90er Jahre. Es war ein Vergasermodell mit Schaltgetriebe. Dann kam eine Pause. Seit 1996 besitze ich den CSO Spider mit Automatik. Er hat schon die dritte Farbe nach Braun Metallic und Racing Green, aber in Blau Metallic gefällt er mir persönlich noch fast am besten! Aber wie jeder weiß, sind die Geschmäcker verschieden.

Wir würden uns freuen, wenn wir Euch im nächsten Jahr beim Herbsttreffen 2020 in Dötlingen begrüßen dürfen!

Gruß Detlef Meyer und Christine Winzinger



## Mirko Pägelow

Hallo liebe Freunde des alten und neuen Fiat Spider, endlich hab ich es doch noch geschafft, meine Anmeldung auszufüllen und „ehrliches“ Clubmitglied zu werden. Meinen Spider habe ich letztes Jahr im Herbst erstanden, ein „Import“ aus dem schönen Schwarzwald. Mit dem Erwerb des schnuckeligen Kleinwagens habe ich dann auch an den ersten Stammtischen in München teilgenommen und wurde dort sehr herzlich empfangen.



Warum ein Spider? Weil ich unbedingt wieder ein Cabrio haben wollte. Aber warum so ein alter, anfälliger Wagen? Die Form, die Form und nochmals die Form! Wer von euch hat nicht schon einfach mal so vor seinem Auto gestanden, das Auto angesehen und sich gesagt: „Ja, genau deswegen stehst Du in meiner Garage“. OK, erste Reparaturen musste ich bereits durchführen lassen, aber alles in allem steht der Wagen gut da: Ein CSO Baujahr '80 in weiß, 105 PS mit einem angenehm tiefen Sound.



Ich selbst wohne seit vielen Jahren in München und bin mit dem Spider gern im Münchner Umland unterwegs. Die kleinen, kurvigen Straßen laden zum Cruisen ein und das Bergpanorama machen den Eindruck vom Urlaub perfekt. Ich freue mich auf viele weitere Treffen mit dem Club, auf viele weitere Ausfahrten und würde mich freuen, gleichgesinnte im Raum München kennen zu lernen. Hin und wieder sieht man zwar andere Spider auf der anderen Straßenseite vorbei fahren, aber leider zu kurz um „Hallo“ zu sagen oder sich auszutauschen.

Wer Lust auf ein Treffen hat, Basteln am Auto oder bei schönem Wetter einen netten Ausflug findet mich unter „Der Papa“ im Forum oder via privater Nachricht. Ich wünsch euch allen einen kurzen Winter und freue mich schon auf die kommende Saison!

Viele Grüße aus München Mirko

## Christine Sterner &amp; Kai-Uwe Schaake

Seit einem Jahr fuhr ich den Fiat 500X. Zu dem Zeitpunkt noch Single, musste es beim Kauf wegen meines Hundes noch ein geräumiges Fahrzeug sein. War es auch, nur der Fahrspaß blieb komplett auf der Strecke, da der Fiat 500X wegen seiner Untermotorisierung keine Wurst vom Teller zog.

Zwischenzeitlich lernte ich meinen jetzigen Lebenspartner kennen, der in Besitz eines geräumigen Fahrzeuges ist und wegen meines Unmutes „nur mal so als Gedanke“ fragte, ob ich mir denn so als Spaßmobil ein Fiat 124 Spider gefallen könnte.

Ich hatte keine Vorstellung von diesem Fahrzeug und wir fuhren zum nächsten Fiat Händler, um uns den Flitzer mal anzuschauen. Wir haben uns sofort in den Spider verliebt und mussten ihn haben. Nun ging es darum einen passenden Spider zu finden, den wir gegen den Fiat X500 eintauschen konnten. Zunächst jedoch ohne Erfolg.



Im August auf dem Golden Oldies Festival in Wettengel bei Gießen lernten wir zufällig Michael Siebert kennen, der mit einem sehr schönen alten Fiat Spider 124 dort war. Wir kamen ins Gespräch und er gab uns eine Adresse eines Fiat Händlers in Asperg bei Ludwigsburg, bei dem wir eventuell Erfolg haben könnten.



Gesagt, getan. Bereits in der darauffolgenden Woche fuhren wir hin, und – da stand er. Nach der Probefahrt war klar, wir mussten ihn besitzen, und die Verhandlungen begannen. Nachdem wir uns geeinigt hatten und alles geklärt war, ist es nun tatsächlich Realität geworden.

Unser Fiat Spider124. Ein riesiges Dankeschön an Michael Siebert.

Christine Sterner und Kai-Uwe Schaake

STAMMTISCHE

|    | REGION                     | AUSKUNFT            | TELEFON        | LOKALITÄT                                                                   | TERMIN                                                                      |
|----|----------------------------|---------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Schleswig-Holstein         | Stefan Kohl         | 0174-9806538   | Wechselnde Lokalität                                                        | Jeden 2. Sonntag im Monat nach Absprache.                                   |
| 2  | Hamburg                    | Wolfgang Pritsching | 0170- 5991496  | Wechselnde Lokalität                                                        | Sonntags nach Absprache                                                     |
| 3  | Berlin / Brandenburg       | Uwe Boddenberg      | 030-30099229   | „Parkcafe“, Fehrbelliner Platz 8, 10707 Berlin                              | Jeden 2. Dienstag im Monat ab 20 Uhr.                                       |
| 4  | Niederrhein                | Holger Griebßbach   | 0172-2157257   | Nach Absprache                                                              | Nach Absprache                                                              |
| 5  | Bielefeld / Hersfeld       | Thomas Eimer        | 052 24-9374947 | Wechselnde Lokalität                                                        | Jeden 2. Freitag im Monat ab 19:30 Uhr.                                     |
| 6  | Wolfsburg / Braunschweig   | Nico Lacetra        | 0171-2449579   | Wechselnde Lokalität                                                        | Jeden 1. Freitag in den Monaten 2/4/6/8/10/12, um 19:30 Uhr.                |
| 7  | Köln                       | Petra Boljahn       | 02151-313517   | Foodgarage Butzweiler Straße 35-39 50829 Köln                               | Jeden ersten Dienstag im Monat ab 20 Uhr.                                   |
| 8  | Gießen / Frankfurt am Main | Michael Siebert     | 0173-3497631   | Wechselnde Lokalität                                                        | Jeden letzten Sonntag im Monat ab 12:00 Uhr.                                |
| 9  | Stuttgart                  | Christoph Hain      | 0172-7620703   | „Meilenwerk“ Stuttgart/Böblingen, Wolfgang-Brumme-Allee 55, 71034 Böblingen | Jeden 2. Freitag im Monat, ab 19:30 Uhr mit Rundgang, ab 20 Uhr Stammtisch. |
| 10 | München                    | Christoph Spanner   | 080 92-33231   | Restaurant „Mulina“, Sportpark 4, 82061 Neuried                             | Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19:30 Uhr.                               |
| 11 | Würzburg/Spessart          |                     |                |                                                                             |                                                                             |
|    | Nachfolger gesucht!        |                     |                |                                                                             |                                                                             |

Falls Ihr hier Veranstaltungstipps veröffentlichen möchtet oder weitere Hinweise habt, meldet Euch bitte bei [redaktion@fiat spider.de](mailto:redaktion@fiat spider.de)

Korporativ-club im ADAC e. V.



Clubregionen Deutschland



Buon Natale...



...e Felice Anno Nuovo!





**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](http://www.fiatspider.de)**