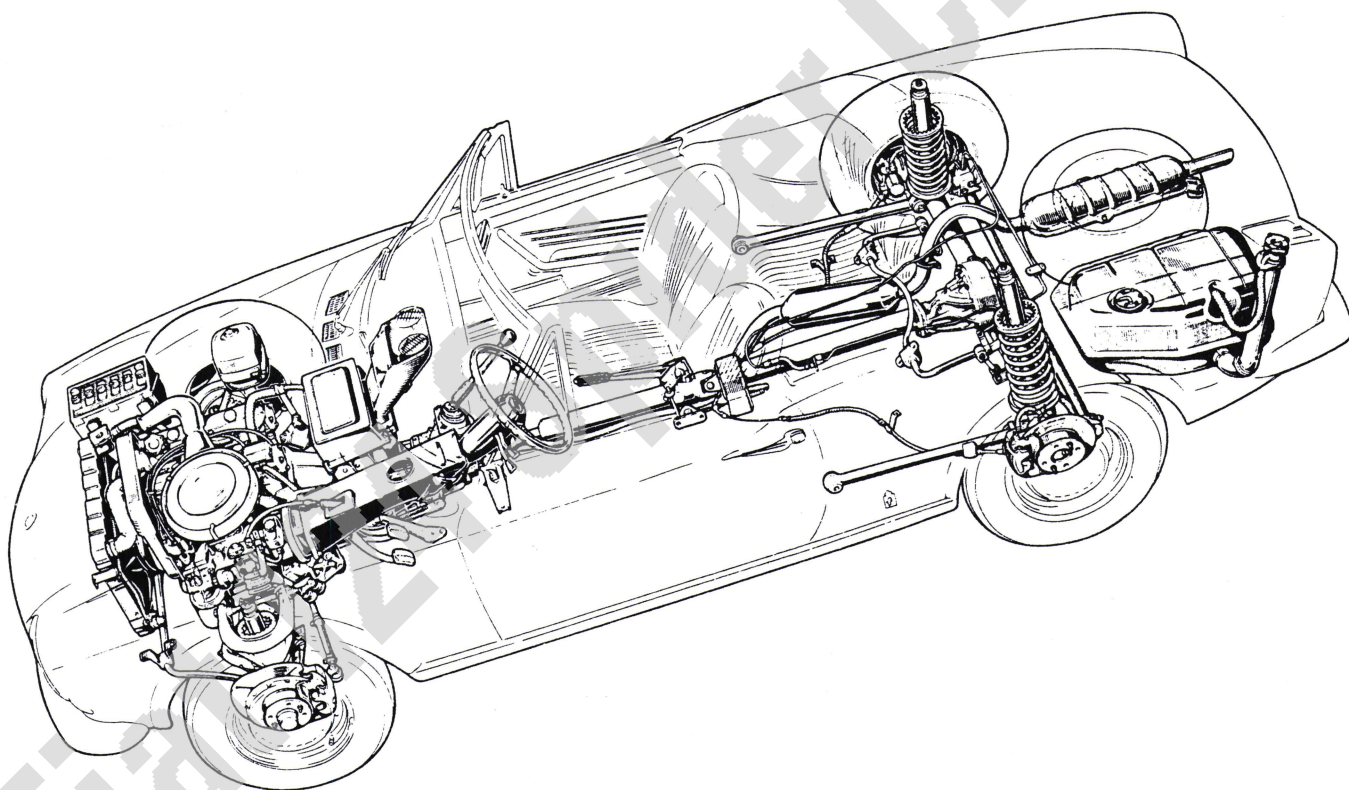


Spider MAGAZIN



Schnittzeichnung des original Fiat 124 Sport Spider von 1966
Quelle: Fiat Sport Cars

Inhalt

- 3 NUR EINE PFLICHTÜBUNG?
- 4 JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 1987
- 5 PFINGSTTREFFEN 1987
- 6 PRESSEKONTAKTE
- 7 VON NUN AN GEHT'S BERGAB
- 8 KURZ NOTIERT
- 9 ALLE AUF EINEN BLICK / 2
- 12 ABART(H)-IG?
- 12 PHOTOWETTBEWERB
- 13 HINWEIS IN EIGENER SACHE
- 14 RESTAURATIONSSERIE 4. TEIL
- 16 SAISONSTART
- 19 CLUBBESTAND
- 20 TEILEMARKT

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4 - jährlich als Organ
des 124 Spider Club e.V., Hamburg, Rombergstr. 18,
2000 Hamburg 20.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 2,50 DM je Heft,
im Jahresabonnement 15.- frei Haus.

Auflage 250 Stück.

V.i.S.d.P. FIAT 124 Spider Club e.V., Hamburg.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung
übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen
des Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für
Praktikabilität.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher
Genehmigung der Redaktion.

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt die Preisliste 1/87.

Satz : Andreas Rumpfenhorst

Layout : Hubertus Labes

Druck : Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung : Hubertus Labes
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
Tel. 040/4103392

Mitglieder der Redaktion : Michael Bischoff (MB),
Hubertus Labes (HWL)

Anschrift : wie Anzeigenleitung

Bankverbindung : Commerzbank Winsen-Luhe
BLZ. 240 410 12
Kto.Nr. 80 598 00

Nur eine Pflichtübung?

Sicherlich - es gibt wichtigeres und Pfingsten lädt geradezu ein, zu surfen oder einfach drei Tage auszuspannen.

Trotzdem waren wir von der Resonanz der 3. Jahreshauptversammlung seit Eintragung in das Vereinsregister enttäuscht.

Der Club ist um 73 % gewachsen, dennoch kamen weniger stimmberechtigte Mitglieder als 1986 und nur fünf sind noch von denen übriggeblieben, die schon 1985 in Einbeck bei der 1. Jahreshauptversammlung dabei waren. Daß es nicht am Club liegt, zeigt die Tatsache, daß am nächsten Tag zur Ausfahrt 15 weitere Mitglieder eintrafen.

Augenscheinlich wird die Bedeutung der Jahreshauptversammlung unterschätzt.

Das ganze Jahr über ist der Vorstand auf sich alleine gestellt, muß sich nur vor sich selber verantworten, alle anstehenden Entscheidungen werden zwar stellvertretend für jedes Mitglied, aber doch nur im „kleinen Kreis“ getroffen. Nur auf der Mitgliederversammlung muß sich der Vorstand den Mitgliedern offenbaren und sein Handeln rechtfertigen. Nur an diesem Tage kann das einzelne Mitglied Kritik üben, Vorschläge machen, Anträge stellen, also quasi sein Recht als Teil dieser Gemeinschaft geltend machen.

Auch wird an diesem Tag ein neuer Vorstand gewählt, der wiederum für ein Jahr die Geschicke lenkt; im Namen aller Mitglieder. Wichtige Entscheidungen werden getroffen (wie z. B. dieses Jahr die Aufnahmegebühr), der Kassenwart gibt seinen Rechenschaftsbericht, d.h., was er mit Eurem Geld gemacht hat.

Rein rechtlich gesehen kann eine Mitgliederversammlung mit einem Mitglied abgehalten werden, wenn alle rechtzeitig eingeladen wurden...

Da also nur 23 von 123 Mitgliedern anwesend waren, soll an dieser Stelle eine kurze Übersicht über die wichtigsten Tagesordnungspunkte sowie Entscheidungen gegeben werden.

Im Bericht des Vorstandes wurde zunächst die Zahlungsmoral der Mitglieder bemängelt, es fehlten immer noch 25 Beiträge.

Weiterhin wurde die positive Zusammenarbeit mit befreundeten Clubs hervorgehoben, insbesondere mit dem Pininfarina Liebhaber Club und dem Fiat Raritäten Club.

Kurz skizziert wurde die Mitgliederbewegung im letzten Jahr. 13 Austritten stehen 58 Eintritte gegenüber, das bedeutet einen Zuwachs um 73 %.

In diesem Zusammenhang wurde vom Vorstand der Antrag gestellt, eine Aufnahmegebühr von DM 50,- zu erheben, um den Club in einem vernünftigen Rahmen zu halten, damit der persönliche Kontakt unter den Mitgliedern nicht verloren geht. Nach ausführlicher Diskussion wurde der Antrag mit deutlicher Mehrheit angenommen.

Hinsichtlich des Spider-Magazins wurde angeregt, eine Serie zu entwickeln, in welcher die Mitglieder Gebiete vorstellen, die sie gut kennen und die sich für Ausfahrten eignen.

Das Spider-Magazin wird zu ca. 50 % durch Anzeigen finanziert und es wurde angeregt, daß alle Mitglieder versuchen sollten, bei ihren Werkstätten oder Händlern solche Anzeigen zu organisieren.

Der Kassenwart erstattete seinen Bericht und stellte die Prognose, daß das Clubkonto zum Ende dieses Jahres einen Stand von plusminus Null haben wird. Der rechnerische Saldo (ohne Plakettenvorauslagen) beläuft sich per 4.6.87 auf DM 4.174,27.

Wir danken in diesem Zusammenhang Axel Eckardt für die geleistete Arbeit, er stellte sich nicht zu Wiederwahl.

Bezüglich der Wahl des neuen Vorstandes verweise ich auf Seite 4 dieses Heftes.

Letztlich erklärte sich Peter Nießen bereit, das Pfingsttreffen 1988 in Mainz auszurichten.

Für die dort stattfindende Mitgliederversammlung hoffen wir auf rege Teilnahme!!

HWL

Jahresmitgliederversammlung '87

Als Ergebnis der Jahreshauptversammlung vom 06.06.1987 in Münster-Handorf stellen wir Euch hiermit den neuen Vorstand vor:



1. Vorsitzender

Michael Bischoff
Rombergstraße 18
2000 Hamburg 20
Tel.: 0 40 / 49 27 68

Michael, 26 Jahre alt, studiert Maschinenbau an der FH in Hamburg und ist bei uns in erster Linie für die Mitgliederbetreuung zuständig.

2. Vorsitzender

Hubertus Labes
Rothenbaumchaussee 55
2000 Hamburg 13
Tel.: 0 40 / 410 33 92

Hubertus ist 25 Jahre alt, ist Jura - Student an der Uni Hamburg und führt das Spider-Magazin und das Archiv.

Beisitzer

Jan Wohler
Kaempsweg 3
2000 Hamburg 60
Tel.: 0 40 / 270 40 07

Jan ist 24 Jahre alt und arbeitet als Pharmakaufmann. Seine Aufgabe ist die Anzeigenwerbung sowie der Teilemarkt.

Kassenwart

Jörg Struwe
Kurvenstraße 16
2000 Hamburg 70
Tel.: 0 40 / 652 92 58

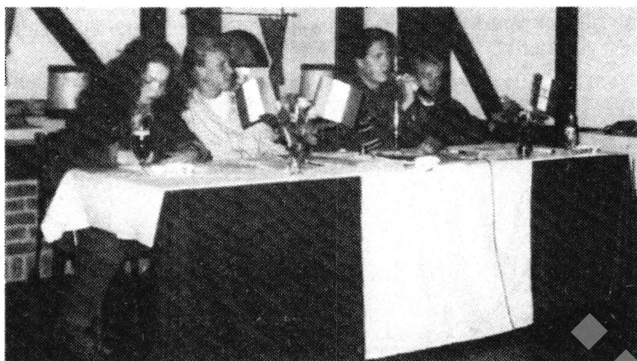
Jörg (Lauge) ist auch 24 Jahre alt, studiert Elektrotechnik in Lübeck und ist unser neuer Kassenwart.

Pfingsttreffen 1987

- wer nicht dabei war, hat was versäumt!

Das Verdeck mutig geöffnet, kamen wir 12 Hamburger Wagen am Samstag auf dem Schloßplatz in Münster an, um so lange zu warten, bis es richtig regnete und die lokale Presse erschien.

Die Jahreshauptversammlung des Fiat 124 Spider Club e. V. wurde knapp und auf die wesentlichen Punkte beschränkt im Wildparkrestaurant am Rande von Münster abgehalten. Dazu hat sicherlich das ausgezeichnete Büffet einen nicht zu vernachlässigenden Teil beigetragen, welches auf das Verführerischste über den Köpfen des Vorstandes lächelte.



Die schon im Bericht des Vorstandes gelobte gute Kameradschaft wurde bei PILS 2000 und reichlichen Delikatessen gepflegt. Ein Teil konnte die für Sonntag anberaumte Ausfahrt nicht mehr abwarten und unternahm erst mal eine Spritztour nach Münster, um hupenderweise unsere Anwesenheit kundzutun. Später waren fast alle wieder im Wildparkrestaurant versammelt und lauschten den Ausführungen des Pininfarina-Club Chefs Hans Jürgen Gerlach, der aus der US- und Italo-Spider Szene plaudern konnte.

Man sollte schon dageigewesen sein, als zwischen Feldern, Wiesen und Auen exakt 38 Wagen im hellen Sonnenschein das Spider-Leben in vollen Zügen genießen konnten. Dem frisch wiedergewählten Chef des Clubs verdarb allerdings ein kleines Steinchen den Rest dieses ach so schönen Tages, da es ihm in die Windschutzscheibe sprang und diese gänzlich zerstörte. Daß bei genauerer Untersuchung sich auch die Bremsleitungen verabschiedeten, war fast unerheblich, da ein netter Tecklenburger die Terrasse seiner Eltern für Reparaturzwecke zur Verfügung stellen konnte und Dietmar, der perfekte Organi-

sator, für passende Ersatzteile sorgte. Rüdiger legte gar schon morgens das Hard-Top beiseite und ließ sich einen Regenschirm, der jedoch nur den Passanten auf den Parkplätzen zur Unterhaltung diente, da es fast nicht regnete und das gute Stück immer direkt unter einem Baum geparkt wurde.



Das Automuseum in Ibbenbüren bot die verschiedenlichsten Spezialitäten der Autowelt zum Anfassen, und die Sommerrodelbahn hat unsere sowieso schon gute Laune nur noch verbessert. Auf der Bismarckhöhe kann genau nachgezählt werden, daß wir tatsächlich rund 70 Personen waren.

Der zweite Teil der Ausfahrt war fast noch schöner, das Münsterland scheint wie geschaffen für die Pfingstausfahrt des Fiat-Clubs und die Strecke war hervorragend von Dietmar, Reinhilde und Uwe ausgewählt; sie werden wohl auch das Wetter manipuliert haben.

Des Abends verteilten wir uns in der Münsteraner Altstadt, um den Tag gebührend ausklingen zu lassen, denn es war nicht schwer, eine gemütliche Kneipe oder gar eine richtige Bar zu finden.

Am Montag wurde der Teilemarkt auf das Treffen mit dem Fiat-Raritäten-Club in Coesfeld verlegt.

Auf diesem Pfingstwochenende hat man das Leben als Spider-Fahrer mal wieder richtig genießen können (gerade wenn man Michael Bischoff heißt), und wir haben auch einige neue Leute kennengelernt, die den großen Vorzug besitzen, sich die alltäglichen Sorgen und Nöte mit zwei offenen Ohren anzuhören und manchmal sogar etwas richtig Schlaues dazu zu sagen haben. Wer nicht teilgenommen hat, sollte es auf jeden Fall nicht versäumen, sich rechtzeitig für das Treffen in Mainz zwecks Erkundung des Taunus anzumelden.

Dorothea Ladel

Pressereaktionen

Mit „Dach auf“ war es beim Treffen der Cabriofahrer nichts

Münsterische
Zeitung
vom 9. Juni 87

AFG, Münster. Mit „Dach auf“, dem traditionellen Gruß der Cabriofahrer wars leider nichts am Sonnabend, aber die auf Hochglanz gebrachten Wagen beeindruckten auch mit geschlossenem Verdeck.

Der 124 Fiat Spider Club hat genau 123 Mitglieder. Jedes Jahr zu Pfingsten trifft man sich in einer anderen Stadt, diesmal war Münster an der Reihe. Dietmar Averweg, münsterscher Fiat-Spider-Fan, hat das Jahreshaupttreffen organisiert. „Wir fahren ins Tecklenburger Land und ins Automuseum nach Ib-

benbüren.“ Angereist ist auch der Vereinsvorsitzende Michael Bischoff aus Hamburg. Sein Wunsch: einmal ein Treffen in Italien zu organisieren. Aber: „Das Auto kostet soviel Geld, da bleibt nicht viel übrig für eine solche weite Anfahrt“. Immerhin, für den neuesten Spider, der bis 1985 gebaut wurde, muß man 30000 DM hinblättern. Da hatte Markus Neitzel aus Berlin mehr Glück. Der 20jährige Kfz-Mechaniker aus Berlin bekam seinen 124 Fiat Spider geschenkt. Zwei Jahre

Arbeit hat er dann in den Oldtimer aus dem Jahre 1968 gesteckt. Die Arbeit hat sich gelohnt.

Zum Cabriofahren gehört Idealismus und vielleicht auch eine besondere Lebenseinstellung. Der 124 Fiat Spider Club, dessen Hauptsitz in Hamburg ist, hilft bei der Vermittlung von Ersatzteilen und stellt Werkstattkontakte her. Wer Besitzer eines Italo-Cabrios ist oder es werden will, kann sich in Münster bei Dietmar Averweg, Sendener Stiege 24a, Telefon 0 25 36/6005 melden.



Der Stolz ihrer Besitzer: Fiat Spider aufgereiht vor dem Schloß.

Westfälische Nachrichten vom 9. Juni 1987

Spideristi trafen sich in Münster

-dc- Münster (Eig. Ber.). Zu einem dreitägigen Treffen versammelten sich am Wochenende die Mitglieder des „Fiat 124 Spider Club e. V.“ in der Metropole des Münsterlandes. Organisator Dietmar Averweg erstellte für die Motorsportfreunde ein buntes Programm.

Nach der Mitgliederversammlung entfachten die 25 Spideristi das Feuer der Motoren. In einem Konvoi zogen die Straßensportwagen durch das Münsterland. Ziel war das Automuseum in Ibbenbüren.

Beim anschließenden Tanz bei „Pröbsting“ in Handorf kam in die „Bleifüße“ wieder Leben.

Der erst 1984 gegründete Verein zählt 122 Mitglieder. Einige stammen aus Norwegen, Italien, Ungarn und der Schweiz, wie Vorsitzender Michael Bischoff mit Stolz bemerkte. Ersatzteilevermittlung, Firmenkontakte in Italien und Reparaturhinweise zählen zu den Aufgaben des Clubs. Im vereinseigenen „Spider-Magazin“ werden den Mitgliedern zusätzliche Tips angeboten. Interessenten aus dem Münsterland können sich mit Dietmar Averweg (Telefon 0 25 36/60 06) in Verbindung setzen.



Selbst das Schloß erhält sportliches Flair, wenn die Mitglieder des „Fiat 124 Spider Club“ Feuer der Motoren entfachen.

... ohne Kommentar

Von nun an geht's bergab

Im letzten "Spiderfahrer", der Clubzeitung des Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. war ein Bericht von Otto Fuß aus Regensburg, den ich sehr interessant fand und deshalb auch bei uns abdrucken will.

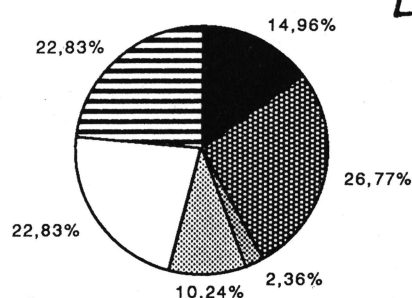
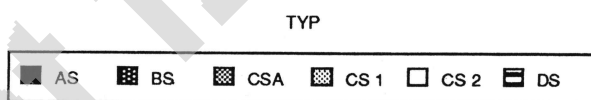
Und zwar bergab mit den Zulassungszahlen für den Spider. Nachdem im Mai 1985 endgültig die Produktion des Spider endgültig eingestellt worden ist, habe ich eine Anfrage im Kraftfahrtbundesamt in Flensburg nach den Zulassungszahlen des Spider gestartet. Das Ergebnis konntet Ihr in Heft 5/86 nachlesen.

Dies war allerdings der Stand 01.07.1985. Es konnte sich daher noch allerhand verändern, vor allem bei den Europaspidern, insbesondere Volumex- und Katalysatormodelle, da von diesen bei den Händlern noch einige zum Verkauf standen.

Ich habe mich daher jetzt noch einmal hingesezt und eine neue Liste mit den Stückzahlen angefordert. Der Bestand an zugelassenen Spidern - sortiert nach Typen - sieht also wie folgt aus:

Hersteller	Typ		Typschl.	kw	Stück	davon bei uns im Fiat 124 Spider Club
FIAT	124 AS Spider		4001/343	66	386	19
	124 BS Spider		4001/359	66	94	1
	124 BS 1 Spider		4001/364	81	577	33
	124 BS 1 Spider		4001/369	74	624	
	124 CS Sportspider 1600		4001/378	77	5	--
	124 CS Sportspider 1600		4001/379	80	5	--
	124 CS 1 Sportspider 1800		4001/380	82	15	13
	124 CS 1 Sportspider 1800		4001/381	87	374	
	124 CSA Rally-Abarth		4001/393	94	48	3
	124 CS 2		4001/000			29
PININFARINA	124 DS Spidereuropa		4107/300	77	1891	20
	124 DS Spidereuropa Kat.		4107/302	76	67	
	124 DS Spidereuropa Volumex		4107/301	99	444	8

Dies ist der Stand vom 01.07.1986



Zum Typ CS 2 (US-Spider) wurde mir mitgeteilt, daß es sich dabei um ein ungetypes Fahrzeug handelt, das seine Zulassung zum Verkehr nicht durch Erlangung einer allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO bekommt, sondern durch eine Einzelbegutachtung nach § 21 StVZO. Daher kann dieser Bestand nicht ermittelt werden.

Da ich aber nicht glaube, daß jeder US-Spider, der in Deutschland zugelassen ist, eine Einzelabnahme durch den TÜV erfahren hat, könnt Ihr mir, falls Ihr einen US-Spider besitzt, gerne schreiben, was Ihr davon haltet.

Nun wünsche ich Euch noch viel Spaß bei der Feststellung, daß es nur noch weniger werden können und Euer Spider noch lange in der Liste - vielleicht bald oder irgendwann als einziger - steht.

Otto Fuß, Ziegetsdorfer Straße 57, 8400 Regensburg Tel.: 09 41 / 332 54

Kurz notiert

Lieber Jürgen, im Namen aller Mitglieder wünscht Dir der Vorstand gute Besserung und daß Du möglichst bald wieder so aktiv am Clubleben teilnehmen kannst, wie wir das von Dir gewöhnt sind!

* * *

Eine Bitte an alle Clubmitglieder:

Teilt uns Adressen- oder Telephonnummernänderungen möglichst umgehend mit, damit wir uns darauf einstellen können. Kurzer Anruf genügt, 0 40 / 410 33 92

* * *

Ein Werkstatt - Tip von Jörg Struwe:

Nachdem ich als langjähriger FIAT - Fahrer schon viele Werkstätten "ausgetestet" habe und meistens neben meinem Spider noch einen Haufen Ärger und Reklamationen mitbrachte, hatte ich nun doch das Glück, eine kompetente FIAT - Vertretung ausfindig zu machen, mit einem Meister, der über unser bestes Stück hervorragende Kenntnisse besitzt: Herr Schmidt von der Firma WERNER THOMSEN in Quickborn (04106/604 11).

* * *

Nachtrag zu Thema Treffen 1987:

Als Sieger der letztjährigen Rallye in Hamburg (zusammen mit Jürgen Kniese) trägt Rüdiger Tillmann dieses Jahr Ende September eine "Sauerland - Ruhrgebiet Rallye" aus. Genaue Einladungen gehen Euch noch zu.

* * *

Beigelegt haben wir neben der Mitgliederliste diesmal eine Anzeigenpreisliste. Jedes Mitglied hat so seine Händler oder Werkstatt, mit der er zusammenarbeitet. Gemeint sind nicht nur FIAT - Werkstätten, sondern auch Hersteller von Zubehör (Verdeck, Lenkräder, Felgen etc.). Vielleicht besteht ja Interesse, in unserer Zeitschrift zu werben. Geht mal hin, zeigt ihm unser Spider Magazin, ihr helft damit dem Club!

* * *

Wir möchten eine SERIE gründen. Jedes Mitglied oder jeder Spider-Magazin-Leser kennt sicherlich ein Gebiet, das er bevorzugt bei kurzen Ausfahrten befährt. Daraus entstand die Idee, dieses Gebiet im Spider-Magazin vorzustellen, damit alle davon profitieren können. Wer also im Zuge einer Ferien- oder Ausflugsfahrt in diese Region kommt, hat gleich einen Führer zur Hand, sogar mit Anlaufadresse des in der Nähe wohnenden Mitglieds. Enthalten sein sollten: gute Ausfahrtsstrecke, preiswerte Lokale sowie Übernachtungsmöglichkeiten und Touristenschwerpunkte.

* * *

... und last not least ist uns mal wieder **jeder Artikel** für unsere Clubzeitung, aber auch **konstruktive Kritik** stets willkommen!

Nicht zu vergessen Kurzmitteilungen (auch telephonisch) wie z. B. Gesuche für An- und Verkauf, Erfahrungen mit Werkstätten oder auch technische Informationen. Wer Spiderfahrer als potentielle Mitglieder erkennt, kann Informationsmaterial bei Michi oder Hubertus anfordern.

Alle auf einen Blick/2

Die Idee ist nicht neu und wurde auch schon einmal im „Spider-Magazin“ 2/86 realisiert, aber sie gewinnt mit jedem Neumitglied an Aktualität.

Seit Veröffentlichung der letzten Deutschlandkarte ist nunmehr ein Jahr vergangen, 55 Mitglieder sind seither beigetreten und 13 auf der letzten Karte verzeichnete Spiderfahrer traten aus, 8 wiederum sind inzwischen umgezogen.

In diesem Zusammenhang gleich eine Bitte: Teilt uns Adressen- oder Telefonnummernänderungen möglichst umgehend mit, so auch, wenn sich auf der beigelegten Mitgliederliste Fehler eingeschlichen haben sollten - ein kurzer Anruf bei Michael oder Hubertus genügt.

Die Absicht, die hinter dieser Deutschlandkarte steht, ist unverändert, einen Überblick über die Mitglieder und deren Verteilung zu schaffen, mit dem Hintergedanken einer Erleichterung der gegenseitigen Kontaktaufnahme; einfach zum Kennenlernen, denn man sieht auf den ersten Blick, wo das nächste Mitglied wohnt und greift schnell zum Telefon oder fährt einfach vorbei. Der „Hamburg und Umgebung“ - Kreis hat sich, nicht zuletzt durch den allmittwochlichen Stammtisch (NEU ab Mi., **08.07.87 : MAYBACH, Heussweg 66, 2000 Hamburg 20 - Eimsbüttel, Ruf: 040/491 23 33 !!!!!!!!!!!!!!!**) schon zu einem Freundeskreis entwickelt, der auch Nicht-Spiderfahrer umfaßt und über das gemeinsame Hobby hinausgeht.

Warum sollten also nicht auch die westdeutschen Clubmitglieder - denn dort scheint sich ein zweiter Schwerpunkt zu entwickeln, wie der Karte leicht zu entnehmen ist - oder jene im Raum der 3000er Postleitzahlen ähnliche Aktivitäten starten, die dann sicherlich auch manch neue Spiderfahrer anziehen würden.

Weiterhin wird eine Kontaktaufnahme auch in den Fällen ermöglicht, wenn ein Ausflug oder eine Ferienreise in eine bestimmte Region geplant ist, oder wenn der geliebte Spider plötzlich und unerwartet seinen Geist aufgibt - was Gerüchten zufolge ab und zu passiert - und schnelle, fachkundige Hilfe gefragt ist, sei es auch nur die Möglichkeit, die werkstattbedingte Wartezeit im Kreise Gleichgesinnter zu verbringen.

Für einen solchen Fall haben wir diesmal den genauen Fahrzeugtyp mit auf die Liste genommen, denn welcher Volumex-Fahrer versteht schon was von AS oder hat gar entsprechende Teile oder umgekehrt?

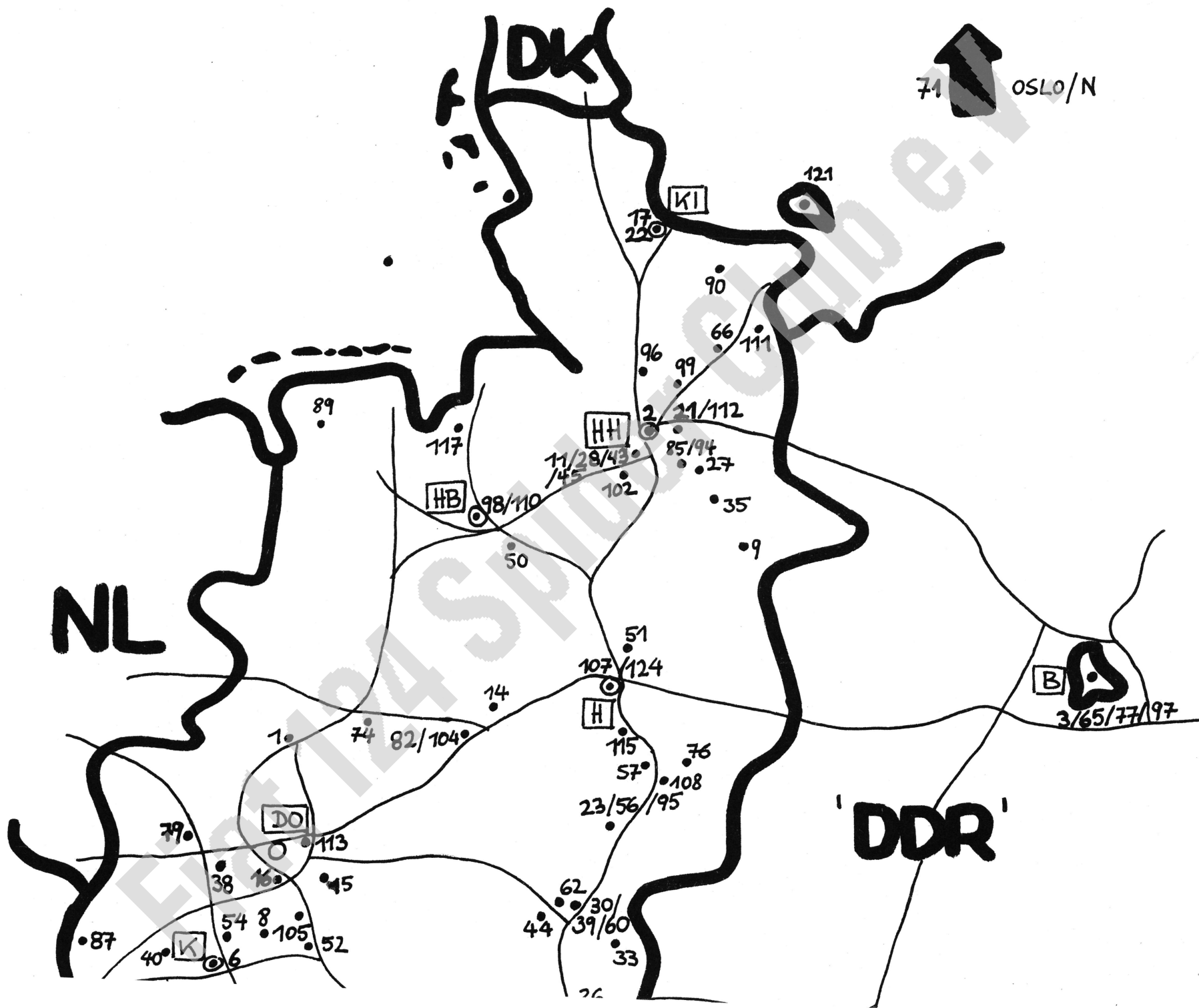
Damit Ihr Euch auf der Karte zurechtfindet, habe ich als Orientierungshilfe das Autobahnnetz sowie einige große Städte eingezeichnet. Ihr braucht nur noch die Zahlen auf der Karte mit der Numerierung auf der beigelegten Mitgliederliste zu vergleichen, und schon habt Ihr Name und Adresse des jeweiligen Mitgliedes.

Ausnahme Hamburg: Aufgrund der Konzentration in der Hansestadt - immerhin 39 Clubmitglieder - sind dort nicht alle einzeln aufgezählt, sondern stellvertretend mit der Nummer 2 des ersten Hamburger Mitgliedes auf der Mitgliederliste gekennzeichnet.

Ich hoffe, daß die Karte ihren Zweck erfüllt, nämlich daß sich die Mitglieder kennenlernen und daß trotz der vielen Mitglieder der persönliche Kontakt nicht auf der Strecke bleibt. Bei dieser Gelegenheit möchten wir alle „Neuen“ ganz herzlich in unserem Kreise begrüßen.

Nutzt die Gelegenheit, aus der Clubgemeinschaft auch eine solche zu machen!!

HWL



E. Thiesen KG.

Nirosta - Auspuffanlagen Handelsgesellschaft

Sehr geehrte 124 Spider-Enthusiasten,

Wir möchten uns Ihnen als Vertriebsfirma für Auspuffanlagen aus Edelstahl empfehlen.

Mit einer mehr als zehnjährigen Erfahrung geben wir eine lebenlange Garantie auf unsere Erzeugnisse. Wir verwenden ausschließlich hochwertigstes Edelstahl mit der Bezeichnung V4-A. Dies bezieht sich auch auf alle Schweißnähte und das gesamte Innenleben (Kammern und Siebe) der Schalldämpfer.

Unsere Produkte sind Original-Auspuffanlagen, per Handarbeit, identisch nachgebaut und sind so absolut passgenau.

Der Einbau erfolgt ganz unproblematisch, da unsere Anlagen nur zusammengesteckt werden und durch Rohrschellen gehalten werden, d.h. keine unnötigen Schweißarbeiten und ebenso schneller Ausbau der kompletten Anlage um beispielsweise den Unterboden neu zu schützen.

Unser Preisangebot:

124 Spider 1600	=	DM 1.450,-- + UST
124 Spider 1600-1800	=	DM 1.300,-- + UST
124 Spidereuropa	=	DM 1.350,-- + UST
124 US-Spider	=	DM 1.350,-- + UST

(alle Preise für je eine Anlage)

Natürlich räumen wir Ihnen eine Rabatt von 10% für Clubmitglieder ein.

Nach Gesprächen mit Ihrem hochgeschätzten Club-Vorstand möchten wir Sie auch mit der Möglichkeit einer Sammelbestellung vertraut machen.

Bei einer Sammelbestellung von mindestens DM 10.000,-- Umsatz, wären wir in der Lage, Ihnen eine Rabatt von 25% zu gewähren. Ab DM 20.000,-- Umsatz würde sich dieser sogar noch auf 30% je Anlage erhöhen.

Falls Sie interessiert sind und noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an Ihren Vorstand oder direkt an uns. Wir helfen Ihnen gerne mit Prospektmaterial und zusätzlichen Informationen weiter.

In der Hoffnung Ihnen mit diesen Informationen dienlich gewesen zu sein

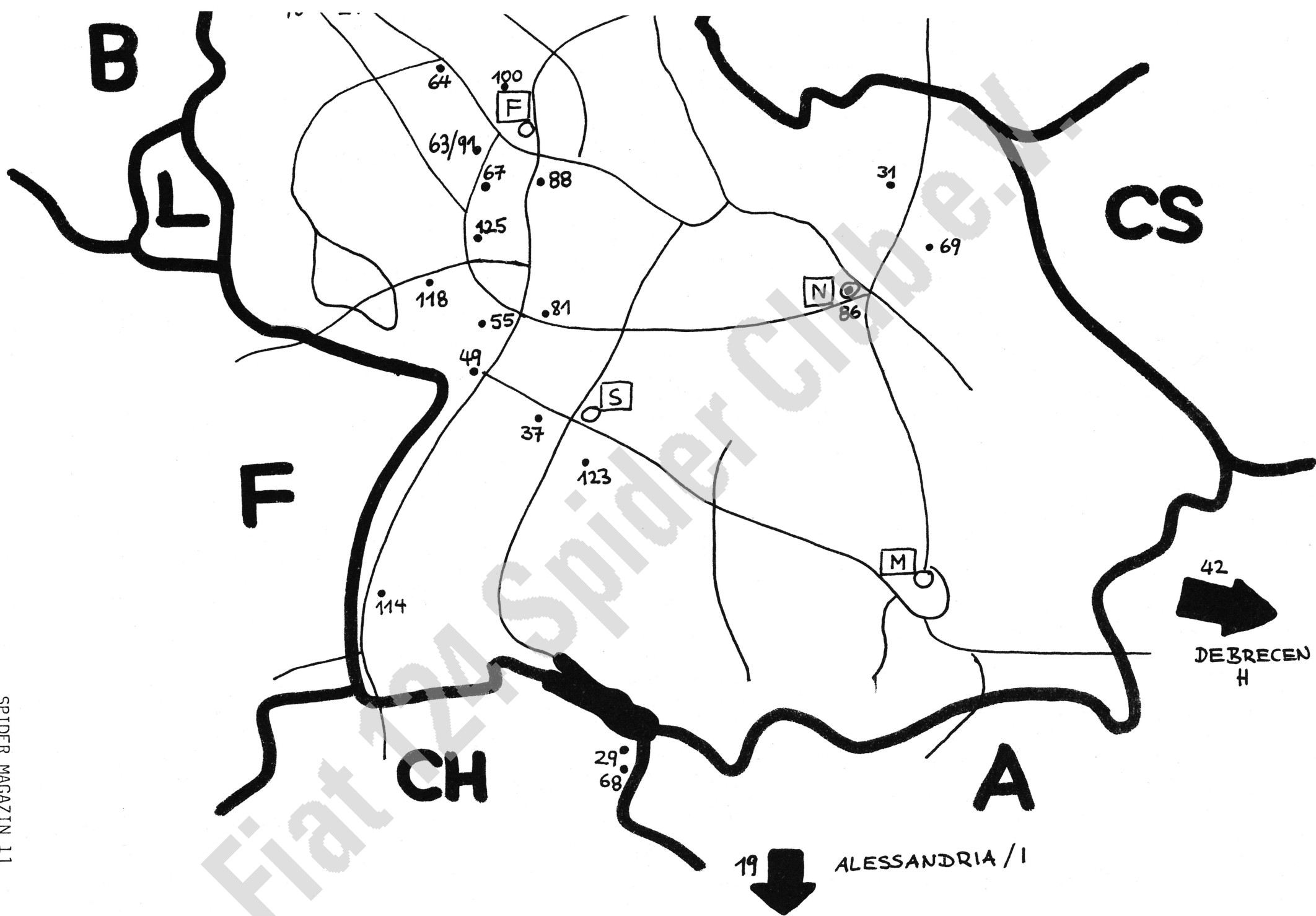
Mit freundlichem Gruß

E. Thiesen KG

Maria-Louisen-Stieg 2a • 2000 Hamburg 60

TeL.: 040-460 40 14 /15

A. B. Müller



Abart(h)-ig

Wer kennt sie nicht, die Probleme mit dem Abarthauspuff. Optisch Klasse (zwei verchromte Endrohre machen ja doch schon etwas her!), aber leider brechen sie des öfteren.

Ich selbst stand dreimal vor diesem Problem: Einige Spider neigen zu besonders starken Schwingungen, die die Auspuffanlage bei längerer Autobahnfahrt nicht verkraftet. Sie bricht an der Schweißnaht zwischen Topf und Rohr.

Inzwischen werden die Abarthanlagen zwar mit einem Verstärkungsblech über der Sollbruchstelle geliefert, doch darauf

solltet Ihr es nicht ankommen lassen.

Um die Anlage schwingungsunempfindlicher zu machen, wird diese am Rohr zwischen Krümmer und 1. Topf (bei US-Spider am Kat) mit Federn entlastet, sie wird „beweglich“ und kann mitschwingen.

Übrigens gilt dieser Tip auch für die originalen Auspuffanlagen. Genauere Auskünfte erteile ich gern.

Tel: 040 / 652 92 58

Jörg Struwe

Photopreisrätsel

Aufgepasst, eine neue Idee!

Bestimmt hat schon mal ein jeder von Euch sein geliebtes Vehikel auf Photopapier gebannt und ist fest überzeugt, den schönsten aller fahrbaren Untersätze optimal ins Licht gerückt zu haben. Genau darum geht es uns. Wir möchten einen Abzug exakt dieses Photos, egal ob bunt oder schwarz/weiß, ob 9 x 9 oder 18 x 24, die einzige Voraussetzung ist, daß der Spider irgendwie, d. h. also zumindest zum Teil auf dem Photo zu erkennen ist. Wer ein solches Photo bisher noch nicht geschossen zu haben glaubt, kann dies noch dieses Jahr tun, denn Einsendeschluß ist der 31.12.1987. Jedes Mitglied darf höchstens ein Photo einbringen; der Vorstand ausgenommen, denn der ist Jury. Es winken tolle Preise, deren Verteilung und damit Bekanntgabe der Gewinner im Spider - Magazin 1 / 1988 erfolgt. Wer dabei nichts gewinnt, muß nicht Trübsal blasen, denn jedes Photo wird mit Namensangabe in loser Folge in den nächsten Ausgaben der Clubzeitschrift veröffentlicht. Die Gewinner in 1/88 natürlich nochmals ausführlich, der Sieger sogar auf dem Titelblatt!!

Also ran an die Kamera, Spider einrücken und Knöpfchen drücken; wir hoffen auf zahlreiche (=127) Photos.

Nochmals: Coleur egal, Format egal, Jahr der Aufnahme egal, nur der Spider muß drauf sein - na klar!

HWL

Hinweis in eigener Sache

Noch ein Nachtrag zu dem Artikel "Gesammelte Test- und Fahrberichte" aus dem letzten Spider-Magazin. Dank Eurer Mitarbeit sind uns einige weitere Testberichte zugekommen:

Autozeitung 5/75 "Der Sieger in Serie", Test Fiat Abarth Rallye

Auto Motor Retro 16/81 Fiat 124 Spider (franz.)

Sportfahrer 1/85 "Back to the roots", Test Volumex Spider

Der Artikel "Im Cockpit eines Rallye-Fiat, auf Siege programmiert" stammt aus der Österreichischen Autorevue, allerdings fehlt uns noch die Nummer.

Aus einer uns unbekannten amerikanischen Autozeitschrift liegt uns ein Artikel über den US-Spider mit dem Titel "Coach - Built Convertible" vor.

Weiterhin liegen uns zwei Artikel aus höchstwahrscheinlich derselben Zeitschrift vor. Sie sind "Basismodell" (Fiat 124 Abarth rally) sowie "Fiat 124 Spider Abarth" überschrieben.

Einen Fehler im letzten Magazin gilt es zu berichtigen: In der AMS 6/72 wurde der Abarth-Spider nicht getestet, sondern lediglich erstmalig vorgestellt. Der eigentliche Test wurde dann in der AMS 3/73 veröffentlicht.



Folgende Originalhefte liegen mir vor und können käuflich erworben werden: AMS 22/66, 18/71, 3/73 sowie folgende Originalberichte (aus den jeweiligen Heften herausgetrennt): AMS 14/73, 22/81, 11/83, 10/84, 19/84 und Rally racing 12/79 - wer zuerst kommt, mahlt zuerst.

Auch gibt es noch einige wenige alte Spider-Magazine; so können bei Hubertus die Nummern 1/86 für DM 2,-; 3/86, 4/86 und 1/87 für DM 2,50 plus DM 1,10 für Porto bezogen werden. Alle noch älteren sowie 2/86 sind bereits vergriffen.

HWL

Restaurationsserie 4. Teil

Der Zusammenbau

Ein völlig auseinandergenommenes Fahrzeug vor den Augen, fragt man sich, wie soll ich daraus wieder einen schönen Spider machen?

Ungläubigkeit war auch bei mir ein beherrschendes Gefühl, aber mit ein bißchen Organisation ist das alles zu machen.

Voraussetzung für ein gutes Gelingen des Zusammenbaus ist ohne Frage das schnelle Wiederauffinden der zu verbindenden Teile. Liegen die Schrauben überall in der Garage, sind hier und da hingefallen, wird es ziemlich nervig, alles wieder zusammenzusuchen. Deshalb ist unbedingt anzuraten, sich verschiedene stabile Pappkartons zu besorgen und sie zu beschriften mit „Motor“, „Karosserie“ etc., um die Schrauben und Teile beim Auseinanderbauen ordentlich einsortieren zu können.

Wenn schon restaurieren, dann auch richtig!

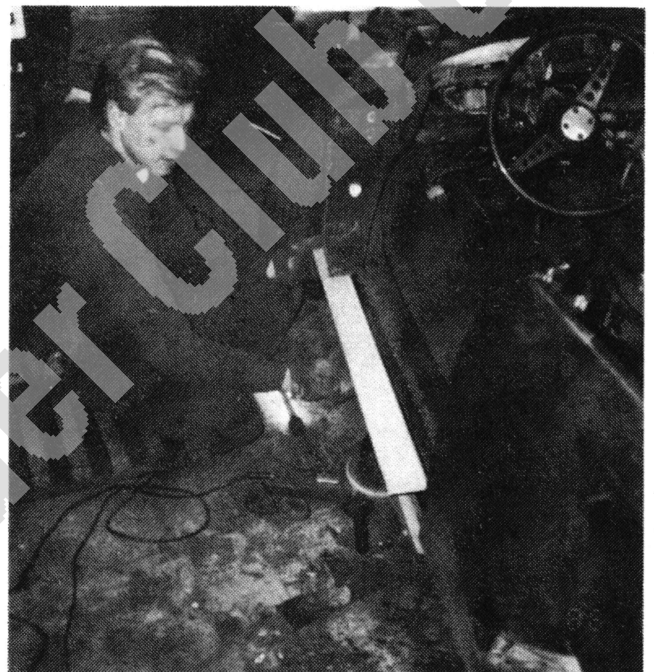
Auch wenn alte Schrauben noch gut aussehen, sollte man neue verwenden, wenn möglich VA - Schrauben aus nichtrostendem Stahl. Das ist nicht ganz billig; ein kompletter Satz VA - Schrauben kostet gut DM 400,-. Da das Geld zum Ende der Restauration meist mit der Eigenschaft glänzt, nicht mehr vorhanden zu sein, habe ich nur die an der Außenhaut liegenden Schrauben aus VA - Stahl genommen. Die herkömmlichen Schrauben sollten nach dem Einbau kurz mit Tectyl Karosseriewachs eingesprüht werden, das verlängert ihre Lebensdauer ungemein.

Nicht mehr gängige Gewinde sind entweder nachzuschneiden oder mit dem im Fachhandel erhältlichen Gewindeeinsätzen „Heli-Coil“ zu erneuern.

Aber nicht nur das Schrauben gehört zum Zusammenbau, sondern auch das Wiederanschweißen von Kotflügeln, Einpassen der Türen etc..

Hier ist wirklich größte Sorgfalt vorzusehen, denn schon kleinste Einpassfehler sind nachher im Zusammenspiel von Kotflügel, Hauben und Türen zu erkennen.

Vor dem Einschweißen steht das genaue Einpassen!



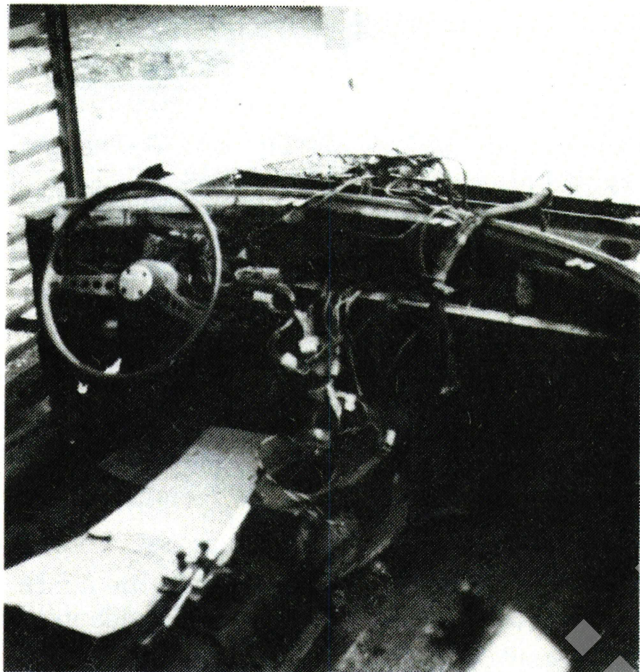
Die Türen sollten in den Scharnieren festgeschraubt werden, ebenso die Motorhaube. Dann werden die Kotflügel vorsichtig angehalten, eingepasst und dann nach dem Aufklappen der Motorhaube mit 3-4 Schweißpunkten fixiert. Diese Arbeit erfolgt am besten mit mehreren Leuten zum Festhalten und begutachten.

Für das Justieren der Türen sollte man sich auch ein bißchen Zeit nehmen. Man baut sie im Rohzustand ein, zusammen mit dem Schließmechanismus und erst nach dem Justieren Scheibe und Fensterhebermechanismus.

Darauf achten, daß die Scharniere nicht ausgeschlagen sind, sonst hängt hinterher die Tür!

Wenn ein neuer Fensterhebermechanismus eingebaut werden soll, tut man gut daran, sich den Verlauf des Seilzuges anhand des alten Mechanismus auf ein Blatt Papier zu skizzieren.

Die Fahrzeugelektrik ist für Viele ein rotes Tuch, es reicht, wenn man auf ein Knöpfchen drückt und es bewegt sich was.



Damit es kein Puzzlespiel wird, sollte man die Kabel beim Ausbau entweder mit Klebeband versehen und beschriften oder man macht sich kleine Anschlußpläne, wie z.B. für die Lichtmaschine, sonst kann es passieren, daß beim Betätigen des Hupknopfes plötzlich die Scheiben-

waschanlage losgeht und man fürchterlich naß wird, weil die Windschutzscheibe noch nicht eingebaut ist.

Alte, brüchige Kabel sollten durch neue ersetzt werden, dabei unbedingt die alte Kabelstärke verwenden, sonst kann es evtl. zu Kabelbränden kommen, aufgrund von Wärmeentwicklung bedingt durch zu hohen Widerstandes durch den zu kleinen Kabelquerschnitt.

Beim Zusammenbau mechanischer Teile wie Motor und Hinterachse bedient man sich der Reparaturanleitung, die im Club für DM 10,- als Kopie zu erhalten ist.

Unansehnlich gewordener Chrom läßt sich neu verchromen, auch hier sind wir im Club gern behilflich.

Vor dem endgültigen Zusammenbau steht natürlich die Lackierung, dazu sollten die Hauben, Türen, die Windschutzscheibe, der Motor und sämtliche Anbauteile wie Zierleisten etc. ausgebaut sein.

Die Lackierung und notwendige Vorarbeiten sind Thema der nächsten und letzten Folge.

Michael Bischoff

Thomas Niedgerke & Partner

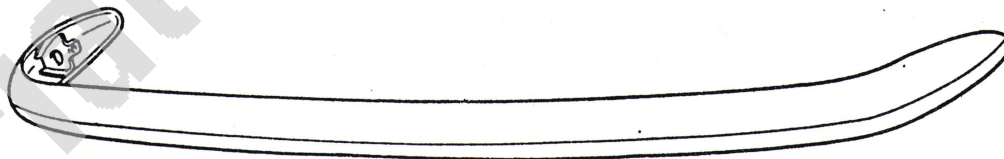
Kraftfahrzeug-Ersatzteile

Alte Dorfstr. 66b · 2061 Meddewade
Tel. (04531) 85159

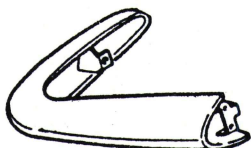
Endlich wieder lieferbar !!!

Stoßstangen Satz kpl. 998,-

einzeln:



**vorne 430,-
385,-**



Satz hinten kpl. 720,-

inkl. Mwst.

Saisonstart

Endlich! Der Winter ist vorbei und schon steht das erste Treffen an - in Berlin. Offen über'n Ku'damm - ein schier endloser Traum im Winterauto - nun war es soweit.

Schnell die Schnarchkappe ab, Batterie rein, Öl gewechselt, Winterauto verkaufen und zünden...

Ein Gefühl, ist Fliegen wirklich schöner?

Nach 150 Tagen Eiszeit die ersten Sonnenstrahlen, das Verdeck geht fast von alleine auf. Die erste Fahrt - Pflichtprogramm beim Straßenverkehrsamt und wieder Auto waschen dürfen. Wie hat man Schlauch und Schwamm vermißt! Plötzlich hat man Zeit, kleine Umwege zu fahren, der kürzeste Weg ist nicht mehr automatisch der beste. Auch läßt sich die eine oder andere freie Stunde jetzt leicht überbrücken. Langeweile, was ist das?

Kritisch allerdings wird der allmorgentliche Blick aus dem Fenster. Überhaupt zeigt die Frage nach dem Wetter nicht länger Verlegenheit, sondern vielmehr reges Interesse.

Das gilt natürlich auch für Berlin und wir wurden nicht enttäuscht, jedenfalls nicht richtig.

Aber der Reihe nach:

Nachdem Schlafsack, Stadtplan, frische Unterwäsche, gute Laune und Freundin eingepackt waren, konnte es endlich losgehen. Erster Treffpunkt Horner Kreisel - zwei Spider; na ja, aller Anfang ist schwer. Einer gesellte sich noch am Grenzübergang dazu und als Terzett reihten wir uns dann für den Transit ein.

„Is däss 'n Wranzösa?“ - „Nein, ein Italiener.“ - „Een Alwa?“ - „Nein, ein Pininfarina.“ - Pause - dann: „Kenn isch nisch.“

Dies also mein erstes Gespräch mit den VoPo's. Das zweite folgte sogleich:

„Wäs für'n Audokennzeischn hamse denn?“ - „HH-HW 731 - aber meine Fahrgestellnummer weiß ich nicht auswendig.“ „Wärdense nisch zickisch, sä sind auf Dä Dä Är - Jebeet.“

Dennoch, die VoPo's waren ohne Ausnahme freundlich!

Schon auf der ersten Raststätte machte Michi auf sich aufmerksam und die Bekanntschaft einer bildhübschen (...) DDR - Raststättenbedienung. Nach der „Oh wie peinlich - Methode“ gelangten Großteile der Filetsteak- (auch „drüben“ aus Rindfleisch und trotzdem mit ganz anderem Geschmack) sauce auf Michis Hemd.

Oben bereits erwähnte Ostmaus bediente sich gewissenhaft unseres Präsidenten, zog ihn in den Küchenbereich, wo verborgen von kritischen Wessi - Blicken und unter lautem Kichern hartnäckig an ihm gearbeitet wurde. Nach geraumer Zeit hatten wir ihn wieder, mit einem zufriedenen Lächeln im Gesicht (näheres unter bekannter Telefonnummer).

In Berlin angekommen warteten Melanie und Christian schon im New York und wir wurden gleich ins Berliner Nachtleben geworfen. Mein Bürgersteigparkplatz stieß bei der Berliner Polizei auf wenig Gegenliebe und sie machte dies per Lautsprecher deutlich: „Eeeh, so kannst du in Hamburg parken, aber nicht in Berlin, Alter.“

Aber auch die nächsten Tage hatten ihre Reize. Treffpunkt Siegessäule, 11 Uhr und Antwort auf die Frage, wieviele Spider der Tag bringen würde. Es wurden 18. Wer mehr erwartet hatte (so wie ich), mußte bekennen, daß schon damit eine Großstadtrundfahrt besonders zu Zeiten einer 750-Jahr-Feier zur Nervenprobe wird; immer wieder wurde der Pulk durch Ampeln oder ähnliche Hindernisse auseinandergerissen. Trotzdem gelang



es den Ortskundigen, uns geschlossen zu den Touri - Treffs zu leiten, als da waren Reichstag, Kreuzberg, Wannsee, Schloß Charlottenburg und natürlich die Mauer. An selbiger untersuchte Petrus dann mit gewaltigen Gewittergüssen die Dächer auf ihre Dichtigkeit und uns auf unsere Spurtqualitäten. So hatten dann auch alle Durst und Hunger zu stillen beim bestellten Menü im Schildhorn.



Am nächsten Tag stand Ost-Berlin auf der Tageskarte. Da jegliche Kolonnenfahrt ab zwei Autos, sogar gemeinsames Parken in der DDR als unangemeldete Parade gilt und wir den Erich auch nicht ärgern wollten, gelangten wir per S-Bahn in den Arbeiter- und Bauernstaat. Grenzübergang Friedrichstraße.

Nach einer Stunde und 25,- DM Eintritt war auch diese Hürde genommen und gleich wurden die ersten zehn Pfennig für eine Fahrkarte zum Alexanderplatz investiert. Dort herrschte Volksfestatmosphäre mit Bands, Modenschau, Bierständen

und Fähnchenschwingen und wir feierten auch gleich mit.



Der Versuch, das Blechgeld loszuwerden, scheiterte trotz verschiedenster Investitionen, so Baumkuchenleerkauf im „Zentrum Warenhaus“ und Mittagessen im Ratskeller mit Drei-Gänge-Menü, kläglich.

Spider sahen wir natürlich keine, dafür 'ne Menge Trampel-Trabbis; hatten die vielleicht auch ein Treffen?

Ein Tip für Euren Ost-Berlin Besuch: Fahrt mit dem Auto rüber - schlimmer als zwei Stunden Beine in den Bauch stehen mit der S-Bahn kann es mit dem Wagen auch nicht sein und Ihr seid beweglicher, könnt also auch mal ein bißchen in die Außenbezirke und Nebenstraßen.

Wer das „Mal-gesehen-haben“ - Erlebnis schon hinter sich hat, kann sich einen Besuch der DDR sparen, da sich das Angebot auf Sehenswürdigkeiten wie Dom, Museumsinsel, Unter den Linden und Alex beschränkt.

Der Rest ist schnell erzählt. Das Havelfest aus Anlaß des Geburtstages der Stadt mit Fackelschwimmern, Feuerwerk und verschiedenen Bierständen lockte uns nach Spandau; das Abschleppen der gesamten Spiderschar vor einer Berliner Kneipe

konnte gerade noch verhindert werden, das Abschiedsphoto wurde auf dem Teufelsberg mit Berlin als Kulisse geknipst



und trotz defekter Lichtmaschine mußte der AD'DR'AC nicht bemüht werden.

Schließlich wurden keine Spider von gefechtsmäßig getarnten Radarfallen geblitzt und auch die Frage „Hob'n sä Wöffn, Cä Bä Fönk, Tonträger öder Kindä dabei?“ konnte immer nur verneint werden.

Alles in allem also ein wirklich gelungenes Treffen mit bleibendem Erinnerungswert, das zur Nachahmung geeignet ist. Hoffentlich finden sich auch weiterhin Spiderfreunde, die solche Regionaltreffen organisieren und so das Clubleben bereichern.

Dank in diesem Zusammenhang an Melanie und Christian, Berlin war eine Reise wert!



HWL

"Der Spiegel" 12/84: Schläge vom Daimler (Auszug)

Öffentlicher Käufer-Protest (1971)
„Fiat baute dieses Scheißauto!“

Ob Alfa Romeo, ob BMW, ob Citroën Chrysler oder Ford – die Hausjuristen der Autoproduzenten haben längst gelernt, daß der Peinlichkeits-Effekt lautstarker Vorwürfe fürs Ansehen allemal das reinste Gift sein kann. Eine der spektakulärsten Krakeeler-Attacken suchte, letztlich vergebens, vor 16 Jahren die Firma Fiat durchzustehen. Der verärgerte Käufer eines Fiat-124-Spider, nicht mal von Fiat selber, sondern von Pininfarina gebaut, verlangte für sein immerhin 70 000 Kilometer gefahrenes Vehikel „ein neues Auto“ wegen unzumutbarer Rostschäden. Da Fiat zunächst kühl abblockte, veranstaltete der Kunde eine Art wandernde Auto-Ausstellung im ganzen Bundesgebiet. Betrachter konnten in fetten Lettern lesen: „Fiat baute dieses Scheißauto!“ Ein weiteres Schild „Fiat-Qualitätsarbeit nach 2 Jahren“ lenkte den Blick auf klaffende Rostlöcher. Die Firma mußte schließlich klein beigeben.



Clubbestand

Aufgrund der häufigen Nachfrage geben wir an dieser Stelle Einblick in das sagenumwobene Clubarchiv in Form einer Auflistung der dem Club vorliegenden Kataloge, Prospekte, vor allem aber Reparaturbücher. Wir arbeiten ständig an der Vervollständigung des Bestandes, kaufen also immer wieder interessante Hefte und Bücher dazu, insbesondere Reparatur- sowie Betriebsanleitungen. Falls Euch solche vorliegen sollten, wären wir für die Zusendung guter Kopien dankbar, damit sie allen Mitgliedern zugänglich sind. Wer sich für die hier aufgeführten Prospekte bzw. Anleitungen interessiert, kann diese bei Michi bekommen. Einige können wir so abgeben, für andere ist ein Selbstkostenpreis zu entrichten, zur genauen Absprache empfiehlt sich ein kurzer Telefonanruf (0 40 / 49 27 68).

Prospekte

- Fiat 124 Sport Spider (1966)
- Spidereuropa Pininfarina (bunt, 1983)
- Pininfarina Spidereuropa (s/w, 1984)
- Pininfarina Spidereuropa Volumex (1984)
- "Oben ohne" - Die drei von Pininfarina und Bertone (1984)
- Cromodora Felgenprospekt (vom Generalimporteur)

Kataloge

- Blechteilkatalog 124 Sport-Spider 2. Ausg. (original)
- Farbkarte 124 Sport Spider (AS von 1966)
- Ersatzteilkatalog 124 Sport (BC- BS, original)
- Ersatzteilkatalog Spidereuropa / Volumex

Betriebsanleitung

- Betriebsanleitung 124 AS (original)
- Betriebsanleitung 124 BS (original) mit Motor 1600 ccm
- Spider Service Manual US/Ewo (englisch)
- Betriebsanleitung Spidereuropa

Reparaturbücher

- 124 Sport Spider & Coupé (124 AS, AC)
Merkmale, Daten und Überholungsanleitung v. technischen Kundendienst, Turin
- 124 Sport, Coupé & Spider (CC, CC 1, CS, CS 1)
Hauptmerkmale und Daten 1600 - 1800 ccm
- Auto - Reparaturanleitung Nr. 149 Fiat 124 Coupé/Spider
"Querschnitt durch die Autotechnik", Verlag A. Bucheli, Zug/Schweiz

Weiterhin haben wir bestellt

- Fiat 124 Sport Spider 1400 und 1600
3 Versionen - Verkaufskatalog / Faltprospekt
- Fiat 124 Sport-Spider Faltprospekt
- Fiat Abarth 124 Rallye - Pressemappe 1972 mit technischen Daten und Zeichnungen, Photos
- Das neue Fiat 124 - Programm
Pressemappe August 1972 mit Beschreibung, technischen Daten und Zeichnungen, Photos.

Teilemarkt

Martin Mader
0 40 / 251 22 06

Heiko Carstens
0 23 01 / 66 65

Michael Kannefaß
02 01 / 79 23 46

Andreas Krüger
0 51 39 / 84 06

Jürgen Kniese
0 56 92 / 23 27

Thorsten Scheele
0 43 81 / 58 14

Michael Bischoff
0 40 / 49 27 68

Jörn Voigt
0 40 / 200 98 20

Günter Danner
0 40 / 250 79 83

Jörn Schmidt
0 41 74 / 38 83

Jan Wohlert
0 40 / 270 40 07

Jörg Struwe
0 40 / 652 92 58

Michael Stodt
0 53 45 / 18 58

V: Auspuffendtopf (BS), neu für DM 100,--

S: Schwellerzierleisten li + re

S: Innenausstattung (komplett) für AS (am liebsten im Tausch gg. komplette Innenausstattung BS)

V: Stoßstangenhorn BS (300,--)

V: US-Spider, BJ 80, dunkelblau, 80000 km, TÜV 1 Jahr, CD 30, Dach neu, VB 15.000,-

S: Stoßstangeninnenabdeckung vorne re (US BJ 81)

V: Eurospider, BJ 83, Frontschaden vo re, 60.000, Achse verzogen, DM 7.500,--

V: 2 Getriebe, Hinterachse (BS), Doppelvergaseranlage Weber (komplett), Kotflügelspitze rechts (AS, BS), Vorderachsteile, Kabelbaum (BS), Sitze, Konsolen, Türen (rostig), Heizung, Scheibenwischblätter VA (DM 10,-/ Paar), div. Kleinteile.

S: Fahrertür AS, sehr gut erhalten

S: Lenkgetriebe für BS

V: VW Karman Ghia, BJ 70, ATM, 45.000 km, TÜV 9/88, 1a ren. Zustand, v. privat DM 5.500 VB

Tel.: 9-17h 0 40 / 23 60 71 91
ab 18h 0 40 / 68 43 80

S: Gepäckträger

V: Chromarmaturen ohne Uhr (300,-), Volumexfelgen (2.300,-)

S: Tacho mit km-Anzeige für US-Spider, Gepäckträger

S: Nummernschildbeleuchtung US, Türgriffe DS

V: US-Hauben, Heizungsanlage, Inneneinrichtung, Motor 1400 ccm, Vergaser 1800 ccm, Lenkgetriebe, Armaturen US, diverse Kleinteile aus US

S: verchromten Rahmen für Ausstellfenster Fahrertür (US-Modell), Gurtführungen in Notsitzbank und an Sitzlehnen (schwarz) für US