

# Spider MAGAZIN



AUSGABE 3/87

3. JAHRGANG

DM 2,50



# Inhalt

- 3 SALUTE AMBURGO
- 5 AUßEN HUI, INNEN PFUI
- 7 LESERBRIEF
- 8 RESTAURATIONSSERIE V. TEIL
- 10 KURZ NOTIERT
- 11 WER WANN WO, WIEVIEL UND WIE OFT
- 13 CLUBBEGEGNUNG IN MÜNSINGEN
- 15 "DER REISETIP": SYLT
  
- 16 LAND DER UNBEGRENZTEN MÖGLICHKEITEN
  
- 20 TEILEMARKT



# Impressum

Das Spider-Magazin erscheint 1/4jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Hamburg, Rombergstraße 18, 2000 Hamburg 20.

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

Auflage 250 Stück.

V. i. S. d. P.: Fiat 124 Spider Club e.V.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen des Autors. 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. 0 40 - 410 33 92

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



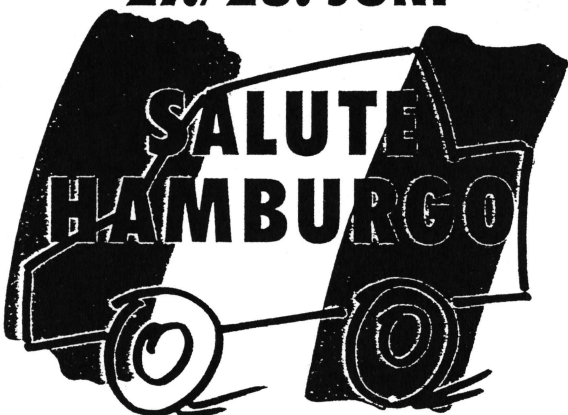
# Salute Hamburgo !

## UNA FESTA HAMBURGO !

Für die Neueröffnung der Fiat-Niederlassung Hamburg auf der Automeile am Nedderfeld war keine Mühe zu groß.

In Radio und Zeitung aufwendig angekündigt und von Anfang bis Ende perfekt durchorganisiert kam es tatsächlich zu dem großen italienischen Fiat-Fest.

**27./28. JUNI**



Die FIAT Niederlassung Hamburg feiert ihr neues großes Haus am Nedderfeld.  
Am 27. und 28. Juni.

**UND ALLE  
FEIERN MIT**

Es begann ganz inoffiziell, dafür aber sehr opulent. Professionelles Entertainment unterhielt die geladenen Gäste, die sich während der Gesprächspausen am warmen Büffet bei Scampis, Pasta und Parmaschinken die Zeit verkürzen konnten. Italienische Weine - Chianti und Soave - folgten auf Aperitivo und Campari. Zum Espresso wurde Zabaione und Tiramisu gereicht, sogar Zigarren als krönender Abschluß fehlen nicht; an alles war gedacht, um für das leibliche Wohl der Gäste zu sorgen.

Geladen war neben dem italienischen Konsul und einigen Hamburger Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Kultur, sowie der kompletten Fiat-Vertragshändlerschar auch die Vertreter

des Fiat 124 Spider Club e.V.. Vielleicht der Grundstein für eine ganz neue Beziehung zu Fiat? Herr Gaggermeier, Chef der Fiat-Niederlassung Hamburg, erwies sich als äußerst umgänglicher und hilfsbereiter Gastgeber, der nicht ohne Stolz seinen nagelneuen Glaspalast vorführte und sich für ein neues Image und - bildlich gesprochen - eine durchsichtige Organisation aussprach.



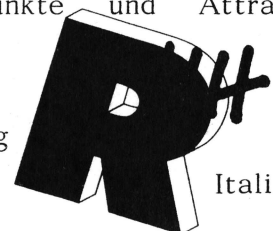
Das neue Haus am Nedderfeld (das Nedderfeld ist übrigens auch Schauplatz der alljährlichen Oldtimermeile) bietet sicherlich allerbeste Voraussetzungen, diese Vorsätze in die Tat umzusetzen.

Viel Glas, großzügige Verkaufsräume und eine Werkstatt auf dem neuesten Stand der Automobiltechnik, ein Parkdeck über den Köpfen der Besucher für Neu- und Gebrauchtwagen und ein - hoffentlich - vollständiges Ersatzteillager sind die Steine, auf die Fiat-Hamburg baut. Wer die alte Werkstatt am Heidberg kennt, bemerkt den Unterschied sofort; die Voraussetzungen sind also geschaffen, das Vorhaben zu realisieren.

Die offizielle Neueröffnung fand dann am 27./28. Juni statt.

Nun gab es zwar nur noch Spaghetti und Pizza, und auch nur gegen harte Devisen, dafür ein Rahmenprogramm voller Höhepunkte und Attraktionen.

Dabei  
Radio Hamburg



und  
Italien pur,



so Modenschau (natürlich italienisch), Bannerträger, Trommler und Trompeter aus Arezzo, Nora Serafino und Band, Bino Arreco mit seinem neusten Hit, Enzo Mondì, Top Hits am laufenden Band, das Hamburger Kinderballett in venezianischen Kostümen und eine Tonbild-Schau vom Karneval in Venedig.

Italien als Werbeträger für Fiat. Natürlich stand auch die gesamte Autopalette von Fiat und Lancia parat, als Augenfänger der Lancia Thema 8.32. Zu gewinnen gab's auch was, den glücklichen Gewinner ermittelte der Computer.



Wir bauten unsere Autos mottogerecht grün-weiß-rot und werbewirksam gleich neben der Werkstatteinfahrt (Honi soit qui mal y pense) auf und einen Stand im Zentrum des Geschehens. Dort stan-



den wir (Dank in diesem Zusammenhang für's tapfere Beine-in-den-Bauch-stehen an Stephan, Jan und Jörg) Rede und Antwort, verkauften auch einige Spider-Magazine und gewannen immerhin zwei Neumitglieder für die gute Sache.

Zwei großflächige Rahmen zeigten Szenen vergangener Spider-Treffen, ein Ordner die Clubgeschichte. Besonders Anklang fand ein Burago-Modell des Abarth-Spider - es wurde dann auch gleich geklaut.



Zusätzlich verkürzten uns einige Mitglieder die Zeit, aber auch die jungen Damen am Computer oder von der Modenschau.

Insgesamt ein gelungenes Fest; Herrn Gaggermeier haben wir für die Einladung zu danken und wünschen Erfolg, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Zusammenarbeit zugunsten eines der schönsten Automobile, die Fiat gebaut hat.

HWL

Lange war's geplant, endlich hat's geklappt - Spiderreihe in Grün-Weiß-Rot

# Außen hui, innen pfui !

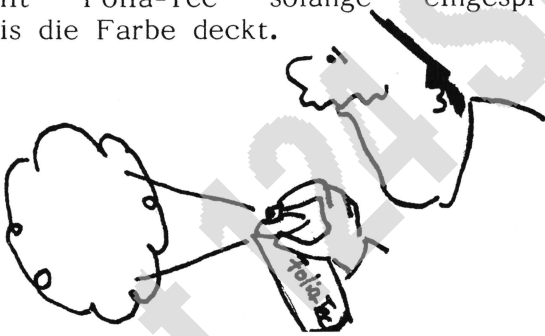
von: M. Stodt

So mancher Spider-Besitzer hat sich sicherlich schon einmal kritisch das Innere seines Spiders nach der Wagenwäsche angesehen. Von außen glänzt das beste Stück zwar wie verrückt, aber von innen kommt keine Freude auf. Die Türverkleidungen sind von Schuhen zerkratzt, abgestoßene Ecken, die Sitze gar aufgeschlitzt an manchen Stellen, der Teppich so dreckig, daß Absaugen auch nichts mehr bringt. Oder einfach die Farbe der Innenausstattung gefällt nicht mehr! Aber Ersatzteile der Innenausstattung sind rar und teuer.

Warum nicht selbermachen?

## Konsolen, Armaturen Brett, Armlehnen:

Diese Teile sind erfahrungsgemäß fast nie beschädigt. Um ihnen frische Farbe zu geben, empfehle ich bedingt das Produkt FOLIA-TEC. Es ist in jedem gutgeführten KFZ-Zubehörgeschäft zu haben und in vielen Farben erhältlich. Folia-Tec ist ein Sprühlack, der eine Oberflächenverbindung mit Kunstleder und Kunststoffen eingeht. Man verarbeitet es so einfach wie normalen Sprühlack. Die vorher ausgebauten Teile werden einfach mit Prüfwasser gut gereinigt und entfettet und dann mit Folia-Tec solange eingesprüht, bis die Farbe deckt.



Aber: Nicht auf Sitzen oder Verdeck anwenden! Das Zeug haftet zwar erstklassig, aber ständiger mechanischer Beanspruchung hält es nicht stand. Und falls man Kunstleder als sonstiges Polstermaterial verwendet, sollte man Folia-Tec Schwarz Glanz nehmen. Bei echtem Leder nimmt man lieber Schwarz Matt.

## Teppich:

Man braucht bloß in großen Teppichmärkten Ausschau nach Industriefilz zu halten. Er gleicht Autoteppichen

auf die Faser, es gibt ihn in verschiedenen Farben und Strukturen und er ist



spottbillig. Mein Teppich hat als Restposten 16,- DM gekostet und es ist genügend für Kofferraum, 2 Fußmatten und mein Winterauto und einen Fußabtreter übriggeblieben!

Der alte Teppich wird herausgenommen, nachdem Gurtpeitsche, Gurtbefestigungspunkte, Konsole und Einstiegsleiste herausgenommen wurden. Dann werden die alten Stücke einfach auf den neuen Teppich gelegt (bitte seitenrichtig, nicht auf den Rücken) und mit einem Teppichmesser ausgeschnitten.

Nachdem die Löcher für die Gurtelemente wieder reingeschnitten sind, kann der neue Teppich auch schon an seinen Platz. Die Gummimatten vom alten Teppich vorsichtig abtrennen und mit Druckknöpfen (im Kurzwarenhandel oder Supermarkt) am neuen Teppich befestigen und zum Reinigen sogar herausnehmen.

Industriefilz braucht nicht gesäumt zu werden, er fasert an den Schnittkanten nicht aus.

## Türverkleidungen:

Spätestens jetzt muß man sich für das Polstermaterial entscheiden. Kunstleder oder Skai ist preiswerter als Leder und läßt sich auch besser reinigen. Aber man sieht ihm immer das Künstliche an. Es kostet zwischen 20,- und 30,- DM/m<sup>2</sup>. Leder atmet aber und ist schöner. Zwischen 70,- und 120,-/m<sup>2</sup> kann man ohne weiteres loswerden. Wer sich für Leder entscheidet, sollte mich noch mal ansprechen. Ich habe einen Großhandel an der Hand, der Autopolsterleder für 60,- an unsere Mitglieder verkaufen würde.

Die Verkleidung wird zerlegt, das obere vom unteren Teil getrennt. Dann wird doppelseitiges Klebeband am vorderen Rand ringsum aufgeklebt. Das Polstermaterial wird faltenfrei aufgelegt



und angedrückt. Die Originalnähte, die man jetzt noch ertasten kann, werden mit Kreide markiert.

Dann wird mit ca. 3 cm Zugabe die Form zurechtgeschnitten. Nun kann man den Bezug auf die Haushaltsnämaschine legen und die markierten Nähte mit grobem Stich nähen. Keine Angst! Polsterleder läßt sich hervorragend nähen! Als Garn verwendet man reißfestes Knopflochgarn. Wer es erstklassig machen will, legt eine ca. 5 mm dicke Schicht Schaumstoff vor dem Nähen unter; die Nähte kommen besser zur Geltung.

Anschließend wird die Verkleidung vom alten Bezug erlöst und mit reichlich Klebeband beklebt. Der neue Bezug wird korrekt aufgelegt und gespannt. Die überstehenden Enden werden nach hinten gezogen und mit einem Tacker befestigt. Man kann auch Pattex nehmen, aber das Ergebnis ist nicht immer befriedigend. Die hinteren Seitenschalen werden genauso bezogen, allerdings von hinten mit Pattex fixiert, da sie aus Kunststoff bestehen.

Tip: Den jetzt fehlenden Teppichbezug an den Türverkleidungen kann man durch schöne Ziernähte nach Geschmack ersetzen. Die Bohrungen für Türöffner und Kurbel schneidet man kreuzweise ein; die Zipfel werden nach hinten gezogen und dort festgetackert.

Bei den Oberteilen der Türverkleidungen läßt man den alten Bezug besser drauf. An der Fensterschachtleiste schiebt man den neuen Bezug zuerst so weit wie möglich zwischen Verkleidung und Fensterschachtleiste. Dann wird direkt zwischen dem alten und neuen Bezug Klebeband befestigt. So rutscht er nicht mehr heraus. Von hinten wird er einfach mit Pattex verklebt. Beide Teile wieder verbinden und an der Tür befestigen.



#### Sitze, Kopfstützen, Notsitzbank:

Von Eigenarbeit rate ich hier ab. Ich habe meine schlechten Erfahrungen bereits gemacht. Lieber gleich zum Sattler gehen. Die Preise differieren

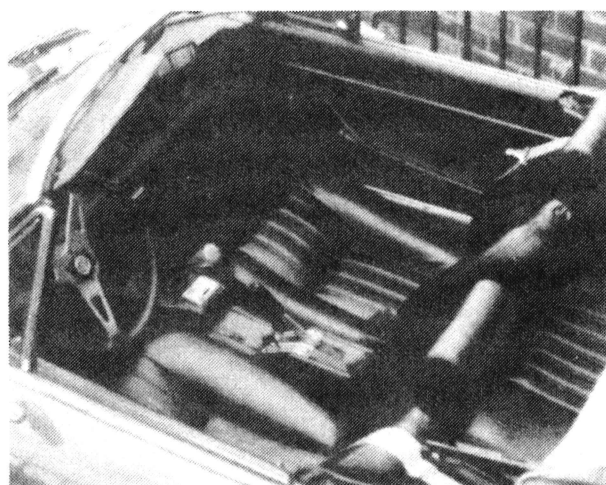
stark, ab 800,- bis über 1.800,- DM kann der Spaß kosten. Wer Zeit hat, möge noch warten. Ich verhandle gerade mit einem Sattler, ob er nicht Interesse hat, für Clubmitglieder Original-Fertigbezüge herzustellen, die dann jeder selbst zuhause in Originalart auf seine Sitze spannen kann. Farbe und Bezugsstoff nach Wunsch, z. B. Volleder, Leder/Skai, Leder/Stoff, Skai/-Stoff und so weiter...! Der Preis könnte bei etwa 600,- DM für beide Sitze in Leder/Skai liegen. Aber mehr kann ich dazu noch nicht sagen.

#### Kleinkram:

Gurte kann man farblich passend neu kaufen. Die vorderen Fußraumseitenteile können auch mit Folia-Tec behandelt werden. Der Schaltknäufsack wird ausgebaut, aufgeschnitten und als Muster für den neuen Zuschnitt verwendet. Bevor man den neuen Sack zusammennäht, sollte man die Oberkante nach innen umlegen und vernähen. In den so entstandenen Schlauch kann man ein Gummiband oder Lederband einlegen, damit der Sack später auch schön stramm sitzt. Besonders begabte Spiderfahrer können auch ihr Lenkrad selbst beledern, falls sie noch keins haben. Fragt mich!

Wichtig ist, daß man sich vorab fragt, ob man all diese Arbeit auch selber hinkriegen kann. Notfalls mit Resten üben. Sollte man dann doch berechnete Zweifel bekommen, ob man es nicht hinkriegt, dann lieber gleich zum Sattler fahren. Das kostet zwar eine Menge Geld, aber der Erfolg ist sicher. Dennoch: Wenn man mit Stolz sagen kann: "Das hab' ich selbst gemacht", fallen kleine Mängel gar nicht so sehr auf!

Gutes Gelingen, Euer Michael



# Leserbrief

## EINMAL - UND NIE WIEDER

Daß es sich bei Spider-Fahrern um Individualisten handelt, wußte ich. Daß es davon in Deutschland allerdings nur so wenige gibt, hat mich überrascht! Ganze 9 (!) Spider standen Samstag, 5. September auf dem Parkplatz der Bielefelder Universität - ein Freund, der Mitglied beim Alfa-Classic-Club ist, hat sich über dieses massive Auftreten der FIAT-FREAKS fast schlappgelacht. Das Traurige daran ist, daß sich diese enorme Beteiligung noch auf einen „harten Kern“ von fünf Bielefeldern stützen mußte. Ein 130köpfiger Club hat es also gerade fertiggebracht, vier Spiderfreunde auf den Weg zu bringen.

Den Tapferen, die aus Nordfriesland (Sylt), Hamburg, Mainz und Wesel angereist sind, gebührt deshalb eine besondere Anerkennung.

Die überaus magere Beteiligung nur auf die spätsommerliche Jahreszeit zu schieben, wäre zu einfach. Regen gab es schon im Juli und im August genug. Da dürfte doch wohl eher Grundsätzliches „im Busch“ sein. Da sind zum einen die monotonen Treffen. Diejenigen, die ich bis jetzt erlebt habe, beschränkten sich auf Klönen, Kolonnenfahren, Essen, Trinken und wieder Klönen. Nichts gegen „Benzingespräche“ - aber etwas weniger wäre hier mehr gewesen! Da hat man nach drei Treffen alle Treffen kennengelernt. Es ärgert mich natürlich besonders, daß gerade mein „Herbsttreffen“, zu dem ich mir einiges hatte einfallen lassen, so baden ging. Doch davon später.

Der Verdacht liegt nahe, daß es sich bei einem Großteil unserer Clubmitglieder entweder um Karteileichen oder Desinteressierte handelt. Deshalb halte ich einen Aufnahmebeitrag für durchaus angebracht - wenn auch aus anderen Gründen, als sie bei der Jahreshauptversammlung vorgetragen wurden.

Dort nämlich hatte es geheißen, eine einmalige Aufnahmegebühr sei notwendig, um die ungeheure Flut von Anmeldungen im Rahmen zu halten. Im Rahmen gehalten werden muß hier lediglich die Flut derjenigen, die aus einer Bierlaune heraus Mitglied dieses Clubs werden, ohne sich wirklich für Gemeinsamkeiten von Spider-Fahrern zu interessieren. Ich will hier bestimmt nicht der Vereinsmeierei das Wort reden - aber irgendetwas Konstruktives sollte schon für jeden von uns dabei herauskommen.

Nach einem Gespräch mit dem zweiten Vorsitzenden, Hubertus Labes, habe ich erfahren, daß in jüngster Zeit immer mehr Einladungen sich als herausgeworfene Investition erwiesen haben. Es gibt kaum Rückmeldungen. 60,- DM Jahresbeitrag wären mir persönlich zu viel, wenn ich dafür nur die Clubzeitung beziehen würde. Es ist Euer Geld, Leute, daß Ihr aus dem Fenster werft, wenn Ihr diesen Club nicht als das nutzt, was er eigentlich sein soll: Eine Interessengemeinschaft von Auto-Fans, die einander etwas zu sagen haben.

Adam Sosna



# Restaurationsserie 5. Teil

## *Lackierung und notwendige Vorarbeiten*

Die Restauration neigt sich dem Ende zu und auch die Nerven sind nicht mehr die Besten. Aber der Gedanke, den Spider bald in neuem Glanze auferstehen zu sehen, mobilisiert letzte Kräfte.

Wenn noch genügend Geld vorhanden ist, gibt man den Wagen nach erfolgreichen Schweißarbeiten zum Lackierer mit den Worten: Mach mal fertig, soll toll aussehen, also sauber spachteln und spitze lackieren. - Die Rechnung würde ca. bei DM 3.000,- liegen.

Aber ich hatte soviel Geld nicht mehr, also war Eigenarbeit gefragt. Die Spachtel- und Schleifarbeiten sind eigentlich das Aufwendigste bei der Wagenkosmetik.

Den „letzten Schliff“ wirklich gut hinzukriegen, traue ich nur einem gelernten Lackierer zu; viele, die von sich behaupten, schleifen zu können, erzeugen bei mir Ungläubigkeit.

Was durchaus selber zu machen ist, ist der erste Spachtelauftrag. Ich habe dazu **Zwei-Komponenten Polyester Spachtel** mit Härter genommen, erhältlich in jedem Autozubehörhandel.

Dieser Spachtel ist schnell angerührt, mit ca. 10 % Härter zu vermischen und ist dann für gut 5 Minuten verarbeitungsfähig.

Es empfiehlt sich, vorher den in Frage kommenden Lackierer zu fragen, welchen Spachtel er bevorzugt, damit es nacher nicht zu Unverträglichkeiten mit Filler oder Lack kommt.

Gute Spachtel sind vonnöten, um die Spachtelmasse glatt auf die Karosserie aufzutragen. Mehrmals mit dem Spachtel über die Masse streifen, damit Luftblasen entweichen.

Nach ungefähr einer halben Stunde, vorausgesetzt, der Spachtel ist richtig angerührt, kann geschliffen werden.

Als Schleifzeug eignen sich hervorragend Druckluft-Exzentrerschleifer, die leider sehr teuer sind. Nach jedem Spachtelauftrag muß geschliffen werden, der Schleifvorgang beginnt mit rauhem 80er-Papier.

Sehr wichtig ist, daß mit weit ausladenden und der Karosserieform folgenden Hin- und Herbewegungen mit leichtem Druck geschliffen wird. Bleibt man zu lange mit dem Schleifer auf einer Stelle, entstehen hier fast unmerkbar kleine Dellen. Den Spachtel nicht zu dick auftragen, lieber mehrmals spachteln und anschließend schleifen.



Mehrere Dosen Spachtel und eine Menge Schleifpapier und Staub wandern so auf die Außenhaut des geliebten Mobils.

Die nun folgenden Feinarbeiten überläßt man lieber einem Fachmann oder arbeitet unter dessen Anleitung und seinem geübten Auge.

Für den Feinschliff wird spezieller Feinspachtel benötigt; die Schleifarbeiten werden jetzt mit der Hand und einem

Schleifklotz durchgeführt. Das Schleifpapier wird in seiner Körnung immer feiner, bis 400er Körnung sollte man schon gehen.

TIP: Nach dem Trocknen des Feinspachtels wird schwarzer Farbnebel auf die zu bearbeitenden Flächen gesprüht.

Beim Schleifen nun hilft dieser Farbnebel, eine gleichmäßige Oberfläche zu erhalten, denn es bleiben in den Vertiefungen kleine Farbinseln übrig, die mit gleichmäßigen und weit ausholenden Schlefbewegungen der übrigen Oberfläche angeglichen werden.

Für den Fachmann unerlässlich ist das immer wiederkehrende Ritual des Gleitens mit der Hand über die Schleiffläche. So erkennt er auch noch kleinste Unebenheiten.

Diese Feinarbeit will gelernt sein und ist letztendlich Garantie für eine spiegelglatte Lackoberfläche und bewahrt einen vor der gefürchteten, durch Lichtreflexionen hervorgerufenen „Kraterlandschaft“, die meist billige Arbeiten auszeichnet.

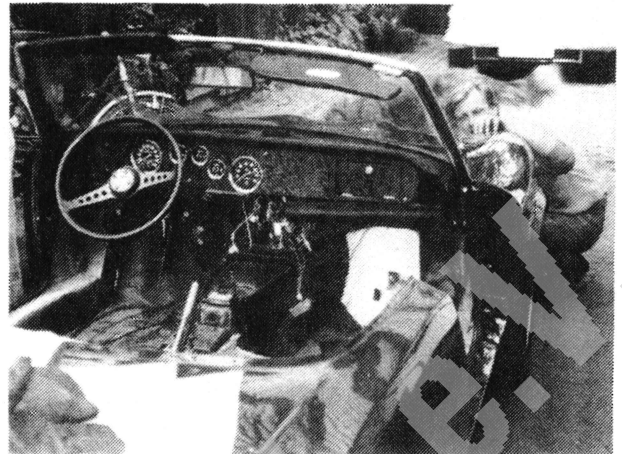
Nach dem Spachteln wird noch ein Filler aufgespritzt, der kleinste Poren und Unebenheiten ausgleicht und auch angeschliffen werden muß.

Nach gründlichem Reinigen kann nun endlich der erste Lackauftrag erfolgen, der nach ausreichender Trocknung mit 1000er Schleifpapier naß nachgeschliffen wird. Diesem letzten Schliff muß besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, denn danach ist nichts mehr zu machen.

Die Aufregung wird größer, der endgültige Lack wird angemischt, mit Glanzaufheller vermischt und in die Farbpistole gefüllt. Der Lackierraum sollte vorher noch gründlich entstaubt werden und möglichst angefeuchtet, damit evtl. noch vorhandener Staub gebunden wird.

Jetzt kommt die Kunst des Lackierens zum Tragen; nach einer Stunde war es soweit, ein erster Blick durfte riskiert werden - die Freude war groß und eine Woche Arbeit hinter mir.

Aufgrund meiner Mitarbeit ergab sich zum Schluß ein angemessener Preis von DM 1.500,- und meine Lackoberfläche war wirklich glatt.



Eine gute Lackierung muß eben bezahlt werden.

Ich bin jedenfalls zufrieden mit meiner Restauration und hoffe, daß ich Euch mit dieser Serie einige Hilfen geben konnte. Ich erhebe keinesfalls den Anspruch, eine perfekte Restauration gemacht zu haben; Profis mögen mir manche Unzulänglichkeit verzeihen.

Ich glaube aber, das mir im Rahmen des Möglichen Stehende getan zu haben, zumal der finanzielle Rahmen knapp bemessen war.

Ich wünsche allen, die das gleiche vorhaben, viel Spaß und stehe natürlich jederzeit für Fragen zur Verfügung.

MB

Nun ist er fertig und ich um DM 6.000,- ärmer!



# Kurz notiert

Im Namen aller Mitglieder gratuliert der Vorstand unserem Mitglied Dietmar und Reinhilde Averweg zur Trauung. Wir wünschen Glück und Zufriedenheit für die Zukunft und hoffen weiterhin auf rege Teilnahme am Clubleben.

\* \* \*

## Neues Stammtischlokal:

Der Hamburger Stammtisch trifft sich von nun an im MAYBACH, Heussweg 66, 2000 Hamburg 20, Tel.: 0 40 - 491 23 33. Der Termin bleibt, nämlich Mittwochs um 20.30 Uhr. Natürlich können auch in anderen Städten Stammtische oder ähnliches gegründet werden, die Bekanntgabe erfolgt selbstverständlich im Spider Magazin.

\* \* \*

Auf Anregung eines Mitglieds soll der Auswertungsmodus beim Photopreisträtsel verändert werden. Nicht der Vorstand ist Jury, sondern zwei bis drei völlig unvorbelastete Nicht-Spideristi, die es noch auszuwählen gilt. Bisher ist uns leider noch kein einziges Photo zugegangen; so bleibt fraglich, ob wir diese Jury überhaupt bemühen müssen. Ein bißchen enttäuschend ist das ja schon!

Nochmals sei an den letztmöglichen Abgabetermin erinnert, es ist der 31.12.1987.

\* \* \*

Ein weiterer Nachtrag zum Artikel "Gesammelte Test- und Fahrberichte" aus dem Spider Magazin 1/87 (s. auch Spider Magazin 2/87 "Hinweis in eigener Sache"):

Sportauto 2/75 "Gesunde Erbmasse, ein Vergleich Renault Alpine und Fiat Abarth 124 rally

Nach wie vor können verschiedenste Testberichte sowie alte Spider Magazine bei Hubertus bezogen werden.

\* \* \*

Die Firma Klaus Hermann Mayer bietet Teile für alle Spiderbaujahre an. Seit Neuestem sind auch Blechteile aller Art im Programm enthalten. Eine Liste kann bei Fa. K.-H. Mayer, Postfach 571, 7300 Esslingen angefordert werden.

\* \* \*

## Ein zweiter Stammtisch wurde gegründet!

Jeden dritten Freitag im Monat trifft man sich in Bielefeld im Erbsenkrug, Johannisstr. 11 im Stadtteil Schildische (Tel. 05 21 - 8 24 36). Es wird anständig Benzin geredet (nicht getrunken) und jeder ist herzlich willkommen. Kontaktmann ist Adam Sosna (Tel.: 05 21 - 6 23 68).

\* \* \*

Die für Mitte Oktober angekündigte Rallye muß leider verschoben werden. Zwar steht die Planung, die Einladungen waren geschrieben, nun ist aber der Wirt im Krankenhaus und eine andere Möglichkeit war so kurzfristig nicht zu bekommen. Ende April lautet der neue Termin, die Einladungen sollen noch in diesem Jahr kommen.



# Wer wann wo, wieviel und wie oft

Bereits im letzten Spider-Magazin war eine kleine Graphik versteckt, der eine oder die andere hat sie womöglich entdeckt.

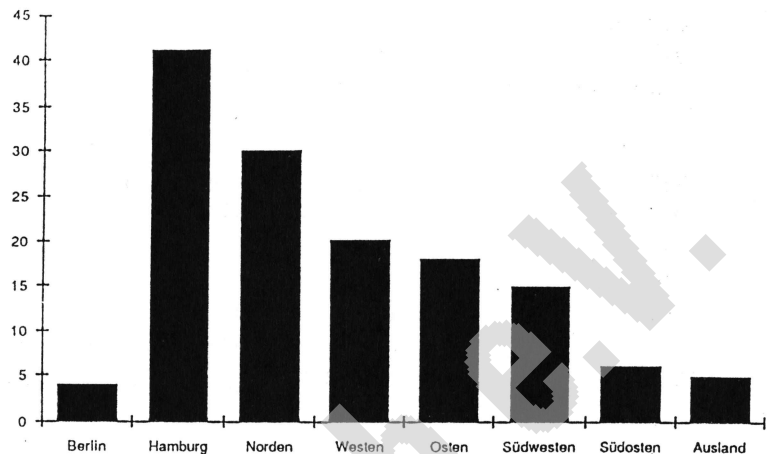
Grund, die Verteilung der Mitglieder über das Bundesgebiet einerseits und die Anzahl der verschiedenen Spidertypen andererseits einmal statistisch aufzuarbeiten, waren die oftmals lautgewordenen Vorwürfe, der Club sei elblastig und bestünde nur aus Eurospidern.

Zumindest das Letztere kann hier ausgeräumt werden!

Zunächst aber die Verteilung der Mitglieder über das Bundesgebiet. Seit Veröffentlichung der Ausgabe 2/87 konnten wir 12 neue Mitglieder in unserem Kreise begrüßen, die sich auch durch die Aufnahmegebühr nicht abschrecken ließen. Dabei sind, und das sei in diesem Zusammenhang ausdrücklich erwähnt, vier aus dem fast äußersten Süden unserer Repuplik, nämlich aus Bayern bzw. Baden-Württemberg. Alle zwölf Neuen sind schon in diese Statistik eingearbeitet, so daß hier von 139 Mitgliedern auszugehen ist.

Um die genaue Verteilung aufzuzeigen, wurde das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland grob in fünf Abschnitte geteilt. Zusätzlich sind die Mitglieder in Hamburg, Berlin und dem Ausland gesondert berücksichtigt worden.

Der „Norden“ ist begrenzt durch eine gedachte Linie südlich von Bremen, der „Westen“ reicht dann bis hinter Koblenz, während „Osten“ das Gebiet von Hannover und Umgebung bis ungefähr Fulda umfaßt. „Südwesten“ besteht dann im wesentlichen aus dem westlichen Hessen, Saarland und Baden-Württemberg und „Südosten“ liegt jenseits der Weißwurstgrenze, also in Bayern.



Das Vorurteil erweist sich als berechtigt; der Club hat seinen Schwerpunkt deutlich im hohen Norden, mit 71 Mitgliedern fast 50 %. Je weiter man nach Süden schaut, desto dünner wird die Spiderschar.

Es haben sich jedoch zwei weitere Spider-Hochburgen entwickelt. So in einem Umkreis von weniger als hundert Kilometern mit dem Mittelpunkt etwa zwischen Köln und Dortmund. Hier wohnen immerhin 16 Mitglieder und 13 weitere findet man, wenn der Kreis auf 150 Kilometer ausgedehnt wird.

Die Werbung interessierter Neumitglieder und damit die Vermehrung der Spiderschar in dieser Region liegt nun bei diesen 29, das ist von Hamburg aus so gut wie unmöglich. Ein Stammtisch in Bielefeld (s. „Kurz notiert“) ist dieser Entwicklung sicherlich förderlich, Voraussetzung ist allerdings weiterhin eine gewisse Eigeninitiative, jegliche Unterstützung aus Hamburg ist dabei fest versprochen.

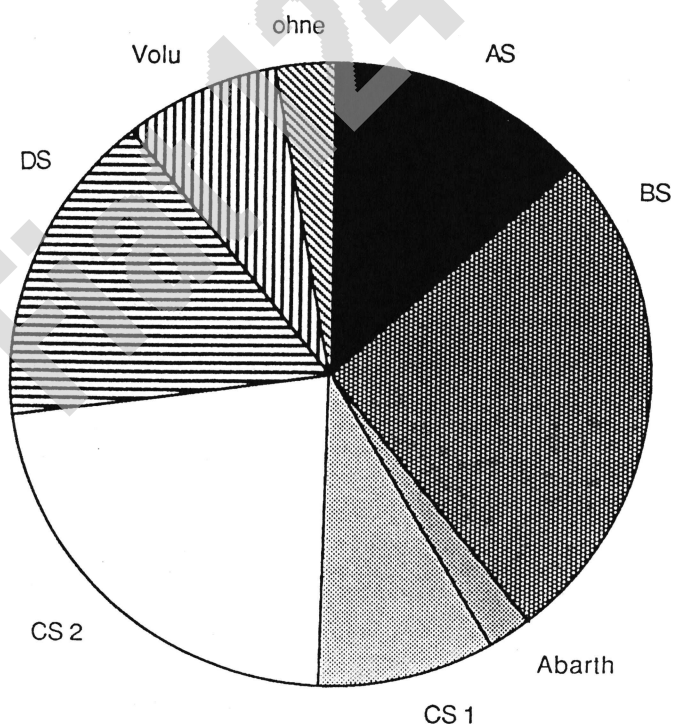
Ein zweiter Schwerpunkt liegt zwischen Hannover und Bad Hersfeld, also auch auf etwa 150 Kilometer. Mit drei Mitgliedern, die auch in den 150-Km-Kreis des Westens passen, macht das 21, vielleicht würde ein monatlicher Stammtisch in Einbeck beispielsweise auch hier Zulauf bringen. Zugegebenermaßen bieten 41 Mitglieder in einer Stadt bessere Möglichkeiten, aber auch in

Hamburg hat es einst mit sieben Spider-  
isti angefangen.

Daß aber trotzdem keine Rede von  
einem Hamburger Club sein kann, zeigt  
allein die Tatsache, daß die Clubtreffen  
hauptsächlich weit südlich der Elbmetropo-  
le stattfinden, vornehmlich die Pfings-  
treffen wurden mit Einbeck, Schleiden,  
Münster und 1988 Mainz durchaus absic-  
htlich außerhalb Hamburgs in verschiede-  
ne Regionen verteilt. So soll es auch  
bleiben. Der Fiat 124 Spider Club e.V.  
war nie als norddeutscher oder gar  
Hamburger Club geplant und soll es  
auch in Zukunft nicht sein.

Völlig unverständlich ist dann aber,  
daß zu einem Treffen in Bielefeld  
(also im Westen für die, die es nicht  
wissen) nur 9 Autos kommen, da sind  
es manchmal beim Hamburger Stamm-  
tisch mehr. Wer also einerseits über  
„Hamburger Verhältnisse“ motzt, gleich-  
zeitig aber solche Gelegenheiten einfach  
verstreichen läßt, muß sich zumindest  
als inkonsequent, wenn nicht gar als  
Nörgler bezeichnen lassen.

Dennoch ist nicht zu leugnen, daß  
die Gründer und ersten Mitglieder aus  
Hamburg oder der nahen Umgebung  
kamen und der Vorstand sitzt nun seit  
fast fünf Jahren hier. Daß da zwangsläuf-  
ig etwas hängenbleibt, ist normal,  
war aber keineswegs beabsichtigt.



Eine gewisse Elblastigkeit muß dem  
Club also bescheinigt werden, ganz  
anderes gilt aber für das oft geäußerte  
„Eurospider-“ oder „Panzerwagen-Club“.

Das Verhältnis steht 67 : 69, bei vier  
Mitgliedern ohne Fahrzeug. 67 Spider  
mit Chromstoßstangen (9 der 13 CS  
1 sind verchromt, 4 haben schon die  
für die USA entwickelten energy-absor-  
bing bumpers) stehen also 69 Autos  
mit dem etwas auffälliger gestalteten  
Stoßstangenwerk gegenüber, also weder  
in der einen noch in der anderen Rich-  
tung besteht ein sichtbares Übergewicht.

Das Verhältnis bekommt jedoch mit  
der Betrachtung der absoluten Zulas-  
sungszahlen der verschiedenen Spidermo-  
delle in Deutschland ein neues Gesicht.  
Von den „Alten“ sind noch 1754 übrig  
und 2776 „Neue“ haben den Weg von  
Italien hierher gefunden. Es dürften  
also wesentlich mehr Panzerwagen  
sein.

Daß also verhältnismäßig mehr alte  
Fahrzeuge im Club organisiert sind,  
liegt sicherlich zuallererst an den Pro-  
blemen mit Pflege und Erhaltung, die  
wohl mit Unterstützung und Erfahrungs-  
austausch wesentlich leichter zu lösen  
sind. Aber auch die Tatsache, daß  
der Pininfarina Spider im allgemeinen  
Cabrio-Boom der letzten Jahre mehr  
Show- und Fun-Car denn Liebhaberauf-  
zeug war und deshalb die Piloten kein  
Interesse an Clubleben und hobbymäßigen  
Gesprächen rund um das Auto haben,  
unterstützt diese Entwicklung.

Aber auch die Eurospider werden weni-  
ger, es kommen keine mehr hinzu;  
insofern wird sich auch diese Einstellung  
bestimmt bessern und diejenigen, die  
schon im Club sind, beweisen dies.  
Für manchen Chromstoßstangenfreund  
nur zu deutlich, denn auf den Treffen  
sind mehr „Neue“ denn „Alte“, daher  
womöglich auch das Vorurteil.

Auf keinen Fall soll hier der Eindruck  
entstehen, in der einen oder anderen  
Richtung werten zu wollen. Wir gehören  
alle zusammen, ob Hamburger, Ungar  
oder Einbecker; ob AS, Abarth, Volumex  
oder Eurospider - so war's geplant  
(siehe Satzung) und so soll's auch blei-  
ben!

(Graphik: Thorsten Behle)

HWL

# Clubbegegnung in Münsingen

„GEMEINSAME AKTION“

**Jahreshaupttreffen des PININFARINA  
LIEBHABER CLUBS DEUTSCHLAND  
am 23. und 24. Mai 1987 in Münsingen/-  
Schwäbische Alb.**

Die bisher längste Anfahrt von Hamburg aus führte mich nach Münsingen zum ersten gemeinsamen Clubtreffen unseres Clubs mit dem Pininfarina Liebhaber Club.

Als leider einzige norddeutsche Vertreter zusammen mit Ralph Swat und Frau aus Lübeck fuhren wir ca. 8 Stunden bei strömendem Regen Richtung Stuttgart. Um Mitternacht blieb nur die Zeit, sein Hotelzimmer aufzusuchen und in die Falle zu hüpfen.

Samstagmorgen dann füllte sich meine Lunge mit frischer Albluft und der Himmel schien angenehmes Wetter zu versprechen. Nach ausgiebigem Frühstück fand ich mich auf dem Treffpunktplatz in Münsingen ein. Dort aufgestellt war ein kleiner Wohnwagen und ein



Organisationstisch. Mit Bedauern mußte ich feststellen, daß sich nur ganze 4 Fahrzeuge nebst Insassen aus unserem Club eingefunden haben, obwohl das erste gemeinsame Treffen vorher angekündigt war und jedes der damals 120 Mitglieder persönlich eine Einladung zugeschickt bekommen hat.

Zumal dieses Treffen nun wirklich einmal mehr für die süddeutschen Mit-

glieder gedacht war, ließen diese sich gar nicht erst blicken. Da komm mir noch mal einer mit „Nordlastigkeit“!

Jeder Teilnehmer erhielt gegen DM 15,- Kostenbeitrag eine PININFARINA-Anstecknadel, einen Aufkleber, Tourenzettel sowie ein PININFARINA-Rätsel mit wirklich kniffligen Fragen und 2 Essensmarken.

Dort schüttelte ich auch Hans-Jürgen Gerlach zum ersten Mal die Hand, dem Vorsitzenden des gastgebenden Clubs.

Viele interessante Fahrzeuge reihten sich aneinander; neben 124 Spider viele Vorgängermodelle wie 1200 und 1500 OSGA in hervorragendem Zustand von dem auch teilnehmenden Schweizer Cabrio und Coupé Club. Peugeot 504 Cabrio und Coupés und als Attraktion ein Ferrari DINO, wie auf den Bildern ersichtlich.



Ein Ferrari übt immer eine ungeheure Faszination auf den Betrachter aus, auch mein Herz schlug höher, als aus 6 Zylindern und 4 Auspuffrohren wunderschöne Ventilmusik erschallte. Insgesamt waren am ersten Tag ca. 40 Fahrer anwesend.

Nach der allgemeinen Begrüßung ging es erstmal in die nahegelegene Kneipe, um die Essensmarken gegen 2 saftige Pils einzutauschen. Dort war es auch an der Zeit, die Fragen des Preisrätsels zu lösen, die, um zu den Gewinnern zu gehören, eine Menge Wissen über die Historie PININFARINAS erforderten.

Die den Fiat Spider betreffenden Fragen waren leider zu wenig vertreten, so



daß ich mir keinen Platz unter den „Ersten“ ausmalte, was sich auch als richtig erwies.

Am Nachmittag dann schloß sich eine Orientierungsfahrt durch die landschaftlich sehr reizvolle Schwäbische Alb an. Sie führte ca. 60 km im Rundkurs durch verschiedene Landstriche. Auch hier war Aufmerksamkeit angesagt, denn auf dieser Fahrt mussten Fragen zu der Umgebung und Geschichte beantwortet werden.

Am meisten in Erinnerung blieben mir die herrlich saftigen, mit gelben Butterblumen bestückten Wiesen. Sehr interessant war auch der Besuch einer Tropfsteinhöhle, aus der ein Bach mit kristallklarem Wasser floß und der Besuch eines Klosters.

Die Strecke war gut beschrieben und teilweise ausgeschildert mit Buchstaben, die bei richtiger Anordnung ein Lösungswort ergaben. Daß man sich auch hier verfahren konnte, bewiesen mehrere Teilnehmer, so auch wir; die einen fuhren den Rundkurs links herum, die anderen rechts herum.

Angekommen sind sie am frühen Abend aber doch alle wieder auf dem Parkplatz, wo anschließend eiligst die Auswertung der Jury erfolgte.

Gegen 20 Uhr war dann „geselliges Beisammensein“ mit Abendessen und Preisverteilung angesagt. Nach kurzen Ansprachen des Vorstandes wurden Gastgeschenke überreicht. Ich erhielt ein interessantes Pininfarina-Buch, Hans-Jürgen im Gegenzug auf unserem Jahreshaupttreffen eine Spider-Club-Plakette.

Bei der Preisverleihung ging der erste Preis für die Orientierungsfahrt an unser Clubmitglied Guido und Freundin, der ausgerechnet mit einem Mercedes 190 die Strecke abfuhr, da sein Spider in der Reparatur war.

Guido wurde natürlich kräftig beklatscht von unseren Mitgliedern, denn es waren immerhin ca. 10 Hände!

Der Abend klang aus mit zaghaften

Tanzversuchen und viel Erfahrungsaustausch. Die Vorstände der teilnehmenden Clubs setzten sich zusammen und vereinbarten, weiter Treffen dieser Art zu veranstalten und sich gegenseitig mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Die Nacht gehörte dann dem wohlverdienten Schlaf, vorher ging es aber noch in die Dorfdisco. Für den nächsten Tag war eine Ausfahrt von 120 km angesagt.

Um 11 Uhr wieder Treffpunkt am Parkplatz und die Autoschlange der Teilnehmer wollte nicht aufhören, gezählt wurden sagenhafte 87 Fahrzeuge. Es war wirklich das schönste Erlebnis auf diesem Treffen, so viele Fahrzeuge in einer nicht endenden Schlange die bergige Straße auf und ab fahren zu sehen.



Ich würde mich freuen, auch einmal so viel Fahrzeugen auf einem unserer Treffen begrüßen zu können.

Die Ausfahrt endete 4 Stunden später in einem Restaurant und wir verabschiedeten uns nach einem prächtigen Mittagessen von der übrigen Mannschaft und traten unsere lange Heimreise an.

Es war ein gelungenes Treffen und die Gegeneinladung erfolgte auch schnell mit unserem Jahrestreffen zu Pfingsten.

Ich würde mich freuen, wenn einmal im Jahr gemeinsame Treffen veranstaltet werden und hoffe dann ganz besonders auf rege Teilnahme.

MB

# "Der Reisetip" : Sylt

Na endlich! Der erste Reise - Tip in unserem schon ans Herz gewachsenen „Spider-Magazin“.

In diesem Artikel möchte ich Euch einen kurzen Einblick in das Leben auf dieser schon viel beschriebenen Insel geben. Sicherlich hat diese Insel nicht mehr das Image der „Reichen - Insel“ wie in den 70er Jahren und es lassen sich durch aus viele individuelle Reize für jeden finden.

Es führen nun viele Wege nach Sylt:

- a) durch die Luft
- b) über den Hindenburgdamm
- c) über das Wasser.

Mit dem Flugzeug nach Sylt ist kostspielig und für einen eingefleischten Spiderfahrer vollkommen indiskutabel. Die beiden anderen Möglichkeiten sind schon besser geeignet:

Zunächst die mit dem Auto nach Niebüll und dann mit der DB (Autozug) über den Hindenburgdamm nach Sylt (Kosten ca. 100,- DM).

Wenn man es etwas preiswerter haben will und dazu noch etwas Zeit mitbringt, lohnt sich die Autofähre von Dänemark nach Liszt (die Kosten sind von Saison zu Saison unterschiedlich).

So, nun auf der Insel angekommen kann es ja losgehen mit der Entdeckung. Wer Ruhe und/oder Surfrevier sucht, ist am legendären Ellenbogen goldrichtig. Dort findet man keine Strandkörbe, aber es ist ein ideales Brandungsrevier für Windsurfer. Bei nicht sehr gutem Badewetter ist es gerade hier auch sehr erholsam, lange ausgedehnte Strandspaziergänge zu tätigen.

Wer mehr erleben will am Strand findet dies nach wie vor am berühmtesten Strandabschnitt, der „Bühne 16“. Hier findet man, wie schon fast überall auf Sylt, Leute ohne Textilien, mit denen es sich schon lohnt, bei Gelegenheit in näheren Kontakt zu kommen.

Die Ortschaften auf Sylt haben auch nach wie vor ihre Reize, das Flanieren

in der Friedrichstraße in Westerland vor dem „Café Orth“ oder die schön gelegene Ortschaft Liszt.

Ich möchte an dieser Stelle auf Tips hinsichtlich kulinarischer Genüsse und auf „Ausgeh-Tips“ verzichten, da es in der damaligen Redaktion einige Freunde gab, denen dies zu „snobistisch“ war.

Zu dem Artikel werde ich Euch einige ausgesuchte Adressen beilegen, an denen Ihr Euch orientieren könnt.

Falls Ihr Näheres über das Nachtleben und die kulinarischen Feinheiten erfahren möchtet, so könnt Ihr mich jederzeit anrufen und ich gebe Euch gern nähere Informationen.

Mo. - Do. ab 20h: Tel. 02202-30843;  
Fr. - So. ganztägig: Tel. 02307-12038.

Also bis bald, vielleicht sehen wir uns mal auf „der Insel“

## Restaurant, Bar, Disco:

American - Restaurant, Bar, Dance Hall, Paulstr. 3, Westerland, Tel. 04651-25651

Bogart's - Cocktail-Bar und Jazz-Live, Strandstr. 6-8, Westerland, Tel. 04651-1201

Kupferkanne, Restaurant und Café, Kampen, Tel. 04651-1773

Leysieffer, Westerland, Friedrichstr. 38, Tel. 04651-1773

Nösse, Restaurant, Morsum, Tel. 04654-411 und 422

Pony, Restaurant-Discothek, Kampen, Tel. 04651-42182

Vogelkoje, Restaurant und Café, Kampen, Tel. 04651-1035

## Praktische Telefonnummern:

Hotels: Fremdenverkehrszentrale Sylt, Westerland, Postfach 1226, Tel. 04651-24001

Dänemarkfähre, Romo-Sylt-Linie, Platzbestellung, Tel. 04652-475

Rundflüge, Friesenflug, Flughafen Sylt, Tel. 04651-1211

Surf Line Sylt und Surf Shop Sylt, Westerland, Wilhelmstr. 5, Tel. 04651-7734

Telefon Aktuell, Sylt, Tel. 04651-6465

Züge mit dem Auto, Tel. 04651-24057/58

## ANM. DER REDAKTION:

DIES IST ALSO DER ERSTE ARTIKEL AUS DER SERIE „DER REISE-TIP“. WIR HOFFEN, DAß IHR DIE GELEGENHEIT NUTZT, EUCH AM ENTSTEHEN DES SPIDER-MAGAZINS ZU BETEILIGEN!

Rüdiger Tillmann

# Land der unbegrenzten Möglichkeiten

## California - the sunshine state!

Bedingt durch das phantastische Klima und die positive Lebenseinstellung der Westküstler, sicherlich aber auch durch das Bedürfnis, aufzufallen, ist Kalifornien ohne Zweifel auch der „convertible state“.

Immerhin wurden einige europäische Cabrios nur für den 39. Staat der USA konstruiert (siehe Porsche Speedster) bzw. umgestaltet (siehe Alfa und Fiat Spider)!!

Besonders in den Großstädten am Pazifik, San Diego, Los Angeles und San Francisco sind offene Autos nichts außergewöhnliches. Sie gehören ganz selbstverständlich zum Straßenbild und niemand käme auf den Gedanken, englische Roadster oder italienische Spider als exklusiv zu bezeichnen. Sie haben nicht die Individualitätswirkung, die hierzulande so elementar zu sein scheint.

Dies gilt besonders für den Fiat Spider. Tatsächlich ist er das mit Abstand am Häufigsten gefahrene Cabriolet.



Sehr beliebt ist zudem der Alfa, von dem man allerdings mehr spoiler-geschädigte Modelle (ab Baujahr '82) sieht als Fastback oder gar Rundheck.

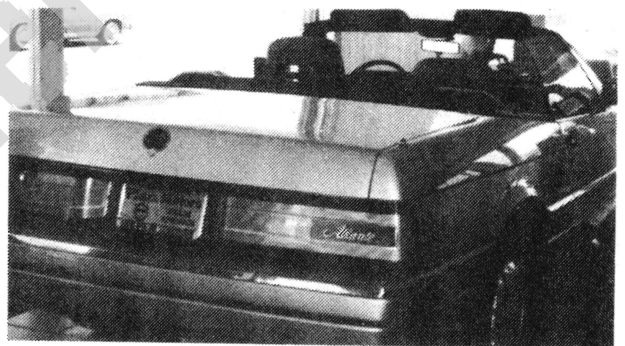
Auffällig viele Karmann Ghia Cabriolets, wesentlich mehr als auf deutschen Straßen, Käfer, TR 6, MGB und Midget, Spitfire und Jaguar E-Typ beleben das Straßenbild. Eher selten sind ältere Engländer wie TR 3, 4 und 5 oder Austin Healey sowie in die Jahre ge-

kommene Italiener, aber auch Mercedes-Benz Cabriolets. Solche Autos sieht man in Deutschland häufiger, trotz des allgemein bekannten Wetterproblems.

Henkelmänner spielen überhaupt keine Rolle, allenfalls ein Golf Cabrio hier und da - die Amis mögen's bügelfrei.

Aber auch die amerikanische Automobilindustrie produziert wieder oben ohne und beliebt sind vor allem der Chrysler le Baron (übrigens jetzt auch in Deutschland zu haben - incl. elektrischem Verdeck für ca. 40.000 DM), Dodge 400 und 600 und der gute alte Ford Mustang im neuen Kleid.

Neuerdings gibt's ja auch den Cadillac Allanté, in Italien vorfabriziert, mit Lufthansa Cargo nach Detroit luftverfrachtet und von J. R. promotiongerecht in Szene gesetzt. Auf den Straßen sieht man ihn allerdings noch nicht.

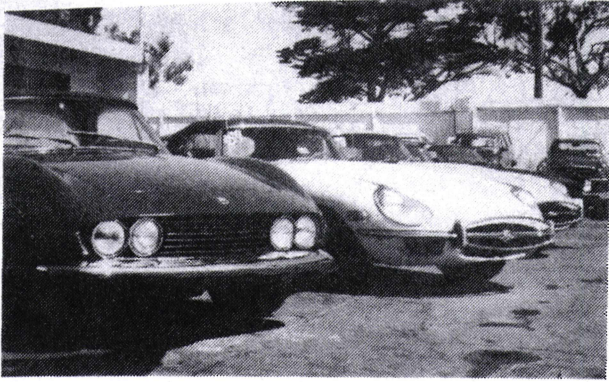


Bei den amerikanischen Autos der neuen Generation (jetzt eben nicht mehr 6 Meter lang und der 8 Zylinder big block, sondern quereingebaute 6 Zylinder Motoren) fällt jedoch eine Langeweilerzeugende Uniformität auf; für meinen Geschmack sehen die alle gleich aus. Das gilt für Limousinen und convertibles gleichermaßen. Lediglich Ford sticht mit seinen Tempo und Taurus, ähnlich wie Ford Deutschland mit Sierra und Scorpio, aus der Masse heraus.

Beliebteste amerikanische Klassiker sind neben ganz alten Ford T oder Auburn (meist zu Show-Cars umdesigned) vor allem der Mustang Serie I und die alte Vette.

Autohändler mit Hang zum Besonderen handeln also nicht mit solchen Fahrzeugen; hier dominiert Europa mit dem Besten und Schönsten, was es zu bieten hat.





Exklusiv sind vor allem Porsche und Mercedes, auf die die Amerikaner ganz große Stücke halten und die zu horrenden Preisen gehandelt werden, selbst neuste Modelle, von den alten gar nicht erst zu sprechen.

Ganz das Gegenteil gilt für unseren Fiat, der zu Spottpreisen erstanden werden kann, hier also einige keineswegs untypische Beispiele aus dem Auto Trader for import cars.



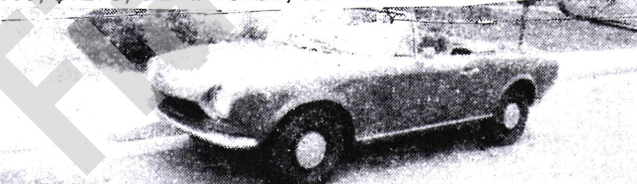
**1981 FIAT 2000 SPIDER-** convertible, garage kept olive metallic body & tan top, like new, AM FM cassette car cover, \$3500, call 484-4787 eves & wknds.



**1977 FIAT SPIDER CONVERTIBLE** - summer conv., good body, great mech. cond., Blaupunkt radio, 1800 dual OHC eng., 5 spd, new tires, needs top, must sell now, \$1575 OBO, call 552-4121



**1974 FIAT SPYDER 124 SPORT-** 1800, 5 spd, new top, rebuilt eng, mags, good tires, strong running, white, black int, very dependable, high MPG, fun to drive, must see, \$1275, DLR# 10732, call 287-8507.



**1969 FIAT SPYDER 124-** Red, new brakes, stereo, just rebuilt top half of engine. Runs good, \$1500 or best offer, leave message for Bob at 566-1170.

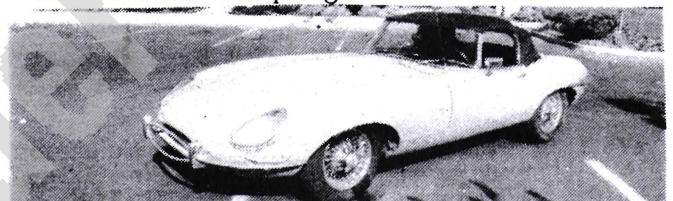
Bob verkauft seinen '69er AS-Spider also für ca. 2.700 DM. Ich habe das Auto gesehen, es war in äußerlich hervorragendem Zustand, nur das Verdeck

ließ für den Deutschen in mir zu wünschen übrig, der wohl wegen schlechter Erfahrungen mit Petrus andere Erwartungen hinsichtlich des Schutzes gegen plötzlich auftretende Tiefausläufer mit Neigung zu örtlichen Niederschlägen hat. Dennoch - für unsere Verhältnisse ein schier unglaublicher Preis.

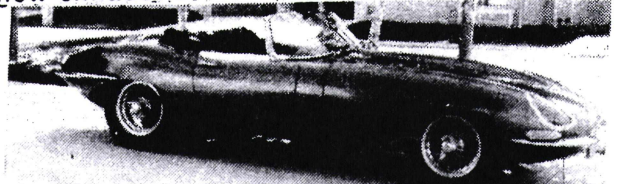
Auch neuere Modelle, zum Beispiel ein '81er US-Spider, Garagenfahrzeug, wie neu (soweit man den Angaben trauen darf) für umgerechnet 6.300 DM, in good old Germany erzielt man leicht das Doppelte.

Die Frage nach dem „Warum“ ist leicht zu beantworten. Wichtigster Grund ist sicherlich, daß der Fiat 124 Spider in den USA nicht den ideellen Wert besitzt wie bei uns. Er wird aufgrund der Häufigkeit, aber auch wegen des vergleichbar geringen Alters - noch -- nicht als erhaltenswert angesehen.

So geht es übrigens auch dem Jaguar E-Typ, dessen Preise ebenfalls deutlich unter dem europäischen Niveau liegen; hierfür zwei beispielgebende Annoncen.



**1967 JAGUAR XKE-** 4.2 type convertible, one of a kind, new top, new int, clean, no rust, spoke wheels, new exhaust system, \$15,500 private party, Ted

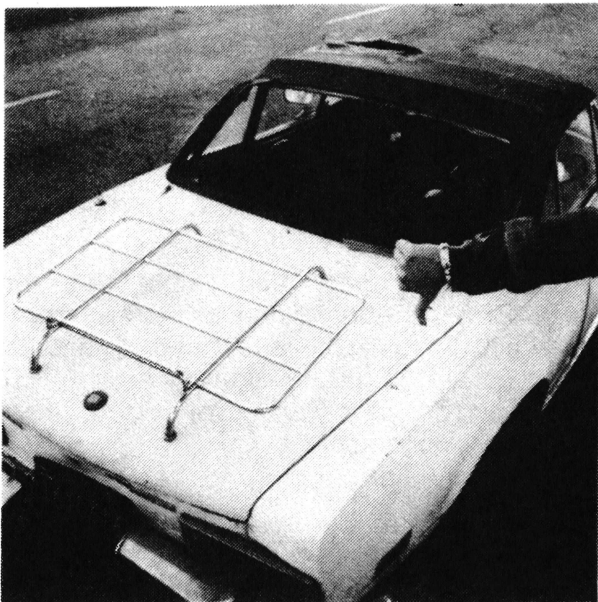


**1964 JAGUAR XKE ROADSTER-** Calif car, no rust, completely restored, xlt orig cond, steel gray, black int, new top, including orig hardtop, truly a classic, \$16,500, DC Cary, 222-8839.

In La Jolla (Nobelporort von San Diego) habe ich mir einen wunderschönen offenen E-Typ, Serie I, 4.2 l, gerade restauriert, angesehen, der 13.000 Dollar kosten sollte. Fast wäre ich schwach geworden.

Beim Fiat kommt im Gegensatz zum E-Typ hinzu, daß es mit der Pflegebereitschaft unserer amerikanischen Autofreunde nicht weit her ist. Das gilt zwar für die Gesamtheit der amerikanischen Automobile genauso, jedoch weist der Fiat Spider unter vergleichbaren Autos einen extrem schlechten Allge-





meinzustand auf. Dies liegt zum einen an der oben angesprochenen schlechten Beurteilung des Spiders, aber sicherlich auch an der katastrophalen Ersatzteilversorgung. Zwei lächerliche Fiat-Vertragshändler für die Millionenstädte an Amerikas Westküste (in Los Angeles steht er nicht mal im Telefonbuch) trotz der vielen Spider auf Avenue und Highway. Grund: Außer dem 124 Spider



hat Fiat kaum Autos verkauft, einige X 1/9 und ganz selten sieht man mal einen 128 oder 124 Coupé, das war's dann auch. Erfolgsautos wie Uno oder Panda sah ich keinen einzigen.

Damit steht Fiat aber nicht allein, auch Alfa Romeo hat scheinbar nur den Spider an der Westküste verkauft. Peugeot und Renault sind ebenfalls nicht zu sehen, von 205 oder R 5 keine Spur.

Das beste italienische Geschäft scheinen noch die Autos aus Maranello zu machen, denn Ferrari ist neben Porsche, Mercedes, BMW und einigen wenigen Rolls-Royce in den Nobelvororten sehr beliebt.

Trotzdem - in den Großstädten entlang der Küste sind 50 % Import Cars, davon allerdings 2/3 Japaner. Den zweitgrößten Anteil stellen dann die Deutschen, vor allem VW. Nach wie vor sieht man viele Käfer (USA-Bezeichnung: Beetle), davon jedoch der geringste Teil im Originalzustand. Breite Reifen, offene, aufgemotzte Motoren und jegliche Anbauteile in den phantasievollsten Lackierungen sind gefragt, riesige Auspuffanlagen mit dicken Endrohren an der Tagesordnung. Der TÜV hätte seine helle Freude daran. Auch der Golf (Rabbit) verkauft sich sehr gut. Schweden hat sein Eisen im Feuer, besonders Volvo genießt aufgrund seiner Solidität und Verarbeitungsqualität einen guten Ruf und wird viel gefahren.

Ganz anders steht es auf dem Land, also im Innern Californiens, abseits der Großstädte. Dort hat die amerikanische Automobilindustrie ihre Schäfchen im Trockenen, außer einigen japanischen Pickups (Mazda, Nissan, Toyota) und wenigen VW Caddy ist hier alles fest in amerikanischer Hand.

Es gilt von einer weiteren gravierenden Divergenz Großstadt/Land zu berichten: Die Benzinpreise. Während man unleaded (das brauchte nämlich unser Mietauto - ein Dodge 600, übrigens nicht schlecht, so ein klimatisierter, automatik- und servounterstützter Ami-Schlitten für solch lange Strecken, wie wir sie bewältigt haben) in der Großstadt teilweise deutlich unter 90 cents/gallon bekommt, muß man in einigen kleinen, keineswegs abgelegenen Orten über 1.30 Dollar/gallon berappen. Aber auch dieser Preis bedeutet umgerechnet noch 60 Pfennig/-Liter - die deutschen Steuern...

So haben wir dann auch auf knapp 4.000 Meilen nur 150 \$ für Sprit hingelegt, also auf etwa 6.400 Km 270 DM ausgegeben. Das bedeutet einen Kilometerpreis von etwa 4,2 Pfennig, in deutschen Landen geht's nicht unter 10 Pfennig ab.

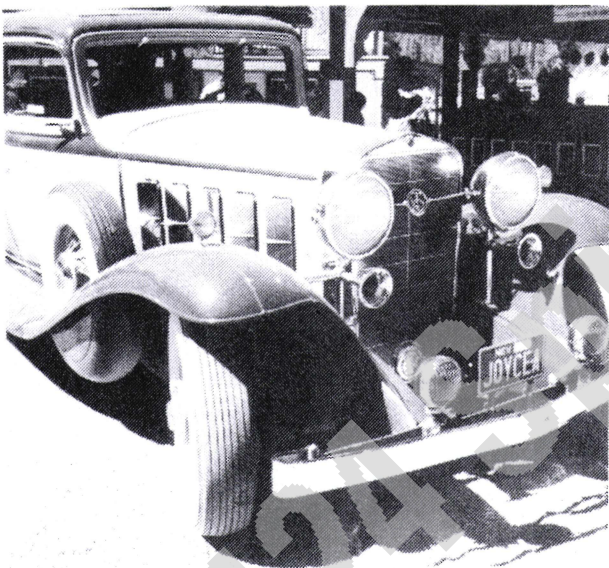
Dazu trägt bestimmt die gesittete Fahrweise der Amerikaner bei, nach wie vor sind auf teilweise sechs- und siebenspurigen Highways nur 55 MPH erlaubt (= 90 Km/h). Nachteil dieser Regelung: Manchmal wird man rechts und links gleichzeitig überholt, besonders Truckfahrer machen sich scheinbar einen Spaß daraus, mit irrwitzigem



Seitenabstand harmlose PKWler rechts zu versägen.

Zurück zum Spider-Ersatzteilproblem. Von Fiat also ist wenig Hilfe zu erwarten und gebrauchte Teile? Was für Cola-Dosen und Windeln gilt, hat auch bei Autos seine Gültigkeit: die Amerikaner sind große Benutzer und Wegwerfer; Recycling ist ein Fremdwort. Das Automobil ist ein Gebrauchsgegenstand, egal ob Dodge, Nissan oder Fiat Spider und es ist schließlich keine Schande, mit einer Beule im Kotflügel oder einer gesprungenen Frontscheibe herumzufahren.

Autos ohne bleibenden Wert verrosten und kommen am Ende nicht auf den Schrott, sondern in den Schredder. Alle zwei, drei Jahre steht ein neuer Wagen vor der Haustür, nur einige wenige Enthusiasten fahren Oldtimer und pflegen sie, meist in Clubs organisiert und von denen unterstützt.



Für Altteile ist also relativ wenig Bedarf und so findet man viele Spider in erbärmlichem Zustand. Da die Motoren durchhalten, fahren sie halt noch rum, so lange, bis auch sie das Schicksal ereilt. Es werden also schnell weniger an der Westküste der USA und vielleicht werden es einmal so wenige, daß alle die, die übrigbleiben, so erhalten werden, wie der auf der Titelseite.

Noch gibt es einige Details rund um unser gemeinsames Hobby zu berichten. In Lake Tahoe sichtete ich einen Turbo Spider, der in Amerika ganz offiziell über das Fiat-Vertragsnetz verkauft wurde, in Europa bekanntlich nicht.

Leider, schließlich gab das Turbo-kit dem Spidermotor eine 20 %ige Leistungssteigerung.

Extras gab's zu viele, um sie hier alle aufzulisten. Den klobigen US-Außenspiegel gibt es drüben auch für rechts.

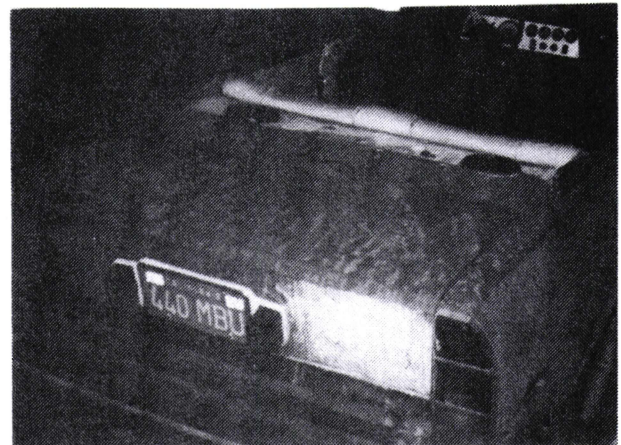
Ein Spiderfahrer aus Massachusetts (Ostküste) wollte trotz Nachwuchs nicht auf sein gutes Stück verzichten und baute hinten einen Kindersitz fest ein. Surfträger und jegliche Form von Hardtop gaben bald keinen Grund mehr, Aufmerksamkeit zu erregen. Gegen



Steinschlag und Mückenreste sollen häßliche aber praktische schwarze Mützen helfen, die vorne übergezogen werden und von der Schürze bis ungefähr zur Hälfte der Motorhaube reichen.

Es gibt sie maßgeschneidert für alle mehr oder weniger gängigen Fahrzeuge, so auch für den 124 Spider.

Die Krönung war ein offener Fiat 124 Coupé. Einfach aufgeflext, ohne jegliche zusätzliche Versteifung und mit messerscharfen unbehandelten Kanten - das TÜV-freie Kalifornien macht's möglich -



Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

HWL



# Teilemarkt

Petrus Meyer  
0 46 42 - 12 15

S: Rückbank (schwarz), Aschenbecher von US, Dreiecksfenster hinten links mit Color, Stoßstangeninnenabdeckung vorne von Euro, Sonnenblende rechts (schwarz), Seitenverkleidung hinten rechts (schwarz)

V: Persenning schwarz

Guido Sdrenka  
0 40 - 870 14 21

S: Spider bis DM 10.000,-

Adam Sosna  
nach 19h:  
05 21 - 8 65 77

V: BS 1600, Bj. 73, komplett ausgeschlachtet, viele Teile zu verkaufen

S: eine CD 30 (gebraucht)

Michael Bischoff  
0 40 - 49 27 68

V: Differential 1600; Armaturenkonsole BS; BS Kotflügelspitze vorne (neu), Verdeckgestänge, Windschutzscheibe und Rahmen, Kabelbaum BS, div. Achs- und Kleinteile

S: Gute Fahrertür BS

Nils Clasen  
04 31 - 54 22 42

V: BS 1600, Bj. 73, indisch-rot, 170.000 km, ATM 80.000 km, TÜV 4/89, 5.500,- DM sowie diverse Teile, z.B. 2 Vergaser, Lichtmaschine, Lenkgetriebe, hintere Sitzbank

Michael Möller  
0 40 - 880 76 92

V: für US (CS 2) Anlasser, Zündspule, Lichtmaschine, elektr. Benzinpumpe, Fahrertür, Kurbelfenster auf Fahrerseite, Schwellerzierleisten lks, Reserverad (Stahlfelge mit 165er Bereifung), Kühlergrilleinfassung für BS: 1400er Haube (flach), Windschutzscheibe

Uwe Wiska  
0 71 21 - 37 05 51

S: Chromarmaturen für CS 1, Chromzierleisten (innen links)

Axel Eckardt  
04 61 - 5 25 17

V: Ideales Winterauto: Ritmo, 75 PS, Modell 80, 100.000 km, TÜV 12/87, 400,- für Bastler und Selbstabholer



**Cabrioverdecke  
Teppich- und Leder-  
Ausstattungen, Hardtops**

**KHM**

**KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf.571, ☎ 0711/353064**

**SPIDERTEILE-EXPRESS**

**Blech · Chrom  
Glas · Technik  
Elektrik**

**Postfach 571 F · 7300 Esslingen · ☎ 0711/35 30 66**