

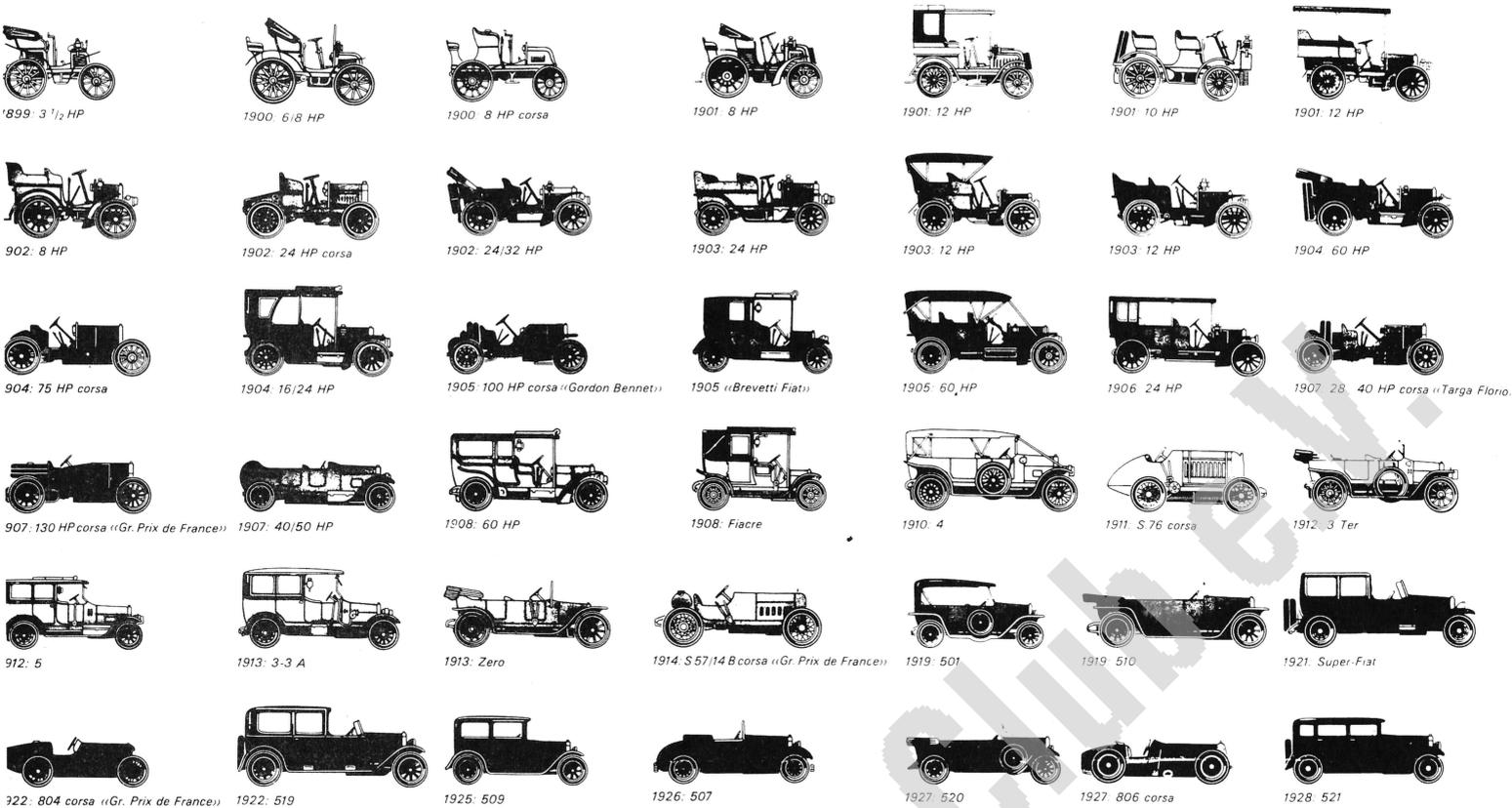
# Spider MAGAZIN



Ausgabe 4/91

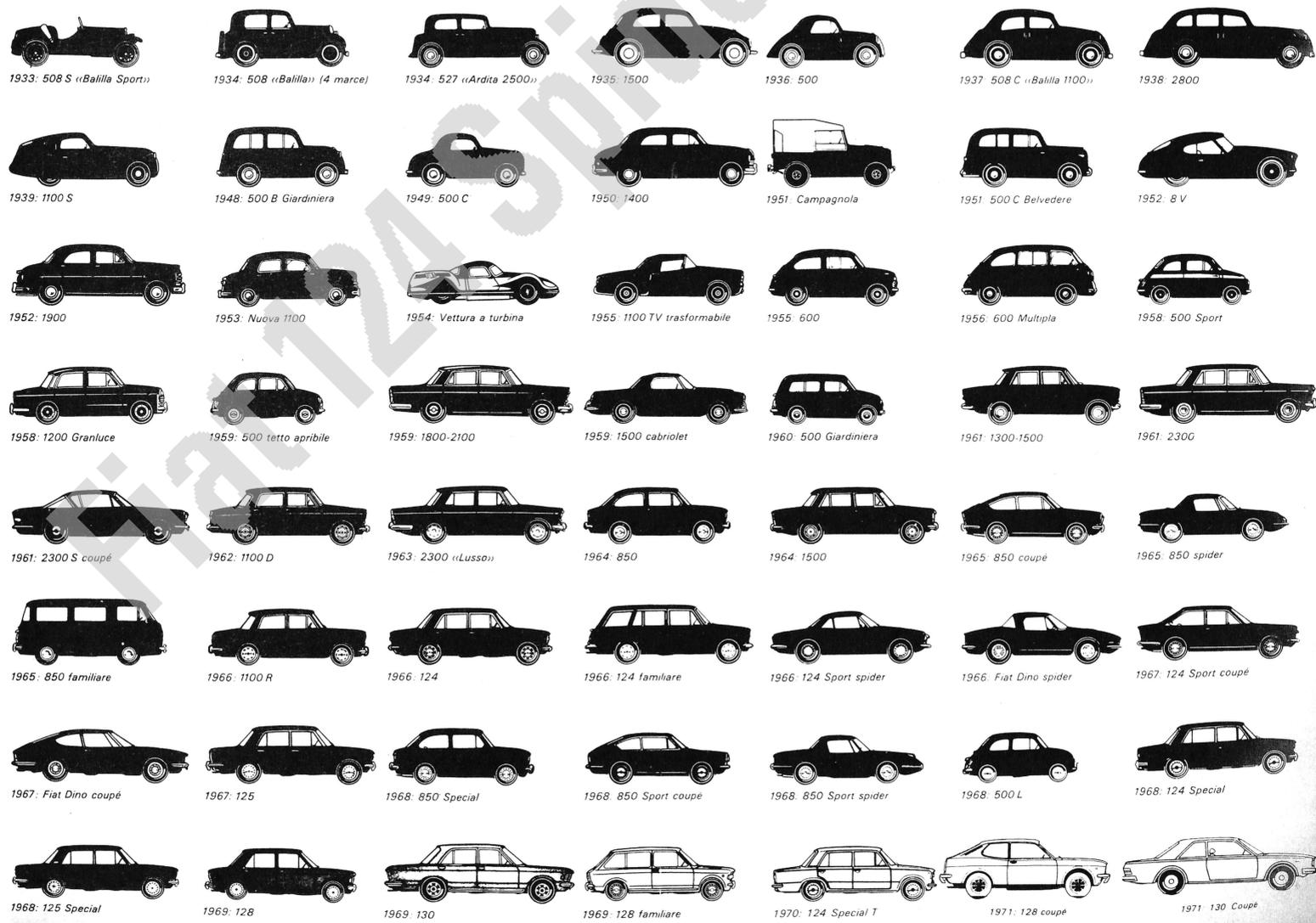
7. Jahrgang

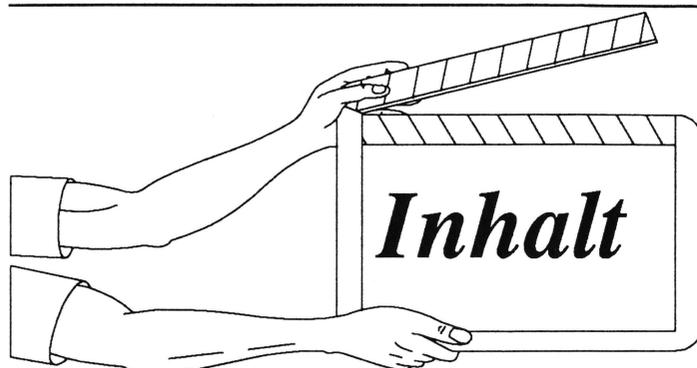
5,- DM



# FIAT

## Passenger car models since 1899





- 2 Historische Anzeige
- 3 Inhaltsverzeichnis
- 4 Leserbrief
- 5 Transplantation
- 6 Der elektrische Lüfter
- 7 Wintergedanken
- 11 Service
- 13 124er Preise
- 14 Kurz notiert
- 15 Termine
- 16 Teilemarkt
- 18 In Amt und Bürden

---

**Mitgliederbetreuung/Industriekontakte**

Michael Bischoff  
Warnckesweg 36  
2000 Hamburg 61 Tel. 040/553 70 90

**Spider Magazin**

Jens Lütcke  
Sachsenweg 45  
2000 Hamburg 61 Tel. 040/551 52 62

**Technische Beratung:**

Carsten Kalek  
Ursula Querner Straße 4  
2050 Hamburg 80 Tel. 040/735 25 96

**Clubkasse**

Stefan Benda  
Mendelssohnstraße 51  
2000 Hamburg 50 Tel. 040/899 27 62

**Pressekontakte**

Ralf de Vrée  
Krochmannstraße 4  
2000 Hamburg 60 Tel. 040/51 59 15



## Leserbrief

*Der folgende Brief erreichte uns nach Erscheinen der Ausgabe 3/91 von Peter Opolka:*

### **Auszug**

Nicht zu Unrecht sollte nur derjenige den Mund aufreißen, der auch etwas geleistet hat. Im Fall des Spider-Magazins gehöre ich wohl zu denen, die sich eher passiv verhalten, wenn es um schriftliche Beiträge geht.

Das ändert aber nichts daran, daß ich mich jedes mal auf's Spider Magazin freue wie ein kleines Kind. Deshalb bin ich bei der neuesten Ausgabe doch sehr arg enttäuscht, daß ganze 8 Seiten für einen obendrein katastrophal kopierten Beitrag draufgehen, den mit Sicherheit alle Spider Magazin-Leser schon im Markt 4/91 gelesen haben.

### **Stellungnahme**

Lieber Peter, sicher muß ich Dir Recht geben, wenn Du sagst 8 katastrophal kopierte Seiten sind zuviel. Leider ließ es sich aber nicht vermeiden:

1. Kaum jemand scheint noch großes Interesse am Spider Magazin zu haben, anders läßt es sich nicht erklären, daß kaum noch Artikel aus dem Leserkreis hier bei mir eintreffen.
2. Der Redaktion geht langsam das Archiv-Material aus, außerdem ist es den Redaktionsmitgliedern bald nicht mehr möglich sich ständig selbst etwas aus den Fingern zu saugen.
3. Zur Qualität: Aus Kostengründen stellen wir die Zeitung im Sofortdruck, einem sehr günstigen Druckverfahren her. Selbstverständlich hätten wir auch die Möglichkeit die Zeitung im qualitativ besseren Offset-Druck herzustellen - ich wage aber zu bezweifeln, daß diese erhebliche Verteuerung für in der Regel doch relativ wenige Fotos gerechtfertigt wäre. Eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge wäre dann die Folge (und mit Sicherheit der nächste Streitpunkt!)  
Sollte jemand anderer Meinung sein - laßt es mich wissen.
4. Jedes Mitglied hat bei uns im Club die Möglichkeit selbst aktiv zu werden - auch beim Spider-Magazin. Da die nächste Hauptversammlung naht, bin ich gerne bereit meinen Posten als 2. Vorsitzender mit der dazugehörigen Aufgabe (Herstellung des Spider-Magazins) zur Verfügung zu stellen - nur zu!

**Jens O. Lütcke**

P.S.: Ein kritischer Leserbrief ist besser als gar keiner...



# Transplantation

## oder: Der Spider - ein Faß ohne Boden?

Sicherlich, so ein Spider kann das finanzielle Budget seines stolzen Besitzers in manigfaltiger Weise fordern. Kaum einem genügt das Original und schließlich will man doch individuell sein, weshalb man ja gerade kein Brot- und Butterauto fährt. So werden von geschäftstüchtigen Verführern Ledersitze oder Sportauspuffanlagen, Stoffverdecke oder Stereos, Alufelgen oder Echtholzpanelen - diese Reihe ließe sich beinahe unendlich fortsetzen - angeboten. Dann gibt es neben diesen Verschönerungen bzw. Verbesserungen natürlich auch das leidige Thema der Reparaturen, Inspektionen, Ersatzteilbeschaffung und und und. Nicht zu vergessen Versicherung, Steuer, Benzin... Kurz: Money is for spending.

Jeder einigermaßen realitätsnahe Spiderfahrer kennt den Punkt, an dem er am liebsten Übervorgestern den Spider verkauft hätte und sich gedankenverloren und sorgenfrei in seinen Golf setzen möchte. Die Vorteile eines solchen Tauschs liegen auf der Hand. Ohne Zweifel ist ein derartiges Alltagsauto eben auch entsprechend tauglicher, billiger im Unterhalt und auch weitgehend von Individualitätsgelüsten befreit. Es steht beispielsweise eine Fahrt von über 100 Kilometern an.

Welcher Spideristi kennt nicht den folgenden Argumentationsverlauf:

Mit dem Spider? Springt er an? Wie weit? Ja, aber der Wasserverlust letzte Woche... und so weiter. Schließlich schiebt man es aufs Wetter und fährt mit dem Uno der Freundin. Sowieso, der Spider ist ja auch viel zu schade.

Diese oder ähnliche Gedanken macht sich der Spiderfahrer spätestens, wenn der Kilometerzähler 100.000 oder mehr zeigt. Die Lösungsmöglichkeiten sind begrenzt:

- 1) Also doch verkaufen (s.o.)
- 2) Quatsch, wird schon gutgehen
- 3) Zum Zweitwagen befördern und hoffen
- 4) Lange Strecken grundsätzlich minus, Ausnahme vielleicht ein sommerliches Wochenende oder Spidertreffen
- 5) Neuer bzw. generalüberholter Motor

Ja, und da sind wir wieder beim Thema, Ihr wißt schon: Budget. Ich habe diese spidertypische Evolutionsphase vor etwa zwei Jahren mitgemacht. Mein Motor hatte die oben erwähnte magische Zahl erreicht - eigentlich ohne nennenswerte Probleme. Erst in letzter Zeit fingen so die berühmten kleinen Probleme an, klassische Verschleißerscheinungen. Hinzu kam ein beruflicher Standortwechsel und die Aussicht auf häufigere Langstreckenfahrten.

Mein Spider hatte mich nie im Stich gelassen in den gemeinsamen sieben Jahren und sah auch noch sehr gut aus. Verkaufen kam nicht in Frage, die Beförderung zum Zweitwagen allerdings stand an. Für mich der ideale Zeitpunkt zu einer Generalüberholung des Motors.

So geriet ich schließlich an Karsten Kalek und seinen damaligen Partner Christoph Zeiz. Ein Winterschlaf sollte genutzt werden, dem Motor jugendliches Leben einzuhauchen und ich gab den Wagen im Spätherbst 1989 zu Karsten. Dieser baute alle Verschleißteile, wie Nockenwellen, Kolben, Ventile, Lager, Kerzen, Filter, Zahn- und Keilriemen und natürlich einen kompletten Motordichtsatz aus und ersetzte diese Teile durch neue. Desweiteren wurden verletzungsbedingt Ölwanne, Wasserpumpe, Abgaskrümmner und sämtliche Stoßdämpfer ausgewechselt. Der gesamte Motor incl. Getriebe wurde demontiert und zerlegt, gereinigt und teilweise lackiert. Motorblock und Kurbelwelle wurden jeweils auf ein Übermaß, der Zylinderkopf plan geschliffen. Die Ventilsitzflächen wurden nach- und feingedreht, die Ventilführungen gekürzt und die Kanäle angeglichen. Alle beweglichen Teile wie Kurbel- und Nockenwelle wurden vermessen.

Das ganze dauerte bis in den April 1990. Dann konnte ich bei der sagemunwobenen Hochzeit und dem anschließenden ersten Startversuch dabei sein. Ein Erlebnis zwischen Bangen und Hoffen und siehe da, der neue Motor sprang nach einigen Umdrehungen spontan an. Nach wenigen Probefahrten und jeweiligen Korrekturen an der Einstellung der Ventile und der Zündung fahre ich nunmehr seit über 10000



Kilometern störungsfrei. Allerdings ist bei zügiger Fahrt auf der Autobahn die Zylinderkopfdichtung gerissen, Karsten hat die dadurch entstandenen Eigenkosten entsprechend seinem Garantieverprechen ersetzt.

Insgesamt bin ich mit dem neuen Motor sehr zufrieden und froh, mich zu diesem Schritt entschlossen zu haben.

Der Motor läuft rund, zieht wesentlich besser durch als vor der Überholung. Ich kann jetzt im Gegensatz

zu vorher den Motor über 6000 U/min drehen ohne das Gefühl, den Wagen zu quälen. Bei subjektiv vergleichbarem Drehmoment ist der Motor im oberen Drehzahlbereich mithin deutlich drehfreudiger. Trotzdem ist der Verbrauch erstaunlich moderat. Bei einer längeren Autobahnfahrt mit konstant 120 km/h habe ich wenig mehr als acht Liter verbraucht und selbst bei scharfer Fahrweise keine zwölf Liter.

HWL

## Der elektrische Lüfter

Bei den heute gebauten Autos mit elektrischem Lüfter für den Kühler ist ein nachlaufen möglich, d.h. bei abgestelltem Motor kann der Lüfter weiterlaufen oder sogar erst anspringen. Dadurch kann das weitere aufheizen des Motors nach dem abstellen etwas abgeschwächt werden.

Wer dies auch seinem Spider zugute kommen lassen will, kann auch ohne große Vorkenntnisse in Sachen elektrische Anlagen die Änderung durchführen.

Als Werkzeug wird zunächst lediglich eine 12V-Prüflampe und ein gutes Gehör benötigt.

Da sich die Verkabelung häufig geändert hat, werde ich keine Einbauorte und Kabelfarben nennen, damit möglichst alle Baujahre und Ausführungen nach diesem Schema geändert werden können.

Zunächst laßt ihr den Wagen im Stand laufen, bis sich der elektrische Lüfter einschaltet, jetzt den Zündschlüssel in Stellung "ST" (Lenkradschloß verriegelt) abziehen und lauschen, ob der Lüfter weiterläuft. Zur Kontrolle ruhig nochmal Zündung einschalten. Wenn jetzt der Lüfter wieder anspringt, seid ihr sicher, daß der Stromkreis zum Lüfter über das Zündschloß geschaltet ist.

Um diesen Zustand zu ändern müßt ihr zunächst einmal den ThermoSchalter nahe der linken unteren Ecke des Kühlers finden, die beiden Kabel abziehen, miteinander verbinden, Zündung einschalten und siehe da, der Lüfter läuft. Durch mehrmaliges Trennen und verbinden der beiden Kabel könnt ihr ein Relais klicken lokalisieren - ihr habt soeben das Lüfterrelais gefunden!

So - das war der Erste Schritt, die Kabel des ThermoSchalters könnt ihr nun so wieder aufstecken, wie sie vorher waren. Für den nächsten Schritt Zündung einschalten, Lüfter darf nicht laufen. Die Krokodilklemme der Prüflampe an einen Massepunkt klemmen und mit der Spitze der Prüflampe den Pluspol der Batterie antippen. Leuchtet die Prüflampe auf, kann die Suche nahe

den richtigen Kabeln am Relais beginnen. Ihr "klappert" die Kabelschuhe am Relais der Reihe nach ab (also jeden 'mal antippen), bis die Lampe leuchtet. Nun - am besten von einer Helferin oder einem Helfer - den Zündschlüssel auf "Verriegeln" (ST) drehen lassen. Leuchtet die Prüflampe weiter, war es noch nicht das richtige Kabel. Trotzdem dieses Kabel merken, es wird später noch benötigt. Also Zündung wieder einschalten, bis ihr das Kabel gefunden habt, das über's Zündschloß geschaltet wird. Dieses Kabel abziehen und abisolieren im Kabelsalat verschwinden lassen. Diese Leitung wird nicht mehr benötigt. Wenn ihr bisher die Dauerplusleitung noch nicht gefunden habt, so prüft die Anschlüsse weiter durch, bis ihr fündig geworden seid. Mit dem Zündschlüssel kontrollieren, ob die Prüflampe auch tatsächlich anbleibt; wenn ja, habt ihr alles gefunden, was zur Verkabelungsänderung notwendig ist. Wenn ihr nun von der freigewordenen Klemme des Relais eine Verbindung zum Dauerpluspolführenden Kabel herstellt, seid ihr mit der eigentlichen Arbeit fertig.

Zur Kontrolle könnt ihr zunächst einmal die Kabel des ThermoSchalters miteinander verbinden. Der Lüfter sollte jetzt unabhängig von der Stellung des Zündschlüssels laufen. Zum Abschluß der Arbeit könnt ihr den Spider laufen lassen bis der Lüfter anspringt, Motor aus und den Nachlauf des Lüfters abwarten.

Zum Schluß noch ein genereller Tip: Änderungen und Reparaturen an der Verkabelung sollten möglichst bei abgeklemmter Batterie vorgenommen werden. Ihr schützt euch so vor Folgefehlern.

Ein gutes Gelingen wünscht euch

Euer Thorsten Machner.



## Wintergedanken

An einem kalten, schmuddeligen Novemberabend, der Spider war natürlich schon lange abgemeldet, hatte ich Langeweile und wußte wirklich nicht, was ich mit mir machen sollte. Da hatte ich den Geistesblitz, mal wieder was für das Spider-Magazin zu schreiben! (Ein guter Tip, gerade jetzt in der Winterpause)

Lang, lang ist's her, daß im Spider-Magazin eine Statistik über unsere Mitgliedszahlen veröffentlicht wurde, und gerade deshalb ist es auch interessant, Vergleiche mit den Zahlen der Ausgaben 2/87 bzw. 3/87 anzustellen.

Doch erst einmal zu den aktuellen Zahlen: Jetzt zum Jahresende, wo sich die Austritte wieder gehäuft haben, zählen wir 210 zahlende Mitglieder. Davon sind allein 1991 48 Mitglieder eingetreten; demgegenüber stehen 18 Austritte. Dies ist ein Wachstum von 16,67% ggü 1990.

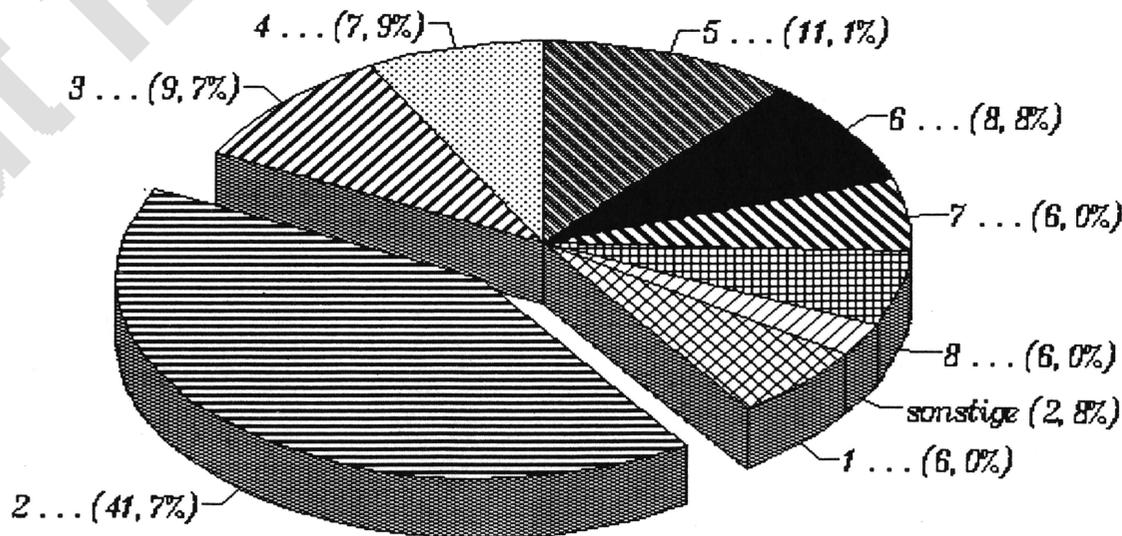
Traditionell liegt der Mitgliederschwerpunkt im Norden mit der Hochburg Hamburg. Die Verteilung in die 8 Postleitzahlbereiche der alten Bundesländer ergibt folgende Werte (die neuen Bundesländer zählen noch zum Punkt "Sonstige"):

Man erkennt einen eindeutigen Schwerpunkt im Norden, wobei der Hauptanteil davon allein auf die Stadt Hamburg fällt. Beim Vergleich mit den Zahlen von 1987 kann man allerdings keinen Trend feststellen: Auch damals lag der Norden mit knapp 50% eindeutig an der Spitze. (An dieser Stelle eine Frage an die Hamburger, wo sie denn bleiben am Mittwochabend? Der Stammtisch im Bleifrei ist im Grunde nur noch ein Vorstandstreffen.)

### Auf der folgenden Seite

ist die räumliche Verteilung unserer Mitglieder in Deutschland abgebildet. Laut Statistik von 1987 hatten wir schon damals Schwerpunkte im Bereich Köln/Dortmund sowie Hannover/Bad Hersfeld. Doch bilden sich eindeutig neue Schwerpunkte heraus: So finden wir um Frankfurt herum 13 Mitglieder, und Berlin mit seinem neu hinzugekommenen Hinterland liegt bei 14 Mitgliedern. Selbst Bremen und München erreichen fast die 10er-Grenze.

### Mitgliederverteilung nach PLZ



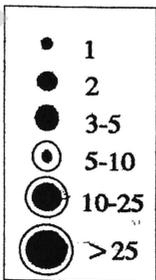
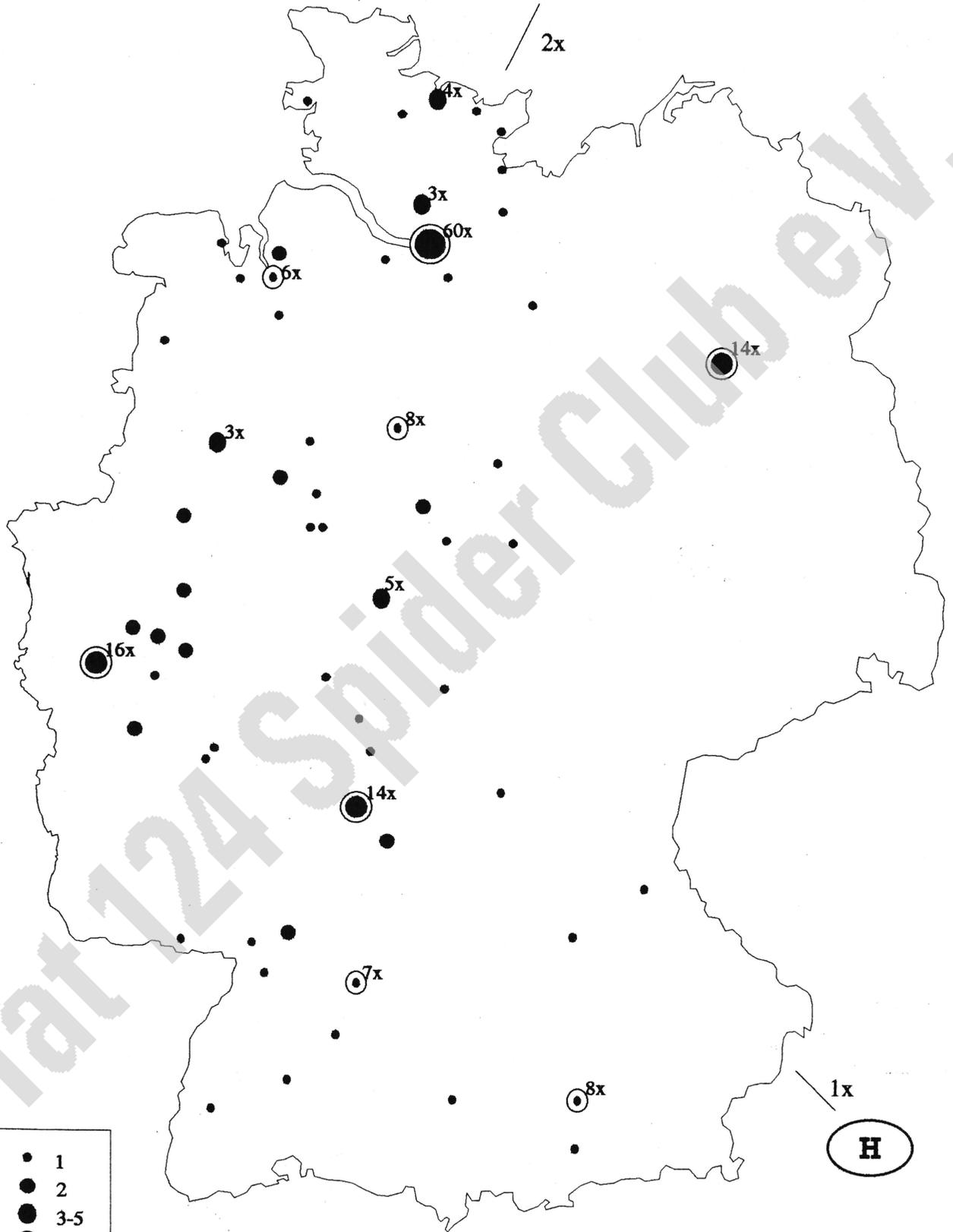


DK

N

1x

2x



1x

H

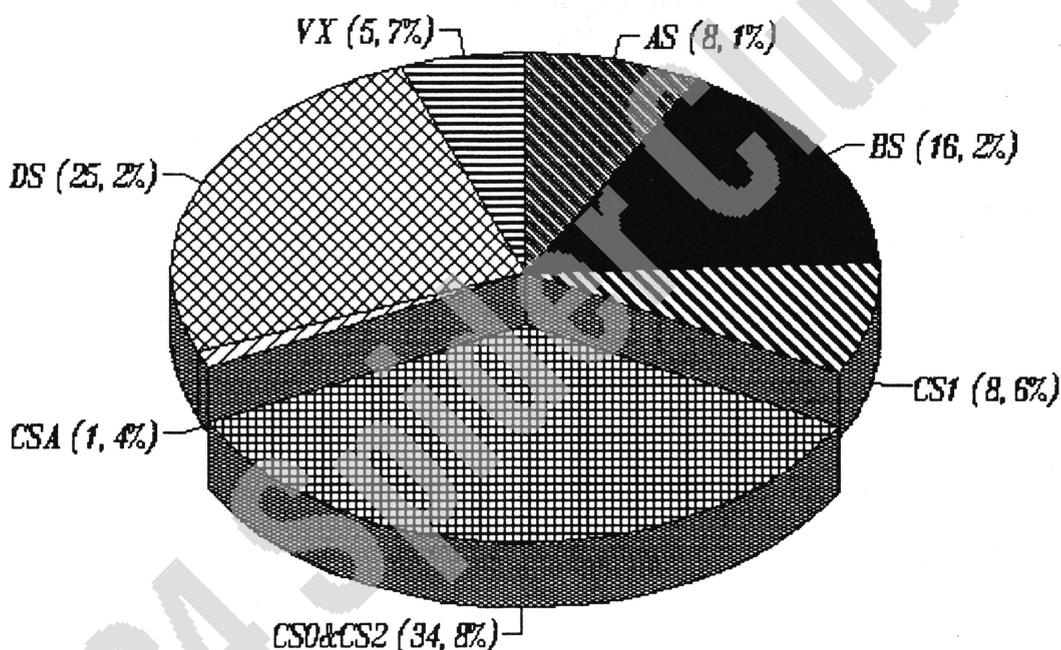


Damit stellt sich die Frage, ob sich die Mitglieder in diesen Ballungsräumen nicht auch einmal zu Regionaltreffen oder vielleicht sogar einem Stammtisch treffen wollen. Die Unterstützung des Vorstandes ist Euch sicher!

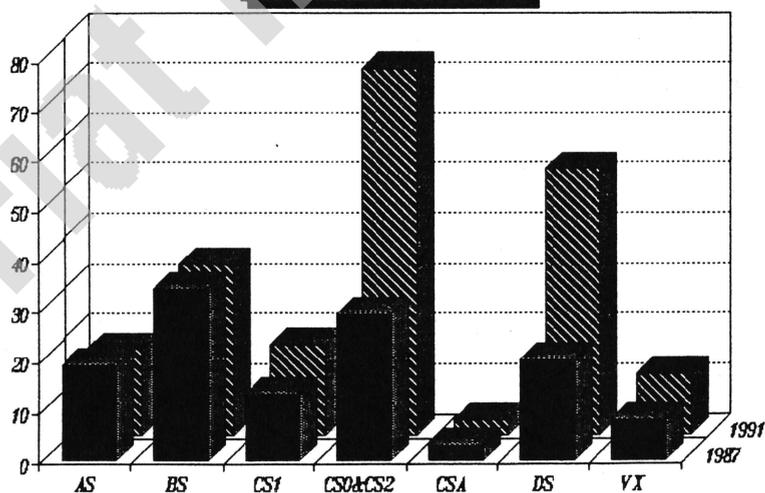
Bei der Auswertung der erfaßten Daten drängt sich ein weiterer Vergleich nach Fahrzeugtypen auf:

Somit liegt der reimportierte US-Spider doch recht klar in Führung vor dem Euro-Spider und dem klassischen, verchromten BS. Interessant wird der Vergleich aber erst mit den Zahlen aus dem Jahre 1987. Da lag der BS noch vor den US-Modellen und dem Euro-Spider.

### Mitgliederverteilung nach Typ



### Mitgliederverteilung nach Typ



### Grafik "Vergleich Typ 87/91"

Es sind also vor allem CS0&CS2- bzw. DS-Modelle hinzugekommen. Die Zunahme der US-Modelle ist sicherlich auf den endlich wieder abflauenden Boom der Reimporte zurückzuführen. Dagegen kann bei den DS-Modellen nur spekuliert werden, daß dieses Auto immer weniger als Alltagsfahrzeug (im Sinne von nur Zweitfahrzeug?) eingeschätzt wird und stattdessen die Vorteile eines Markenclubs zur Pflege des Fahrzeugs immer mehr geschätzt werden.

Bei den älteren Modelltypen läßt sich dagegen eine gewisse Stagnation und beim

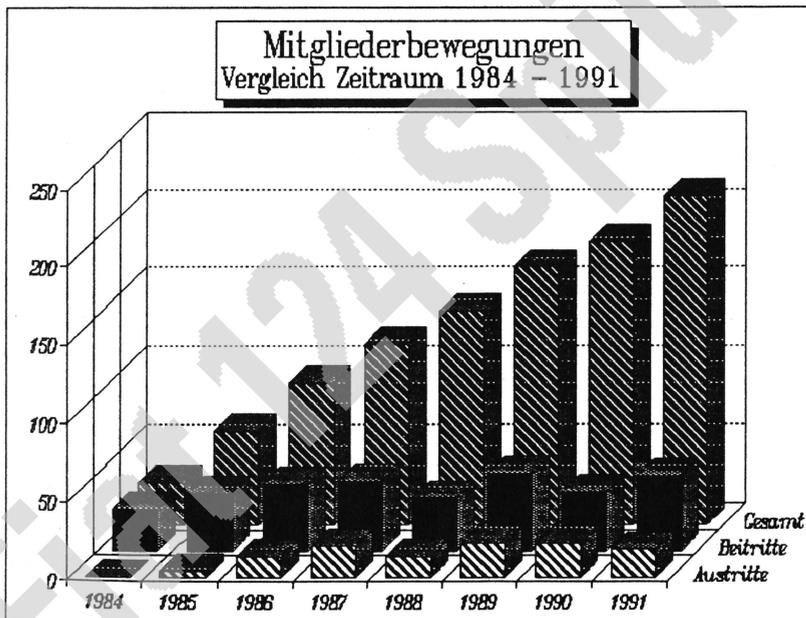


AS-Modell sogar ein leichter Rückgang erkennen. Ist dies der Tribut ans Alter? Wohl dem, dessen AS noch gut in Schuß ist!

So, dies wäre es eigentlich gewesen mit der Statistik, wenn.. ja wenn ich nicht Langeweile gehabt hätte. Also habe ich alle Beitritts-erklärungen inkl. Austritte durchgearbeitet und habe so eine Graphik über die Mitgliederbewegungen von der Gründung unseres Clubs 1984 bis zum Jahr 1991 erhalten:

### Grafik "Bewegung 84 bis 91"

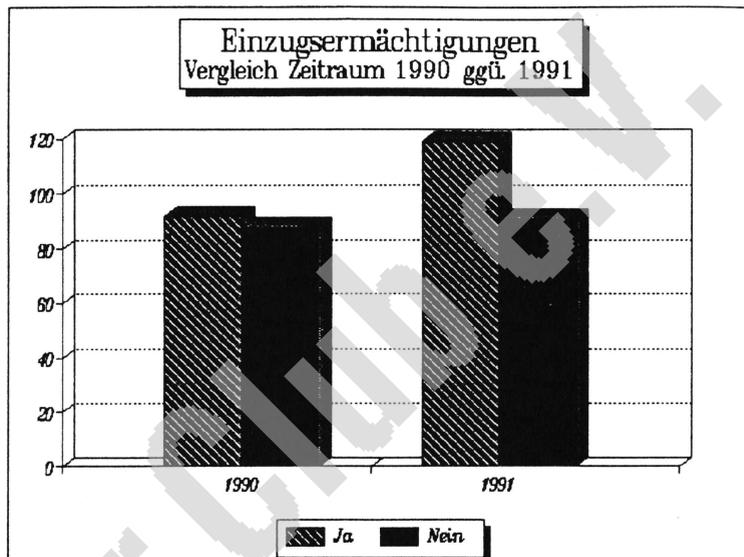
Dieser lineare Anstieg der Mitgliedszahl ist sicherlich auch auf die kontinuierliche Arbeit unseres Clubvorstandes zurückzuführen. Der gleichmäßige Austritt von ca. 20 Mitgliedern hat lt. Michael meistens den vorhergehenden Verkauf des Spiders als Ursache, doch müssen hier auch Ausschluß von Mitgliedern oder persönliche Gründe genannt werden. Interessant ist sicherlich auch, daß von den 27 Beitritten 1984 noch ein harter Kern von 13 Mitgliedern übrig geblieben ist und von den ausgetretenen Mit-



gliedern einige nicht einmal ein Jahr bei uns ausgehalten haben.

Um unsere Statistik abzurunden, habe ich bei unserem Kassenwart nach der Anzahl von Einzugsermächtigungen gefragt. Das Ergebnis zeigt folgende Graphik, die zudem noch die Zahlen von 1990 zum Vergleich enthält:

### Grafik "Einzugsermächtigungen"



Der Trend geht eindeutig in Richtung Einzugsermächtigung, eine einfache und für beide Seiten problemlose Lösung. Vielleicht sollte man die restlichen 90 überweisenden Mitglieder noch einmal fragen, ob die Einzugsermächtigung nicht doch die bessere Lösung ist?

So das soll's gewesen sein!. Ich hoffe, der Stoff war nicht zu trocken für Euch und bietet neuen Gesprächsstoff bei den Benzingesprächen. Bei mir hat sich auf jeden Fall die Frage gestellt, wie es weitergehen soll:

Wir haben jetzt die Grenze von 200 Mitgliedern überschritten. Der aus der Graphik zu folgernde Trend sagt einen jährlichen Zuwachs von ca. 25 Mitglieder voraus.

Soll unser Club so enden wie der "FIAT 124 Spider Club Deutschland", der jetzt damit begonnen hat, Sparten einzuteilen, oder müssen wir ein .Aufnahmestopp erlassen?

Unsere Jahreshaupttreffen platzen aus allen Nähten, die Organisationen erreichen ihre Kapazitätsgrenzen. Dies sind sicherlich Punkte, die bei der nächsten Jahreshauptversammlung einmal zur Sprache gebracht werden sollten und so zur Weiterentwicklung unseres FIAT 124 Spider Club's beitragen könnten.

*Euer Ralf de Vrée*



## Service

Als kleinen Extra-Service erhalten Ihr hier eine Auflistung aller FIAT-Clubs in Deutschland.  
Vielleicht hat jemand ja Lust mit einem FIAT-Club in seiner Nähe ein Treffen  
oder eine Ausfahrt zu organisieren.

Abarth Club Uelzen  
Anke Niber  
Zum See 21-23  
3110 Uelzen 5  
0581/42319

Erster Fiat 600-Club  
Werner Wanger  
Maikammerer Str. 21  
6731 St.Martin  
06323/6110

Fiat Automobilclub Doernberg e.V. 1969  
Wilfried Pagel  
Gudenbergstr. 21  
3501 Oberelbungen  
05606/8603

Fiat Club 'Torino' Regensburg  
Richard Wagner  
Holzgartenstr. 32b  
8400 Regensburg  
0941/42375

Fiat Club Alsfeld e.V.  
Hermann Velke  
W.-Leuschner-Str. 1  
6320 Alsfeld  
06631/2960

Fiat Club Arolsen  
Ellen Badura  
Bahnhofstr. 78  
3548 Arolsen  
05691/3675

Fiat Club Berlin e.V.  
Elke Spahn  
Bellermannstr. 71  
1000 Berlin 65  
030/4932501

Fiat Club Bremerhaven e.V.  
Luciano Rigattieri  
Nordseestr. 3  
2850 Bremerhaven  
0471/71429

Fiat Club Celle  
Thomas Hillmer  
Immenweg 3  
3107 Hambuehren  
05084/5561

Fiat Club Cuxhaven  
Siegfried Bechert  
Dingwoedener Kreuzweg 23  
2171 Geversdorf  
04752/7971

Fiat Club Düsseldorf e.V.  
Günther Liedtke  
Franz-Hals-Weg 3  
4010 Hilden  
02103/61311

Fiat Club Fränkische Schweiz  
Klaus Schneider  
Hühnerloh 18  
8556 Gössweinstein  
09242/651

Fiat Club Großaltdorf e.V.  
Rolf Füssel  
Nelkenweg 6  
7175 Vellberg-Großaltdorf  
07907/7852

Fiat Club Gunzenhausen  
Dieter Hohlheimer  
Weißburger Str. 49  
8820 Gunzenhausen  
09831/2363

Fiat Club Hausheim  
Wolfgang Marx  
Berger Str. 40  
8438 Hausheim  
09189/7571

Fiat Club Heilbronn e.V.  
Manfred Ehrhardt  
Gartenstr. 83  
7100 Heilbronn  
07131/77317

Fiat Club Ichenhausen  
Walter Lueck  
Maximilianstr. 1  
8874 Leipheim  
08221/72368

Fiat Club Immenstadt e.V.  
Achim Besserer  
Kemptener Str. 28  
8970 Immenstadt  
08323/6143

Fiat Club Ingolstadt  
Hans Dieter Domke  
Buschlettenstr. 11  
8070 Ingolstadt  
0841/72021

Fiat Club Kamp-Lintfort e.V.  
Eduard Dahmen  
Mörser Str. 388  
4132 Kamp-Lintfort  
02842/10496

Fiat Club Kassel  
Walter Backhaus  
Am Siebenborn 9  
3501 Ahnatal  
05609/9862

Fiat Club Kempten e.V.  
Herbert Schneider  
Franz-von-Ried-Str. 6  
8960 Kempten  
0831/97191

Fiat Club Loderbach e.V.  
Franz Seitz  
Loderbacher Hauptstr. 12  
8438 Berg-Loderbach  
09181/41558

Fiat Club Marktredwitz  
Karl-Heinz Selhorst  
Südstr. 4  
8590 Marktredwitz  
09231/4794



Fiat Club Mühlheim a.d.Ruhr  
Wolfgang Witt  
An der Schlaghecke 4  
4300 Essen 11  
0201/693430

Fiat Club Mühlthal e.V.  
Guido Ernig  
Ober-Ramstädter Str. 32a  
6109 Mühlthal  
06151/148459

Fiat Club Oberes Enztl e.V.  
Bruno Janssen  
Freudenstädter Str. 310  
7546 Enzklösterle  
07085/1730

Fiat Club Oettingen  
Rudi Voss  
Am Grafenfeld 5  
8867 Oettingen  
09082/2585

Fiat Club Praha  
Ing. Branko Remek  
Velvarska 15/1648  
CS-1600 Praha 6 / CSFR  
00422/3120738

Fiat Club Rotenburg a.d.Fulda  
Gerhard Wendel  
Amselstr. 14  
6442 Rotenburg a.d.Fulda  
06623/7632

Fiat Club Rund um den Elm  
Rudolf Lechler  
Neue Reihe 17  
3302 Schandelah  
05306/2157

Fiat Club Schwalm-Eder  
Erwin Dreißigacker  
Hintergasse 7  
3587 Borken  
05682/3287

Fiat Club Schweinfurt e.V.  
Hans Oppmann  
Albertistr. 34  
8720 Schweinfurt  
09721/21633

Fiat Club Seubersdorf e.V.  
Josef Meier  
Lärchenstr. 2  
8431 Seubersdorf/OPf.  
09497/1084

Fiat Club Stuttgart 1963 e.V.  
Wolfgang Hermann  
Stuifenstr. 16  
7000 Stuttgart 1  
0711/2626951

Fiat Raritäten Club e.V.  
Werner Gotzian  
Am Teimenort 18  
4630 Bochum 7  
0234/230301

Fiat Spider Club Oranien  
Manfred Kutting Oranienplatz 5  
5408 Nassau  
02604/1202

Fiat Sport Club Monheim e.V.  
Manfed Ziem  
Döberitzer Str. 18  
4000 Düsseldorf 13  
0211/741645

Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.  
Manfred Lindner  
Mitterfeld 4a  
8132 Tutzing  
08158/1296

Fiat 124 Spider Club e.V.  
Michael Bischoff  
Warnckesweg 36  
2000 Hamburg 61  
040/5537090

Fiat 126 Club Süd  
Udo Schramm  
Leipziger Str. 11  
7032 Sindelfingen  
07031/82963

Fiat 128 IG Deutschland  
Peter Melbert  
Gerhart-Hauptmann-Str. 50  
6980 Wertheim/Main  
09342/39804

Fiat 500 Club Aachen 'Wahn und Weite'  
Michael Heinrich  
Graditzer Str. 62  
5000 Köln 60  
0221/714346

Fiat 500 Exclusiv Kiel  
Carlos A. Pardo  
Brückenstr. 6  
2302 Flintbek  
04347/8442

Fiat 500 Microben-Club  
Jürgen Matthias  
Siegenstr. 9  
5060 Bergisch-Gladbach  
02204/21813

Fiat-Club Ludwigsburg e.V.  
Rolf Gramms  
Dieselstr. 1  
7140 Ludwigsburg  
07141/42187

Fiat/Lancia Club Herten  
Erich Brandl  
Langenbochumer Str. 221  
4352 Herten  
02366/6719

Panini Radente e.V. Fiat 500 Berlin  
Tanja Sprang  
Meinekestr. 7  
1000 Berlin 15  
030/8823310

Pininfarina Liebhaber Club e.V.  
Hans-Jürgen Gerlach  
Hirschberger Allee 39  
6802 Ladenburg  
06203/17119

Ritmo-Club-Leverkusen e.V.  
Martin Cich  
Zum Claashäuschen 20  
5090 Leverkusen 3  
02171/33673

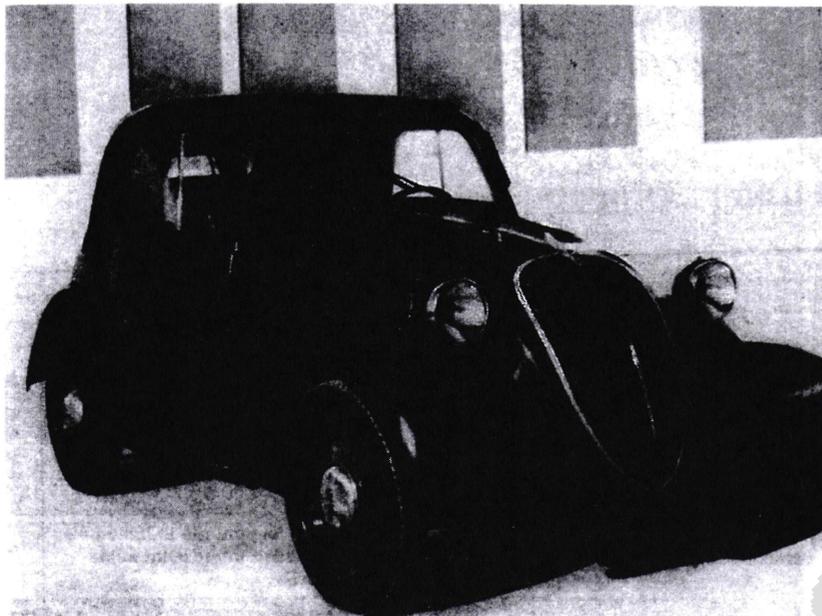
Scuderia Fiat Saar 1990 e.V.  
Andreas Kleber  
Bergstr. 28  
6606 Gersweiler  
0681/700731

Topolino Freunde München  
Artur Ambros  
Am Rain 12  
8016 Weißenfeld  
089/9039519

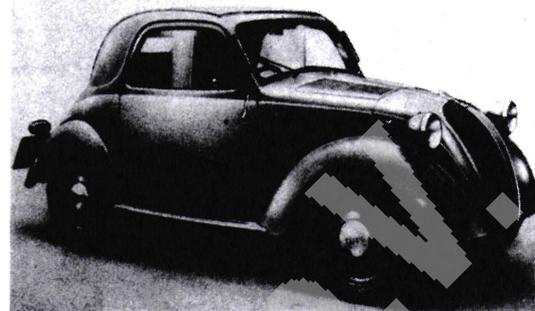
Volumex IG  
Uwe Binder  
Beim Heiligental 3  
7200 Tuttlingen 14  
07461/13247

X1/9 Club Bodensee  
Dieter Koch  
Irlebahnweg 1  
7218 Trossingen 2  
07425/6488

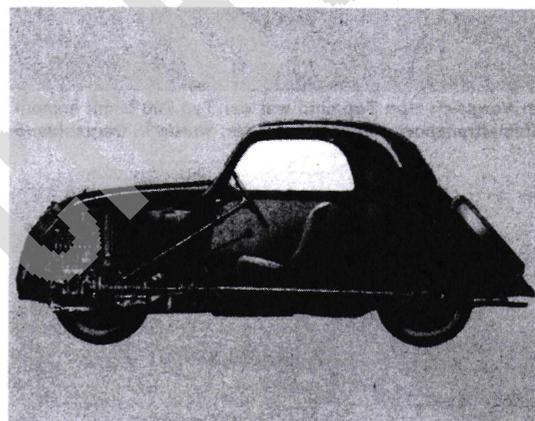
# MARKT-PREISE Fiat



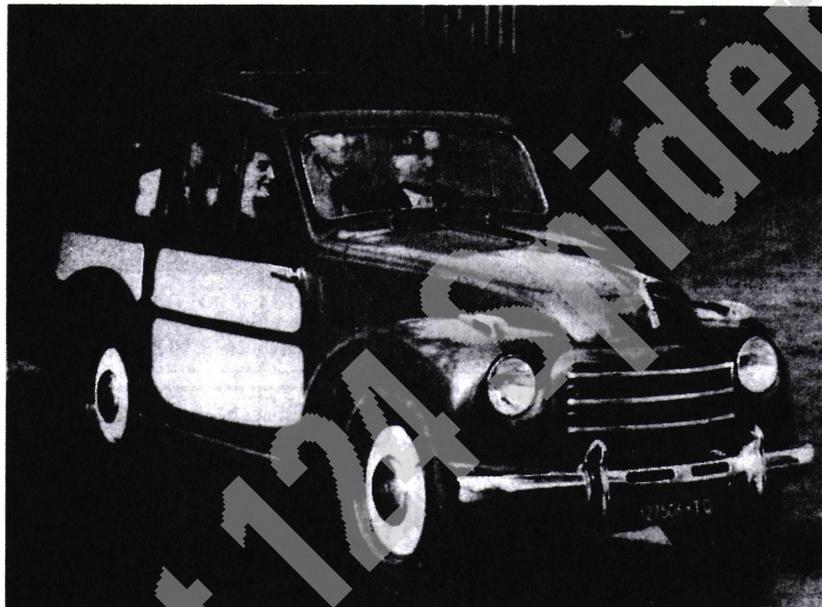
Der „italienische Volkswagen“ gab 1936 seinen Einstand: Der Typ 500, der schon bald den Kosenamen Topolino (Mäuschen) erhielt.



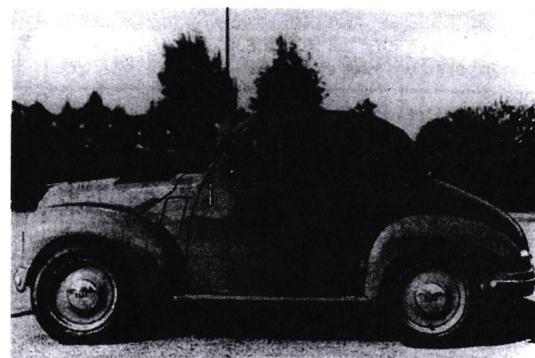
Als typischer Vorkriegs-Topolino hat der Typ B freistehende Lampen und den großen Kühlergrill.



500 B im Schnitt: Deutlich zu sehen ist der weit vorverlegte Vierzylindermotor des Mäuschens.



Der Topolino war in zahlreichen Karosserievarianten zu haben. Hier ein Nachkriegsmodell vom Typ C in der Belvedere-Ausführung (1951-1955).



Von 1949 bis 1954 entstand der Topolino Typ C mit der geänderten Frontpartie.

Modell (Baumuster)	Kar.	Bauj.	Zyl	Ltr	PS	T	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
500 A Topolino	CaL	36-48	4	0.6	13	S	19.700	14.200	9.600	4.900	2.700
500 B Topolino	CaL	48-49	4	0.6	17	S	21.400	15.300	10.500	5.400	2.900
500 B Giardiniera	Kom	48-49	4	0.6	17	S	24.600	17.200	11.600	4.900	2.300
500 C Topolino	CaL	49-55	4	0.6	17	S	16.100	11.500	7.800	3.800	1.900
500 C Giardiniera	Kom	49-52	4	0.6	17	S	18.000	12.600	8.600	3.700	1.700
500 C Belvedere	Kom	51-55	4	0.6	17	S	16.600	12.100	8.100	3.800	1.800



## Kurz notiert



### Klebegewichte für Leichtmetallfelgen

Oft sieht man Spider z.B. mit der CD 30-Felge und den Standardbleigewichten, die einfach an den Felgenrand geklemmt werden. Auf diese Weise kommt es zu einer direkten Berührung zwischen dem Blei der Gewichte und der Legierung der Felge. An dieser Stelle läuft nun eine - durch Regenwasser noch unterstützte - Reaktion ab, die ihr von Batterien her kennt, nur daß an dieser Stelle die elektrische Zelle ungewollt ist. Als Folge kommt es nämlich zu einer Materialabwanderung. Werden dann nach längerer Zeit die Gewichte wieder entfernt, kann sich darunter ein böser Abdruck gebildet haben.

Um eine derartige "Vernarbung" zu verhindern, sollten Klebegewichte verwendet werden, bei denen es zu keiner Berührung der verschiedenen Metalle kommt.

*Euer Thorsten Machner*

### Speed + Sport bietet an:

#### Verdecke für Fiat 124 Spider, Europa + US (ab '67)

Kunststoff-Verdeck	520,- DM
Sonnenland-Verdeck	860,- DM
Textil-Standard	705,- DM
Aufpreis für getönte Heckscheibe	30,- DM

Abdeckhülle Kunstleder 260,- DM

#### Komplette Teppichsätze

Porsche Velour-Qualität	420,- DM
Mercedes Feinvelour	505,- DM

Weitere Informationen erteilt die Fa. Speed + Sport Motor GmbH, Postfach 10 42 27, 7000 Stuttgart 10

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des 124 Spider Club e.V., Warnckesweg 36, 2000 Hamburg 61.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5,- DM je Heft, im Jahreatonnement 25,- DM frei Haus.

Auflage 300 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 der 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 Anzeigenpreisliste 1/91.

Satz + Layout: Jens Lütcke, Sachsenweg 45, 2000 Hamburg 61  
Tel.: 040/551 52 62

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45  
2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Jens Lütcke, Anschrift siehe oben

Mitglieder der Redaktion:

Michael Bischoff (MB), Hubertus Labes (HWL)  
Jens Lütcke (JL), Ralf de Vrée (RdV)

Anschrift: siehe oben

Bankverbindung: Commerzbank Winsen/Luhe  
BLZ 200 400 00  
Kto.-Nr. 80 598 00



## *Termine 1992*

**Ende April**

**"Kirschblütenfahrt"**

Saisoneröffnung der Hamburger mit einer Fahrt durch das Alte Land zur Kirschblüte. Rahmenprogramm.  
Nähere Informationen sowie den genauen Termin erfährt ihr in der Ausgabe 1/92.

**28.-31. Mai**

**27. Fiat Deutschlandtreffen des Fiat-Club Schwalm Eder e.V.**

Informationen: Erwin Dreissigacker  
Hintergasse 7  
3587 Borken/Hessen  
Tel.: 05682/32 87

**6. - 8. Juni**

**Jahreshauptversammlung in Bielefeld**

Einladungen und der genaue Ablauf des Treffens gehen euch gesondert zu. Unten auf dieser Seite erhaltet ihr schon vorab einige Informationen.

**Sollte jemand noch Lust haben, ein Treffen zu organisieren - laßt es uns wissen.**

---

### ***Liebe Spiderfreundinnen, Liebe Spiderfreunde!***

---

In diesem Jahr findet das traditionelle Pfingsttreffen in Bielefeld am Teutoburger Wald statt. Nach langer Suche haben wir ein sehr schönes Hotel gefunden, welches über exklusiv ausgestattete Zimmer verfügt.

Uns ist es gelungen, zu diesem Treffen einen Preis von 65,- DM pro Person im Doppelzimmer anstelle von 110,- DM pro Person im Doppelzimmer auszuhandeln; daher ist es uns ein besonderes Anliegen, die komplette Teilnehmerzahl in diesem Hotel unterzubringen (das Hotel hat 135 Doppelzimmer).

Wir freuen uns auf schöne gemeinsame Pfingsttage im Best Western Hotel "Oldentrupper Hof", Hillgasserstraße 260, Telefon: 0521/20 90-0.

P.S.: Selbstverständlich sind die Benutzung von Schwimmbad und Sauna kostenlos.

*Mit freundlichen Grüßen*



*Das Organisationsteam*



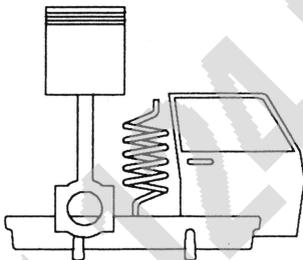
## Teilemarkt

**Thomas Dreyse**  
Leisewitzstraße 37  
3000 Hannover 1  
Tel.: 0511/81 61 05

**verkauft:** Fiat 124 Spider, EZ 6/83, 77 KW  
Sommerfahrzeug, 1A Zustand,  
schwarz, 28.000 km  
VB 23.800,- DM

**Sascha Nowozin**  
Pommernweg 2  
2059 Müssen  
Tel.: 04155/45 33

**sucht:** TÜV-Gutachten für Ronal AS1  
7 x 15 Felgen



**Jens O. Lütcke**  
Sachsenweg 45  
2000 Hamburg 61  
Tel.: 040/551 52 62

**sucht:** Rücklichter für CS 2 sowie  
Begrenzungsleuchte rot und  
Ölwannenschutz

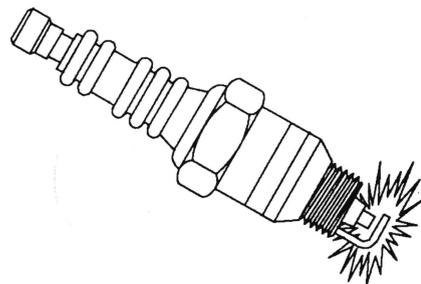


**Fritz G. Ramseier**  
Im Öschle 45  
7283 Oberndorf a.N.  
Tel.: 07423/16 75

**verkauft:** Motorhaube DS, neuwertig,  
mit Dämmschutz  
Preis: VHS

Schöner Abarth-Bausatz, Zink-  
druckguß, sehr exakt im Maßstab  
1:43, ca. 60 Einzelteile, viele  
Details und fotogeätzte Teile  
(Kühlergrill, Gitter unter Wischer-  
windleitblech (!), Haubengitter,  
Haubenhalteretc.), 2 Ausführungen  
(Rally Portugal 1974, siehe Titel-  
bild Ausgabe 1/89 sowie offizielle  
Rally-Version von 1973,  
je 85,- DM

**sucht:** Schwarze Sitzverstellungsblenden  
für BS-Sitze (mit Drehknopf)



*Denkt daran:*

*Die Bastelsaison hat begonnen -  
wer also noch Teile sucht oder verkaufen will,  
sollte zügigst eine Anzeige in die nächste  
Ausgabe setzen.*



*pininfarina liebhaber club deutschland e.v.*

*Hans-Jürgen Gerlach*

6802 Ladenburg Hirschberger Allee 39  
Telefonnummer privat Anrufbeantworter (06203) 17119

Ladenburg, den 9. November 1991

**Embleme, Anstecknadeln, Schlüsselanhänger, Broschüren, Bücher etc.**

**Wir bieten folgende Artikel sehr günstig an:**

- \* Original-Pininfarina-Embleme emailliert mit Krone DM 19,--
- \* Original-Pininfarina-Anstecknadeln emailliert DM 1,--
- \* Original-Pininfarina-Schlüsselanhänger DM 19,--
- \* Original-Pininfarina-Heft über Werksmuseum DM 6,--
- \* Original-Pininfarina-Heft über Alfa Romeo DM 6,--
- \* Original-Pininfarina-Buch über die Geschichte Pininfarinas ab 1930 DM 8,--
- \* Original-Pininfarina-Buch über alles von Pininfarina limitierte Auflage (nur 2000 Stück), sehr hochwertig DM 180,--
- \* Ersatzteile für Volumex-Spider noch Original-verpackt im Wert von DM 2340,-- in Deutschland für nur DM 1300,-- dabei sehr viel Gummi- und Chromteile nur Gesamtabnahme möglich
- \* Werkstatthandbücher Originale in Mengen verfügbar Preis nach Vereinb.

**Mindestwert der Bestellung: DM 200,--**  
**Zahlungsbedingungen: per Nachnahme**

**Bei Abnahme des kompletten Lagers wird nochmals auf den Sonderpreis ein Sonderpreis gewährt.**

---

**Bankverbindungen**  
Bezirkssparkasse Weinheim Kontonr. 03003566 (BLZ) 670 523 85

# In Amt und Bürden



**W**enn drei Deutsche sich treffen, dann gründen sie ihren Club", grient der Volksmund.

Doch im Ernst: Ohne die Vielzahl von Marken- und Typenclubs sähe manch ein Restaurator arg alt aus, würden sich Spinnweben um viele Pretiosen ranken. Manche Klassiker wären heute schlicht nicht mehr am Leben, hätte es vor zehn, fünfzehn Jahren nicht die ersten Nachfertigungsaktionen für Verschleißteile gegeben – von den Clubs organisiert!

Heute ist der Pioniergeist oft dahin, verpufft, vergessen. Unter dem Dach der Gemeinsamkeit wütet fast immer ein Kleinkrieg. Flügelkämpfe enden vor Gericht, Jahreshauptversammlungen driften dem Mief des Komödienstadels entgegen. Da wird gemutmaßt, vorgeworfen, gefordert, gemault, geschmolt, gegrollt. Alles läuft falsch, könnte schneller, besser, präziser funktionieren, wird den Männern an der ehrenamtlichen Clubspitze vorgeworfen – und überhaupt...! Qualifizierte Kritik bleibt, der Autor weiß es aus Erfahrung, fast immer in der Minderheit. Die Interessengemeinschaft verkommt zur Intrigen-gemeinschaft.

Unglaublich, was die Szene über die Männer des Clubs zu berichten weiß. X. bereichert sich am clubeigenen Teilelager. Y. kassiert Bestechungsgelder der Konkurrenz. Z. sorgt dafür, daß die

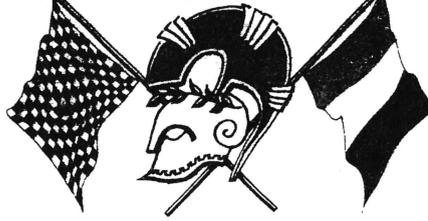
Nachfertigungsaktion von A. scheitert. B. hat ein Auto zum Nulltarif übernommen, das eigentlich dem Club geschenkt wurde. C. leistet demnächst den Offenbarungseid. Das alles sind übrigens keine Phantastereien eines frustrierten Motorjournalisten, sondern Originaltöne von der letzten Veterama in Mannheim. Gehört an einem einzigen Samstag.

Dem steht gegenüber, was mancher Club, dessen Spitze aus einem oder zwei Ehrenamtlichen besteht, zu verdauen hat: hunderte von schriftlichen Anfragen pro Jahr, Anrufe zu nachtschlafenden Zeiten, die Produktion einer Clubzeitung, die Wochenende um Wochenende frißt, Papierkrieg mit Buchhaltung, Kontenführung... Manche haben des Clubs wegen seit Jahren keine Hand mehr an die eigenen Autos gerührt, haben die Ehefrauen mit dem abendfüllenden Nebenjob vergrätzt – aber alles, was sie ernten, sind gallige Worte, ätzende Kritik, wüste Unterstellungen. Es soll Spezies geben, die das seit fast 20 Jahren wegstecken können.

Ihnen sei hier mal eben Dank gesagt. Denn ohne ihre Hilfe wäre manche Pretiose...

*Christian Steiger*

Christian Steiger  
OLDTIMER-PRAXIS-Redakteur



**C A R S T E N K A L E K**  
**SPIDER SERVICE HAMBURG**

GENERALÜBERHOLTER ZYLINDERKOPF / <u>EINBBAUFERTIG!</u> / 1 JAHR GARANTIE / IM AT:	DM 645,--
<b>NEUTEILE:</b>	
EIN- UND AUSLABVENTILE VENTILSCHAFTABDICHTUNGEN	
GENERALÜBERHOLTER MOTORBLOCK / 1 JAHR GARANTIE / ALLE MODELLE / IM AT:	DM 1.590,--
<b>NEUTEILE:</b>	
KOLBEN (AUCH TUNINGKOLBEN MÖGLICH) KURBELWELLEN- UND PLEUELLAGER DICHTUNGEN UND SIMMERINGE ZAHNRIEMENSPELLERLAGER WASSERPUMPE ÖLWANNE	
KOMPLETTMOTOREN (BIS 2,0L 130 PS) / 1 JAHR GARANTIE / ALLE MODELLE / IM AT:	DM 2.900,--
<b>NEUTEILE (ZUSÄTZLICH ZU MOTORBLOCK UND ZYLINDERKOPF):</b>	
EIN- UND AUSLABNOCKENWELLE ZAHNRIEMEN ÖLFILTER	
MOTOR AUS- UND EINBAU:	DM 750,--
GETRIEBEINSTANDSETZUNG	AB DM 570,--
GENERALÜBERHOLTE GETRIEBE / 1/2 JAHR GARANTIE / ALLE MODELLE / IM AT:	AB DM 1.140,--
<b>NEUTEILE:</b>	
LAGER KOMPLETT SYNCRINGE SCHIEBEMUFFEN SCHALTGABELN	
GETRIEBE AUS- UND EINBAU	DM 150,--
UMBAUKIT TURBO FÜR 2,0L KOMPLETT INCL. NEUEM TURBOLADER:	DM 2.450,--

Dieses ist nur ein Auszug aus unserem umfangreichen Angebot rund um den FIAT SPIDER. Wir führen nach Absprache sämtliche Karosserie-, Mechanik- und Elektrikreparaturen, größtenteils zu Festpreisen, durch. Auch bei technischen Problemen helfen wir gerne weiter.

Als Stützpunkthändler für die Firma O & S sind wir auch in Ersatzteilfragen stets ein kompetenter Partner. Alle gängigen Verschleißteile haben wir am Lager. Teile, die nicht am Lager sind, besorgen wir Ihnen innerhalb von 24 Stunden.

Rufen Sie uns an und lassen Sie sich von uns ein individuelles Angebot machen!

# KLAUS HERMANN MAYER KRAFTFAHRZEUGTECHNIK

## SPIDERTEILE-EXPRESS

Blech · Chrom  
Glas · Technik  
Elektrik



### WIR BIETEN AN:

- **Blechteile/Karosserieteile**  
z.B. Kotflügel vorn, alle Spider ab DM 345.-
- **Chromteile**  
z.B. Schwellerzierleiste, alle Spider DM 90.-
- **Fahrwerksteile**  
Satz Stoßdämpfer (4 Stück) DM 199.-
- **Kupplungsteile**  
z.B. Komplette Kupplung mit Scheibe, Druckplatte, Ausrücklager ab DM 139.-
- **Bremsteile**  
z.B. vordere Bremszange, neu (kein AT) DM 110.-
- **Beleuchtungsteile**  
z.B. Scheinwerfereinsatz H4, mit/ohne Standlicht, alle Spider DM 39.-

### NEU IM PROGRAMM:

Sitz- und Innenraumbezüge für alle Spider, Material und Absteppung jeweils wie Original, alle Farben, zur Selbstmontage weitmöglichst vorbereitet.

	Kunstleder	Echtleder
Vordersitz- und Lehnenbezug	DM 365.-	DM 795.-
Türtafelbezug, mit geschweißten Nähten	DM 98.-	DM 180.-
Kopfstützenbezug	DM 48.-	DM 90.-
Rückbanksitz- und Lehnenbezug	DM 435.-	DM 745.-
Seitenteilbezug hinten	DM 20.-	DM 70.-
Schalthebelhülle	DM 32.-	DM 44.-
Sonnenblenden (im Tausch)	DM 115.-	DM 140.-
oder <b>Komplettsatz</b>	DM 1595.-	DM 2995.-

**Preise jeweils einschließlich 14% MWSt.**  
**Auch auf diese Teile gewähren wir ausdrücklich 1 Jahr Garantie**  
**auf Paßform, Material und Verarbeitung.**

K. H. Mayer · KFZ-Technik · 7300 Esslingen  
Martinstr. 41-43 · Postfach 571 · Tel. 0711/353064 · Telefax 0711/357914

**KHM**