

SPIDER

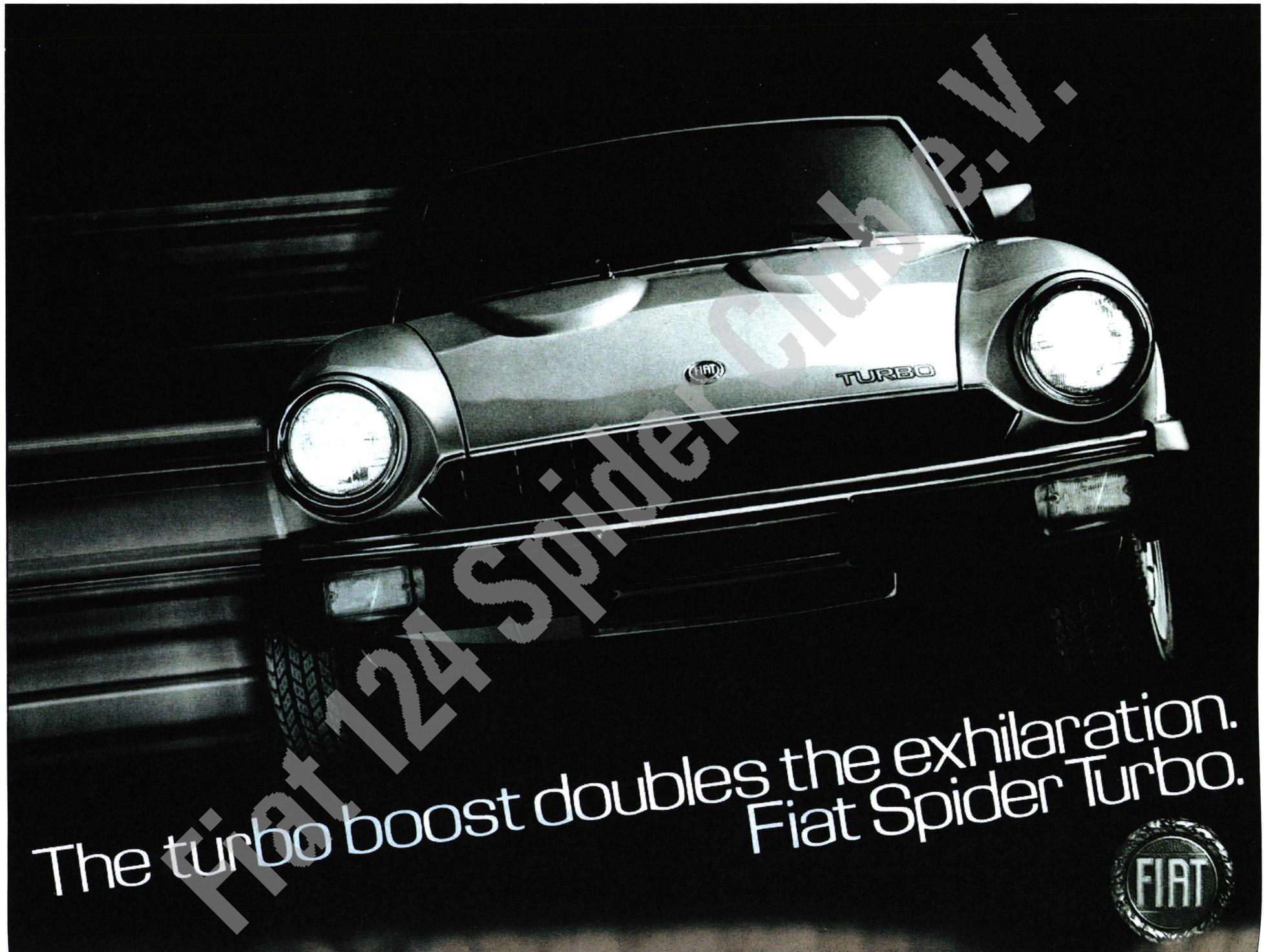


+++ Weihnachtsausgabe +++ Weihnachtsausgabe +++

Ausgabe 4/98

14. Jahrgang

7,- DM

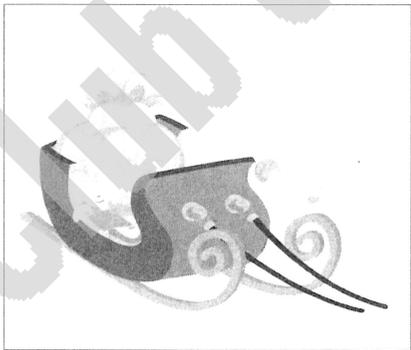
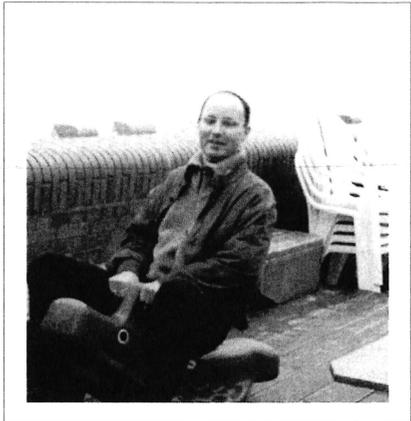


The turbo boost doubles the exhilaration.
Fiat Spider Turbo.



Inhaltsverzeichnis



	Editorial	4	
Technikblatt	Motorhistorie	5	
Reportage	Wahre Spidergeschichte	7	
Der Vorstand	Weihnachtsgruß	11	
Rubriken	Mitgliederbewegung	12	
	Regionales	12	
	kurz & bündig	14	
	Termine	15	
	Teilemarkt	16	
Umfeld	Internet	18	
	Herbsttreffen an der Nordsee	19	
	USA-Preisstatistik	22	
Redaktionsschluß:			Themenvorschläge
1. März 1999			<ul style="list-style-type: none">- Reiseberichte- Wahre Spidergeschichte- Fotos (auch ohne Text)- Erfahrungsberichte mit Reparaturkits
Titelfoto			
Französischer AS von Vincent L'Abbe aus dem Internet			



Eine Adventsgeschichte

Die Adventszeit hatte angefangen, Petrus hatte uns Schnee geschickt und wir begannen gerade, uns auf die Weihnachtszeit einzustimmen – da folgte der Schock: Uli informierte uns telefonisch, daß es keine Weihnachtsausgabe des Spider-Magazins geben würde. Joachim hätte erneut keine Zeit für seine Redakteurspflichten gefunden.

Ein Weihnachtsfest ohne nenbaum? Das darf nicht sein! sprechung beschlossen wir dazuspringen. Nun hieß es also, druckreife Zeitung zu erstellen.



Spider-Magazin unter dem Tan-Nach kurzer abendlicher Lagebeher, kurzfristig (und einmalig!) eininnerhalb von 14 Tagen eine

Zum Glück wurden wir von anderen Spideristi und natürlich auch von Uli und Uwe mit Artikeln und Infos tatkräftig unterstützt, so daß sogar noch eine 24-seitige Ausgabe zustande kam. Dadurch hatten wir in den letzten zwei Wochen zwar ziemliche Hektik aber auch viel Spaß, und wir sind sehr froh, daß man sich – gerade in solchen Ausnahmesituationen – immer wieder auf den Zusammenhalt in unserem Club verlassen kann.

In diesem Sinne wünschen wir Euch ein frohes Weihnachtsfest, einen guten Rutsch ins Neue Jahr und natürlich viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe!

Ralf & Claudia

+++ Spider-Magazin Hotline mit Faxanschluß: +++

0 6 1 3 1 / 8 8 2 1 8 1

+++ Spider-Club Hotline: +++

0 6 1 9 6 / 6 4 4 0 9 7

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Robert-Stolz-Str. 52, 65812 Bad Soden. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 7.-DM je Heft, im Jahresabonnement DM 45.- frei Haus. Auflage 270 Stück.

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

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/94

Satz&Layout:

Ralf de Vrée

Beethovenstr. 34a

22941 Bargtheide

Tel.: 04532 / 261319

Druckerei Kindermann

Holzofstr. 10

55116 Mainz

Druck:

Anzeigenleitung: Joachim Häring

Mitglieder d. Redaktion:

Ralf de Vrée (rdv)

Ulrich Kronenberg (uk)

Joachim Häring (jh)

Uwe Wagner (uw)

Internetadresse:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

Volksbank Taunus eG

BLZ 500 922 00

Kto.-Nr. 85 58 04



Motorhistorie

Abgesehen von Flugmotoren und historischen Rennmotoren vertraute Fiat seit den 30er Jahren auf stoßstangengesteuerte parallel-hängende und leicht geneigte Ventile. Damit erschienen auch die Nachkriegsmodelle, u.a. ein 1,4-l-4-Zylinder und ein 2-l-V-8 (1952, 72 x 61,3 mm, bis 9,5:1 und 115 PS bei 6500/min). Eine besondere Rolle spielten Sportmotoren fremder Provenienz (von OSCA, 1959-64 und Ferrari, 1966-72).

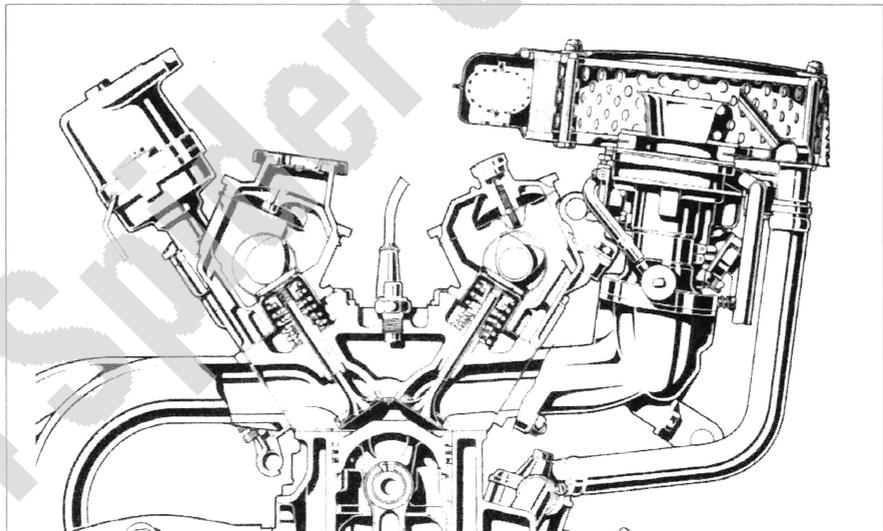
Der von Ferrari gekommene Aurelio Lampredi konstruierte für die 60er Jahre neue Vier- und Sechszylinder (1,3-2,1 und 2,3 l) mit V-förmig hängenden Ventilen (Auslaß um 8°, Einlaß um 40° geneigt im "polyspärisch" bearbeiteten Brennraum), trotz 40-42, später 50-52 PS/l überaus fortschrittliche Motoren.

Die ersten abgebildeten

bei 91 mm Zylindermittensabstand keine Wasserdurchtritte mehr offen, so daß die folgenden größeren Volumen längeren Hub erhielten. (Genauso entstanden die 1,3-l-Versionen der "128"-1-ohc-Vierzylinder bei 86 statt 80 x 55,5 mm mit zusammengewachsenen Zylindern.) Mit dem "125" lief erstmalig ein 2-ohc-Vierzylinder, u.a. dank deren Zahnriemenantrieb, in einer Großserie und preisgünstigen Mittelklasse (bei-

des im Vergleich etwa zu Alfa Romeo).

Die geschmiedete Kurbelwelle läuft im Graugußgehäuse in fünf Hauptlagern 53 mm Ø, besitzt 50,8-mm-Hubzapfen und vier Gegengewichte; die 130 mm langen Pleuel führen Autothermikkolben mit je 2 + 1 Ringen, dem obersten aus Sphäroguß verchromt. Den Zahnriemen zu den Nockenwellen bewegt eine untergesetzte seitliche Zwischen-



Fiat 124



welle, die über ein Schraubenradpaar die Ölpumpe antreibt - bei den meisten Motorvarianten zusätzlich den Verteiler, der hier (im Abarth-124-rallye) an der Auslaßnockenwelle sitzt. Den Zahnriemen samt Spannrad schützt ein L-förmiges Gehäuse.

Mit verschiedenen Hubräumen - 1,44 l (80 x 71,5 mm), 1,59 l (80 x 79,2 mm), 1,76 l (84 x 79,2 mm) - dann 1,37 l (78 x 71,5), 1,59 l (84 x 71,5), 2 l (84 x 90) - verschiedener Vergaserbestückung und Nockenform entstanden zahlreiche Leistungsstufen, u.a. für die Lancia-"Beta" mit eigenem Tuning daselbst. Die Eckwerte der käuflichen Motoren bildeten 80 PS bei 5800 ("Spec.-T", 1970) und 128 bei 6200 für den 124-Abarth-Rallye 1973, und zwar mit 9,8:1 und zwei Weber-Doppelfall-

strom 44 IDF, unveränderten Ventilen (41,4/36 mm), aber längeren Steuerwinkeln und höherem Hub 9,9 mm). Die Wettbewerbsmotoren, mit denen Fiat 1972 die Rallye-Meisterschaft errang (und 1974 ausgerechnet Lancia knapp unterlag), wurden auf 86 mm (!) und 1,84 l aufgebohrt, mit (etwas) größeren Ventilen, erweiterten Kanälen und 48er Vergasern versehen, dazu mit Rennkolben, -nocken und -auspuffanlagen. Sie standen mit 170 PS bei 7200/min und 19 mkp bei 5800 zu Buch, bevor moderne Vierventilköpfe 200 bis 210 PS mobilisierten ("homologiert").

Auch die 80er Jahre beförderten den klassischen Turiner "TC" keineswegs ins Museum: er kam nach den Mirafiori- in neue Argenta-, Ritmo- und Regata-Modelle, z.T. mit elektronischer Ein-

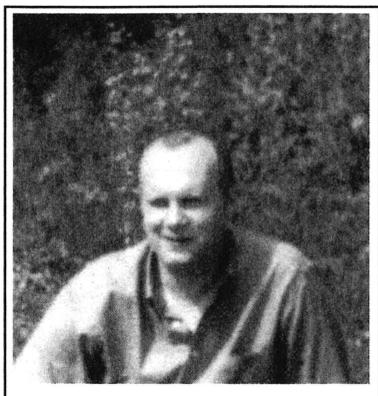
spritzung und Digitalzündung. Bei Lancia erhielt er gar 1983 mit 2 l Hubraum ein mechanisch angetriebenes Rootsgebläse - offenbar "sanft aufgeladen" für 100 kw (135 PS) bei 5500/min und 206 Nm bei 3300, im reinrassigen "Rally" allerdings für 151 kW (205 PS) bei 7000/min und 234 Nm bei 5000. Den 1,6-l-Motor im "Delta HF" wiederum bestückt Lancia mit einem Abgas-turbolader, der mit maximal 0,55 bar 95 kW (130 PS) bei 5600/min und 190 Nm bei 3700 entfaltet. Besondere Feinheiten sind die Ladeluftkühlung (!), die Motorverdichtung 8:1 dank natriumgekühlten Außenventilen und einem Klopfsensor für die Kennfeldzündung.

Grafik + Text wurden uns übersandt von Guido Brüning

Fiat 124



Wahre Spidergeschichte



Name: Peter Bleßmann
 Beitrittsdatum: 05.05.1997 (2. Beitritt)
 Typ: CS0
 Baujahr: 02/80
 Fahrgest.Nr.: 124CS000172105
 Kfz-Kennzeichen: HH-FK 15
 Farbe: schwarz/schwarz

Vor mehr als 9 Jahren, als ein gewisser Mazda MX-5 noch nicht in aller Munde war und generell Roadster und Cabriolets noch nicht zum alltäglichen Straßenbild gehörten, kam in mir der unbändige Wunsch auf, einen flotten Zweisitzer zu besitzen. Leider stand mir zu diesem Zeitpunkt nur ein begrenztes Budget zur Verfügung, und das zu dieser Zeit im hohen Norden noch ziemlich begrenzte Angebot an entsprechenden "offenen" Wagen machte die Auswahl der in Frage kommenden Modelle auch nicht leichter.

Verguckt hatte ich mich aber schon damals in eine kleine Lady aus Italien. Besonders die sportlich eleganten Rundungen, speziell in der hinteren Region, hatten es mir ziemlich angetan. Ihr Name war Fiat 124 Spider. Leider aber lagen die Preise 1989 für die zu meiner Favoritin ernannten Lady doch erheblich höher als z.B. für Ihre Cousine, den Alfa Romeo Spider.

Somit war die Sache leider relativ schnell entschieden, und ein Alfa Fastback Spider, Baujahr 1980 stand vor meiner Haustür. Dieser Wagen, mein erster Roadster, hat mir in den zwei Jahren, in denen ich ihn gefahren habe, sehr viel Freude gemacht, aber leider auch aufgrund der einen oder anderen

notwendigen Reparatur ein relativ großes Loch in meinem Geldbeutel hinterlassen. Und da sag noch einmal Jemand, daß Ladies kein Geld kosten.

Eines schönen Tages jedoch traf ich durch Zufall einen alten Schulkameraden wieder, und die Geschichte nahm ihren Lauf. Man kam ins Gespräch, und natürlich wurde die Frage nach der beruflichen Tätigkeit, der man jetzt nachgeht, gestellt. Er erzählte mir, daß er sich selbständig gemacht habe und alte Autos sowie Motorräder aus den USA importiere.

Mein Interesse an seiner Erzählung stieg schlagartig, vor allem nachdem er erwähnte, daß er gerade drei vorbestellte Fiat Spider reinbekommen hätte und einer seiner Kunden von der Bestellung zurückgetreten sei. Sofort versuchte ich das Gespräch darauf zu lenken, daß ich einen Alfa besaß aber schon seit längeren den Wunsch hegte, mein derzeitiges Mädels zu verlassen, um mit meiner eigentlich Auserwählten, einem Fiat Spider, endlich zusammen zu kommen.

Der Wink mit dem Zaunpfahl hatte vollen Erfolg. Nur zwei Tage später war ich stolzer Besitzer eines eisblauen US Fiat Spider CS0, Baujahr 1980. Mein Alfa wurde ohne große Begutachtung in Zah-

lung genommen und lediglich eine Zuzahlung von DM 1.000,— verlangt. Mein Wunsch war nun endlich in Erfüllung gegangen.

Sofort wurden alle meine Alfa-Ersatzteilkataloge aussortiert und über die Zeitschrift "Oldtimer-Markt" Adressen von Lieferanten für Fiat Ersatzteile herausgesucht, die ich um Zusendung ihrer Listen bat - schließlich kann man ja nie wissen. Irgendwann stieß ich beim Durchstöbern dieser Zeitschrift auf das dort abgedruckte Clubregister. Mit großer Freude registrierte ich, daß ein Fiat Spider Club e.V. gelistet wurde, der zudem noch in Hamburg ansässig war. Sofort wurde der Kontakt hergestellt, und wenig später bereits war ich Clubmitglied.

Zu diesem Zeitpunkt ergab sich für mich eine berufliche Veränderung, die unter anderem einen repräsentativen Firmenwagen mit sich brachte. Das war ja alles nicht so schlimm, aber was sollte ich nun mit meinem Spider machen, nachdem mir die Schlüssel für ein BMW 325i Cabriolet inklusive Windschott übergeben worden waren. Auch wenn ein solcher Wagen im Vergleich zum Spider ein wenig dekadent erscheinen mag und ich nun zu den Warmduschern gehören würde, entschloß ich mich zum Verkauf



meiner kleinen Lady. Mal ehrlich, wer braucht schon zwei Cabriolets.

Irgendwie hatte ich aber erhebliche Probleme, mein bestes Stück an den Mann oder die Frau zu bringen. Wollte ich sie im Inneren vielleicht gar nicht einfach so an einen Fremden abgeben? Ich weiß es auch nicht. Auf jeden Fall wurde sie doch nicht verkauft und statt dessen bei einem Bekannten für etwa eineinhalb Jahre in seiner Halle untergestellt.

Zwischenzeitlich hatte ich die Vorteile eines modernen Cabriolets zu schätzen gelernt. Und wenn der BMW mal in die Werkstatt mußte, was leider hin und wieder auch vorkam, mußte man sich zumindest über die Kosten keine Gedanken machen – schließlich war es ja ein Firmenwagen.

Ein Jahr später zogen wir mit unserer Firma um, und wie der Zufall es so wollte, waren dem Firmengebäude zwei kleine Hallen angegliedert. Die eine diente einmal als Lackierhalle und die andere als Garage. Strom, Licht, Heizung, Wasseranschluß und ein großer Kompressor waren vorhanden, und meine Chefs hatten glücklicherweise keinerlei Verwendung für diese Räumlichkeiten. Es war mir sofort klar! Chefs fragen, Spider holen. Gesagt, getan. Ich lieh mir einen Anhänger und fuhr meine Lady in ihr neues Zuhause.

Da ich schon immer gerne, aber bislang nicht allzu häufig, an meinen Wagen geschraubt hatte und nun auch die Bedingungen wie geschaffen für Schrauberorgien waren, beschloß ich, meinen Spider, der übrigens von der Substanz her noch tiptop war, zu zerlegen und neu aufzubauen.

Zwischenzeitlich konnte ich meine Chefs sogar noch davon überzeugen, daß in solche Hallen doch prima eine Hebebühne passen würde. Ich muß wohl sehr überzeugend gewesen sein, denn drei Wochen später stand sie da.



Einer kompletten Überholung des Wagens stand nun nichts mehr im Wege.

Nach und nach und vor allem in aller Ruhe begann die Zerlegung. Bis auf den Motor, den ich seinerzeit schon gegen einen nagelneuen Argenta-Motor ausgetauscht hatte, und das Getriebe stand mein Spider nach etwa zwei Monaten völlig zerlegt vor mir. Eine leichte Unsicherheit machte sich breit. Sollte sich dieser ziemlich nackte und jungfräuliche Rahmen wirklich jemals wieder in einen fahrtüchtigen Spider mit TÜV-Segen verwandeln können?

Auch die Kommentare meiner Arbeitskollegen, die sich hin und wieder mit einem skeptischen Lächeln im Gesicht einen Eindruck vom Vorankommen meiner Arbeit verschafften, verunsicherten mich eher, als mich in meinem Vorhaben zu bestärken, zumal ich gelernter Schreibtischtäter bin und bislang eigentlich seltener mit einem Schraubenschlüssel oder größerem Werkzeug in der Hand anzutreffen war.

Doch nun war mein Ehrgeiz geweckt. Sämtliche Verschleißteile, ein neuer Teppichsatz, ein neues Stoffverdeck sowie etliches Zubehör, auf das ich später noch zu sprechen kommen werde, mußten her und wurden kurzerhand

bestellt. Teile wie die Achse, Stabilisatoren, der Tank und das Verdeckgestänge wurden abgeschliffen, versiegelt und neu lackiert. Intakte Klein- und Chromteile wurden intensiv gereinigt. Die Sitze, Sitzbank, Persenning und die Türverkleidungen wurden einem Sattler meines Vertrauens übergeben, um sie neu beziehen zu lassen. Der Radio- und der Mittelkonsole wurde je ein Reparaturüberzieher spendiert.

Plötzlich jedoch verließ mich die Lust zu schrauben, und auch das Bestellen von Ersatzteilen war nicht mehr ganz so spannend. Die "kurze" Erholungspause tat aber nicht nur mir, sondern auch meinem Geldbeutel sehr gut. Zwei Jahre später war ich dann wieder voll da, und es konnte weitergehen.

In dieser doch etwas länger geratenen Schöpfungspause hatte ich jedoch einen Entschluß für mich und meinen Spider gefaßt. Der Firmenwagen mußte weg und der Spider wieder her. Meine Chefs waren über meinen Entschluß zwar ein bißchen verwirrt aber dennoch einverstanden. Der Termin stand fest. Ende März '97 sollte der Spider wieder auf Hamburgs Straßen rollen.

Jetzt hatten wir aber schon September, und meine Liebste war



noch nicht einmal neu lackiert. Sofort wurde Urlaub eingereicht, und drei Wochen später war der Wagen schwarz. Schon auf der Rückfahrt vom Lackierer via Anhänger fielen mir die neugierigen Blicke von Otto-Normalautofahrer auf. Die jetzt plötzlich positiven Kommentare meiner Arbeitskollegen, als ich auf den Hof gefahren kam, motivierten mich erneut, nun endlich mit dem Zusammenbau des Wagens zu beginnen.

Jetzt ging es richtig los. Sämtliche Teile lagen bereit, ebenso ein umfangreicher Satz neuer V2A Schrauben. Den Einbau der Bremsanlage und der Achsen, den Unterbodenschutz, die Hohlraumversiegelung und alle Arbeiten am Fahrwerk (Gasdruckdämpfer, Tieferlegungssatz und Spurverbreiterung) hatte ich bereits vor dem Gang zum Lackierer abgeschlossen. Nun konnte ich mich an die Anbauteile machen. Scheinwerfer und Rückleuchten eingebaut, Stoßstangen, Kühlgitter und den Spoiler montiert – fertig.

Dann wurde es etwas heikel, denn die Elektrik war dran. Es mußte nun eine Alarmanlage mit Bewegungsmeldern und dreifacher Wegfahrsperrung integriert werden. Auch mußte ein Plätzchen für die Mechanik und die entsprechenden Kabelanschlüsse der nachgerüsteten Fensterheber sowie der Zentralverriegelung gefunden werden. Der Platz, um solche Geschichten in einen Spider zu bauen, war eigentlich nicht vorhanden, es ging aber trotzdem irgendwie.

Auch wenn man sich jetzt fragen mag, was solche Sachen in einem Spider zu suchen haben, möchte ich auf diesen Komfort, der inzwischen bei fast jedem Mittelklassewagen Standard ist, nicht verzichten. Gut verzichten kann ich hingegen auf ein Windschott, das an einem Spider wirklich nichts zu suchen hat, im BMW aber doch ganz angenehm gerade an kälte-

ren Herbsttagen war.

Nach etlichen zermürenden Stunden mit vielen bunten Kabeln war es dann tatsächlich soweit – der erste Funktionstest stand an. Ein Druck auf die Fernbedienung der Alarmanlage, und die Türen wurden verriegelt, die Fenster fuhren automatisch hoch und die Alarmanlage schaltete sich scharf. Dieser Erfolg beflügelte mich regelrecht. Was sollte mich jetzt noch aufhalten!?

Einige Wochenenden später war auch der Innenraum fertig. Die Armaturen inklusive des nachgerüsteten Öldruckanzeigers, alles mit neuen Chromringen bestückt, sahen prima in dem ebenfalls neuen Satz Wurzelholzverkleidungen aus. Auch die Radio- sowie Mittelkonsole haben komplett Wurzelholz abbekommen, nicht zu vergessen die Türarmlehnen und der obere Abschluß der Türverkleidungen.

Zuletzt mußte nun noch das neue Verdeck aufgezogen werden. Glücklicherweise fand ich in einer etwas älteren Ausgabe der "Oldtimer-Markt" eine sehr gut beschriebene Arbeitsanweisung. Mit dieser Hilfe war das Dach nach etwa drei Stunden perfekt aufgezogen. Kaum zu glauben, ich war fertig. Zu meiner Verwunderung war auch kein Teil übriggeblieben, und es funktionierte tatsäch-

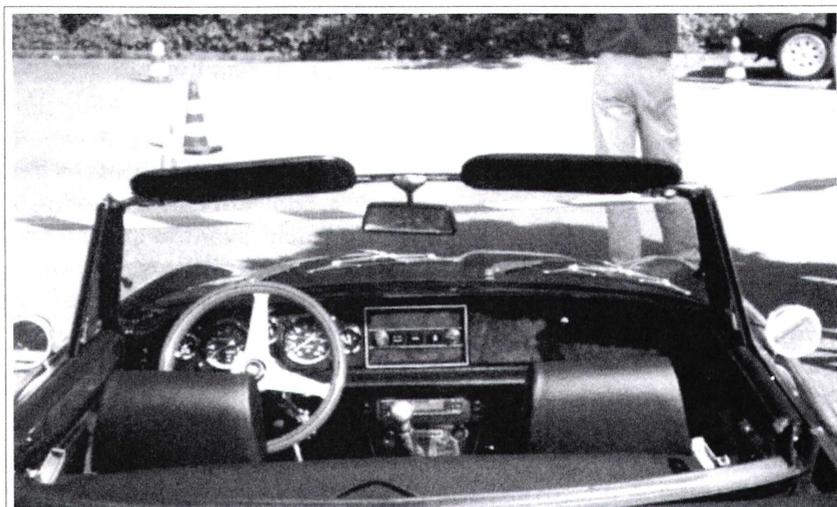
lich alles.

Nun mußte ich nur noch die Spur, den Bremskraftregler und die Scheinwerfer einstellen lassen und ASU machen, um dann anschließend noch das letzte Abenteuer in Deutschland zu bestehen: die BAURAT-Abnahme.

Eine kleine Werkstatt um die Ecke kam mir dafür recht gelegen. Der Chef dieser Werkstatt bot mir an, neben den von mir in Auftrag gegebenen Einstellarbeiten auch die Baurat-Abnahme gegen eine äußerst geringe Gebühr für mich zu erledigen. Dankend und in der Annahme, daß ein Fahrzeug leichter durch die Abnahme kommt, wenn eine ansässige Fachwerkstatt den Spaßmacher vorführt, als wenn ein Privatbastler sein bestes Stück zur Abnahme vorbei bringt, habe ich sein Angebot angenommen.

Eigentlich konnte nichts schiefgehen. Für sämtliche Anbauten waren entsprechende Gutachten vorhanden, die Bremsen und alles andere funktionierten einwandfrei, und es lag sogar eine Bestätigung von FIAT vor, die mir die Eintragung des US-Kat's ermöglichen sollte, sowie eine Unbedenklichkeitserklärung für den Rumpfmotor des Argenta. Alles im allem waren wir perfekt vorbereitet.

Offensichtlich aber nicht perfekt genug. Beim ersten Anlauf





kam der Blaumann sogar in die Werkstatt. Nachdem er jedoch realisiert hatte, was ich alles eingetragenen haben wollte (Felgen, Reifen, Tieferlegung, Spurverbreiterung, Lenkrad, KAT, Auspuff), verließ er fluchtartig den Ort des Geschehens. Angeblich hatte er für mein Anliegen nicht ganz soviel Zeit eingeplant, und überhaupt müßte er sich die Eintragung des Kat's erst von seinem Chef absegnen lassen.

Der zweite Anlauf fand dann in meinem Beisein einen Tag später auf dem Gelände des TÜV statt. Sämtliche Prüfer, die den Wagen sahen, waren begeistert. Einer machte mir sogar ein Kaufangebot. Alles aber uninteressant, ich wollte nur die Plakette. Aber auch am diesem Tag wurde sie mir verwehrt. Ergebnis: "erhebliche Mängel".

Ich konnte es einfach nicht fassen. Zum einen bemängelt der "freundliche" Herr in blau, daß der hintere Auspufftopf gegen die Hinterachse schlägt, und zum anderen, daß die vorderen Felgen bei voll eingeschlagener Lenkung und voll ausgefedertem Fahrwerk am oberen Schwingarm schleifen.

Mein Hinweis, daß dieser Fahrzeugzustand sowieso nur bei einem Sprung über eine Fahrbahnkuppe mit gleichzeitigem vollen Lenken nach links oder rechts denkbar wäre und dieses unausweichlich einen fürchterlichen Abgang des Fahrzeuges in die Wallachei zur Folge hätte, wurde mit einem nüchternem Verweis auf die entsprechenden Vorschriften abgetan.

Vor unserem dritten Auftritt wurde daher der Auspuff etwas höher gehängt. Das Anschlagen der Felgen ließ sich aber trotz der montierten Spurverbreiterungen und der noch zusätzlich montierten original Fiat Distanzscheiben bei korrekt eingestellter Spur beim besten Willen nicht beheben. Es blieb nur eine Möglichkeit. Die

Spur wurde so verstellt, daß die beiden Reifen statt parallel zu laufen voneinander wegliefen.

Mit gemischten Gefühlen und einem leicht O-beinigen Spider ging es wieder zum Baurat. Auch dem Prüfer fiel die komische Reifenstellung sofort auf. Das Schleifen der Felgen am Schwingarm war aber weg – kein Wunder auch. Der Prüfer war zufrieden. Sein einziger Kommentar zur komischen Reifenstellung war lediglich: "Die Einstellung der Spur kann aber nicht korrekt sein, egal, für die korrekte Einstellung der Spur gibt es keine Vorschrift".

Es war geschafft. Mir wurde ein neuer Fahrzeugbrief übergeben. Zwar haben die Ingenieure leider vergessen, mein Nardi-Lenkrad einzutragen, und es wurde noch geringfügig bemängelt, daß mein US-Tacho nur bis 140 km/h und nicht bis zur eingetragenen Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h anzeigt, aber wen interessiert so etwas noch an einem solchen Tag. Am 17.03.97 wurde ich für alle Mühen und Entbehrungen endlich belohnt. Mein Spider stand angemeldet vor der Tür, und die Sonne lud zur ersten open-air-Fahrt nach über fünf Jahren ein.

Nun mußte ich nur noch den Kontakt zum Club wieder herstellen. Zwischenzeitlich war ich ausgetreten, da mir eine Mitgliedschaft ohne Spider nicht so sinnvoll erschien. Ich schlug also wieder einmal die "Oldtimer-Markt" auf und war ein bißchen verwirrt, da ein FIAT Spider Club in Hamburg nicht mehr gelistet war. In fand nur eine Anschrift in Bad Soden. Egal, Brief geschrieben und mich nach eventuellen Zusammenhängen mit dem damals in Hamburg ansässigen Club erkundigt.

Kurz darauf erhielt ich eine sehr freundliche Antwort von unserem Häuptling Uli, in der er mich neben dem Umzug des Clubs noch über das anstehende Pfingsttref-

fen in Bad Segeberg informierte. Sehr gut, kurzerhand wurde der Clubantrag ausgefüllt, und wenig später konnte ich die mir übersandte Clubplakette montieren. Anschließend wurden Ines und Jürgen (der im Norden inzwischen als der Tausend-Mark-Mann bekannt ist) über meine Teilnahme an dem Treffen informiert.

Ein paar Wochen danach war es dann endlich soweit - das für mich erste Clubtreffen. Leider fing es aber für mich gleich mit einer kleinen Panne an. Irgendwie verirrte sich mein Autoschlüssel beim Tanken in Bad Segeberg in meinen Kofferraum, der sich ohne diesen Schlüssel leider nicht zum Öffnen überreden ließ. Dieser kleine Zwischenfall ermöglichte mir unverhofft schon die ersten Kontakte zu anderen Spideristi, die auch an dieser Tankstelle ein bißchen Sprit zu sich nehmen mußten.

Leider paßte aber kein anderer Kofferraumschlüssel bei mir. Auch Jürgens Schlüssel-Sammelaktion, die parallel in seiner Werkstatt stattfand, wo sich gerade einige Spideristi zur Behandlung kleinerer Wehwehchen eingefunden hatten, brachte nicht den gewünschten Erfolg. Letztlich halfen nur rohe Gewalt und ein Schraubendreher.

Der durchweg sehr positive Eindruck, den mir die an der Tankstelle anwesenden Clubmitglieder vermittelten, hat sich später beim eigentlichen Clubtreffen und auch bei den anschließenden Treffen voll bestätigt. Ich kann den zahlreichen passiven Clubmitgliedern daher nur raten, sich die Aktivitäten, die mehrmals im Jahr stattfinden, einmal anzuschauen. Ich bin davon überzeugt, daß auch Ihr sicherlich begeistert sein werdet.

Peter Bleßmann





Weihnachtsgruß

Wir hatten es bereits in der letzten Ausgabe unseres *Spider Magazins* angekündigt: Der erste Vorsitzende und der Kassenwart werden auf dem nächsten Pfingsthaupttreffen 1999 für eine Wiederwahl aus privaten Gründen nicht zur Verfügung stehen.

Aber auch bei unserem Chefredakteur und 2. Vorsitzenden Joachim Häring wird aufgrund beruflicher Weiterentwicklung die Freizeit immer geringer. Letzte Woche stand sogar die Weihnachtsausgabe des *Spider Magazins* zur Disposition.

Grund genug für uns, eine Alternative zum Erstellen des letzten *Spider Magazins* in diesem Jahr zu suchen.

Das rechtzeitige Erscheinen dieses *Spider Magazins* vor dem Weihnachtsfest ist der Beweis dafür, daß nicht nur Spontanität und Einsatz zu den Tugenden der Spideristi gehören.

Für das schnelle Einspringen als Redaktion danken wir ganz herzlich unseren Hamburger Freunden Claudia und Ralf de Vrée mit Unterstützung des kleinen Marc, die kurz entschlossen für Joachim und Andrea Häring eingesprungen sind. Wir denken, damit im Sinne unserer Mitglieder entschieden zu haben.

Mit den fast 200 kleinen Spidern, die jetzt kurz vor Weihnachten nicht nur in Deutschland unterwegs zu Euch sind, wollen wir ein kleines Präsent als Dankeschön für das gelungene Spiderjahr an alle Mitglieder versenden.

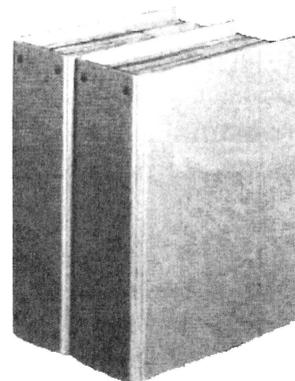
Ein frohes Weihnachtsfest und einen glücklichen Start in das Neue Jahr wünschen Euch

Uli Kronenberg
- Vorsitzender -

Uwe Wagner
- Finanzen -

Unser Zeitschriftensammler für das
Spider-Magazin

f. 5 Jahrgänge
m. Spiderclub-Aufkleber
DM 12,-
+
Porto & Verpackung



Vervollständigt Euer Archiv!



Neue Mitglieder

Thomas Rudeloff	Steinfurther Str. 4 A 61231 Bad Nauheim	06032/970123 Region 8
Bernhard Weizäcker	Breitensteinstr. 7 72768 Reutlingen	07121/622207 Region 9
Herbert Hofmann	Nordring 30 63820 Elsenfeld	06022/5216 Region 8

Adressenänderung

Michael Grellert	Bayernstr. 17 34225 Baunatal	Telefon ??? Region 6
Jörg Lehle	Türmchenwall 50668 Köln	Telefon ??? Region 7

Nordlichter, die I.

Die Vorweihnachtszeit hatte begonnen, und so fand am 5. Dezember die inzwischen schon traditionelle Julklapp-Feier der Nordlichter statt. Diesmal wurde der Abend von Sönke und Ina in Lüneburg ausgerichtet. Nach einer teilweise etwas rutschigen Anreise auf der verschneiten Autobahn und einigen Irrfahrten durch die Einbahnstraßen um Lüneburgs Altstadt fanden sich dann 10 Spideristi und zwei Spider-Zwerge bei den Gastgebern ein.

Zuerst wurde natürlich für das leibliche Wohl gesorgt, doch dann ging es sehr schnell zur Sache: Der Würfelkampf um die mitgebrachten Gaben begann. Die Regelauslegung war manchmal etwas chaotisch, und es war auch nicht immer einfach, den aktuellen Standort des begehrten Süßigkeitentellers auszumachen, doch schließlich schrillte die Eieruhr, und mit einem erleichterten oder auch entsetzten Aufschrei sicherte sich jeder sein Geschenk. Nachdem sich die Aufregung gelegt hatte, forderten Ines und Jürgen dann zum Wettpuzzlen auf. Jeder Teilnehmer bekam ein kleines Fiat-Seicento-Puzzle, das es zusammensetzen galt. Dem Schnellsten winkte als Preis ein 1:18-Modell eines Porsche 356, und nach einem heißen Finish siegte letztlich Christians Systematik über Shortys flinke Finger.

Der Rest des Abends wurde mit mehr oder weniger erregten Diskussionen über die Zukunft des Spider-Clubs verbracht, bis es Zeit wurde aufzubrechen, denn schließlich mußten noch die Stiefel für den Nikolaus herausgestellt werden. Auf alle Fälle war es ein gelungener und sehr lustiger Abend, für den wir uns an dieser Stelle nochmals ganz herzlich bei Sönke und Ina bedanken wollen.



Stammtisch Köln

Unser Kölner Regionalleiter Guido Brüning hat sich für seine Region – und natürlich auch für alle anderen interessierten Spideristi – einen besonderen Service einfallen lassen und eine eigene Homepage für den Kölner Stammtisch eingerichtet. Die Internet-Adresse lautet: <http://home.t-online.de/home/Guido.Bruening/index.htm>

Nordlichter, die II.

Gleich zwei Änderungen gibt es für den gemeinsamen Stammtisch der Regionen Hamburg und Schleswig-Holstein zu melden. Zum einen wurde die Kneipe, in der sich die Stammtisch-Runde regelmäßig zusammensetzt, von "Harmonie" in "Roxie" umbenannt. Zum anderen wurde der Termin neu festgelegt - von 1999 an trifft man sich nun jeden zweiten Montag im Monat ab ca. 19.30 Uhr. Beginnen soll dieser neue Turnus mit einem Neujahrstammtisch am 11.01.1999, zu dem auch ganz besonders herzlich die sonst nicht so aktiven Mitglieder der beiden Regionen eingeladen werden. Für alle hier nochmal die komplette Adresse:

Roxie
Alsterdorfer Str. 288
22297 Hamburg

Der Norden tauf auf

Wie jedes Jahr möchten Ines und ich Euch wieder einmal recht herzlich zum Frühjahrsputz in das Auto-Center-Südstadt, Neuland 5, 23795 Bad Segeberg einladen (keine Sorge, die Werkstatt braucht niemand zu putzen).

Termin : 27.03.1998 ab 10.00 Uhr

Neben der Möglichkeit, Euren Spider oder auch den Alltagswagen auf Hochglanz zu polieren, können auch kleinere Reparaturen gegen ein geringes Entgelt durchgeführt werden. Natürlich wird auch wieder jede Menge Kaffee und Kuchen für Euch bereitstehen. Klöner sind ebenfalls herzlich willkommen.

Ines und Jürgen Loch

Spidermagazin-Werbung

Mit Annoncen im Spider-Magazin erreicht man eine fachkundige Zielgruppe - und das zu äußerst günstigen Tarifen. Es gelten folgende Preise (Stand 7/94):

	<u>Rasteranzeigen</u>	<u>Strichanzeigen</u>
1/1 Seite 4-farbig		390,- DM
1/1 Seite s/w	330,- DM	290,- DM
1/2 Seite s/w	220,- DM	180,- DM
1/4 Seite s/w	140,- DM	100,- DM
<u>NEU</u> : Beileger		400,- DM

Bei Mehrfachplatzierungen wird bis zu 10% Rabatt gewährt.
Spidermagazin-Werbung lohnt sich!



Septembertreff bei O&S

Alle zwei Jahre lädt die Fa. O&S in Vlotho zu einem Tag der offenen Tür ein. Zur diesjährigen Veranstaltung wurde nicht nur eine gemeinsame Anfahrt vom FIAT-Händler in Coesfeld organisiert, sondern es wurde auch wieder für das leibliche Wohl gesorgt.

Am 19.9.98 kamen dann mehr als 200 Spiderfahrer, die ein Verkehrschaos in der näheren Umgebung von O&S produzierten. Sie konnten sich einen Einblick in die Werkstatt und die Sattlerei verschaffen sowie die aktuellen Restaurierungsobjekten begutachten. Es wurde bis Mitternacht geschwoft, so daß nicht nur der Teilnehmer mit der weitesten Anreise (aus Dresden) eine Übernachtung vor Ort nutzte.

Hr. Schiminsky zieht folgendes Resümée: Aufgrund des Andranges wird es die Veranstaltung in dieser Form wohl nicht wieder geben, da der Rahmen hierfür eindeutig gesprengt wurde. Er hat außerdem Sorge um die aktuelle Wertschätzung des FIAT Spiders: "Einige Besucher hatten nicht mal das Geld, sich eine Wurst zu kaufen geschweige denn für Reparaturen!"

Die Fa. O&S bietet alle Dienstleistungen für den FIAT Spider aus einer Hand. Außerdem haben sie konkurrenzfähige, aber auch "restaurierungswürdige" Teile im Angebot.

Noch ein Buch

Ein weiteres Buch wurde im Internet entdeckt: Der Autor R.M. Clarke hat unter der ISBN-Nr. 1870642244 das Buch "FIAT-Pininfarina 124 und 2000 Spider, 1968-85" veröffentlicht. Als Publisher wurde "Motorbooks International, Publishers & Wholesalers, Incorpor." angegeben. Beim Internetbookstore "Barnes&Noble" unter der Internetadresse www.barnesandnoble.com kostet dieses Buch \$16.95. Als Special Order muß man mit einer Lieferzeit von 3-5 Wochen rechnen.

Spider zu vermieten!

Wer auch im USA-Urlaub nicht auf das Offenfahren im vertrauten Spider verzichten möchte, der sollte nach Charlottesville, Virginia, zur Fa. Sports Car Rentals fahren. Dort kann man für \$80 pro Tag oder \$150 fürs Wochenende einen 81er FIAT 124 Spider 2000 mieten. Solltet Ihr Interesse an weiteren Details haben, dann wendet Euch an:

Infos: John K. Pollock, President
Tel.: +1 (804) 823-4442
E-Mail: info@sportscarrentals.com

Fiat 2000 Spider (1981)



This Fiat Spider is a fine handling and quick roadster. It has a five speed, fuel injected 2 liter engine and superb Italian styling. A small rear seat and easy-to-operate convertible top make the Fiat very popular.



Spiderhochzeit

Selbstverständlich standesgemäß im Spider führte unser langjähriges Mitglied Hubertus Labes seine Braut in Richtung Traualtar. Hubi und Nicole heirateten am 22.08.1998 in Hohenstein/Holstein. Nachträglich unsere herzlichsten Glückwünsche!



Frühjahrstreffen 24.-25.04.1999

Zur Saisoneroöffnung laden Thomas Gossler und seine Frau nach Hof in Bayern ein. Da die Anreise für einige diesmal etwas länger ausfällt, kann die Unterbringung natürlich auch wieder bereits ab Freitag, dem 23.04. erfolgen. Näheres entnehmt Ihr bitte den beiliegenden Anmeldeunterlagen, oder Ihr meldet Euch unter Telefon 09281/87494.

Internationales Treffen 30.04.-02.05.1999

Per e-Mail erhielten wir eine Einladung zu einem europäischen Cabrio- und Spider-Treffen. Die 3-tägige Tour startet in Livorno, von wo aus die Teilnehmer sich nach Korsika einschiffen, das im Rahmen dieses Treffens erkundet werden soll. Die Rückreise - natürlich wieder per Schiff - geht dann nach Savona. Die Kosten werden von den beiden Veranstaltern mit 600.000 bis 750.000 Lire angegeben. Eingeladen wurden Cabrio- und Spider-Enthusiasten aus mehreren europäischen Ländern. Nähere Infos erhaltet Ihr bei Sergio Ricchiuti, Telefon 0039/335/6179718 und David Natalini, Telefon 0039/348/2267646 oder unter der e-Mail-Adresse davnat@tin.it

Haupttreffen Pfingsten 22.-24.05.1999

Das Pfingsttreffen 1999 findet in Goslar-Hahnenklee im Harz statt. Wer am diesjährigen Pfingsttreffen teilnahm, erhielt bereits einige Infos und einen kleinen Vorgeschmack auf das geplante Programm. Nun liegen auch die Anmeldeunterlagen vor, die Ihr als Beilage in diesem Magazin findet. Weitere Infos gibt es bei Ina und Matthias Portugall, Telefon 05323/84368, Fax 05323/989099.

"Viva Italia 99" 18.-20.06.1999

Das bekannt Festival rund um die italienischen Flitzer findet diesmal in Eggenburg in Nieder Österreich statt. Infos gibt es bei Manfred Palmberger, Telefon 0043/2984/4564.



Verkaufe:

Fiat Spider CS2 1979, weiß / schwarz / rot (2-3), faire 9000,-DM, Auto wurde komplett für Eigenbedarf aufwendig fachmännisch restauriert. Das Auto befindet sich im Originalzustand. Aus gesundheitlichem Grund.
Harald von Mallinckrodt
<mailto:harald.vonmallinckrodt@t-online.de>
+49 2858 / 2970



Fiat 124 Spider 1975, 50,000 mi, Black with tan interior, Hard top, new soft top
Ken Greenwood
<mailto:sabgkids@mindspring.com>
+1 770-925-9825



NOTVERKAUF 124CS US: Bj 78, neues Verdeck, neue Vorderachse, elfenbeinbeige. Alu HECKRELING (Chrom-Holz), Deutsche Zulassung (Kurbelwelle defekt), hat 1 Jahr gestanden (warm), gegen VHB 2.500
Walter Albert
<mailto:wave@topmail.de>
+49 172 / 2875575



CD 30 Abarth Magnesiumfelge in gutem Zustand, Verdeckgestänge rostfrei, Doppelvergaser mit Ansaugbrücke, Gasgestänge und Luftfilterkasten Preis VB.

Oliver-Eliseo Duve
+ 49 911 / 5918-27
+49 911 / 24015-24



Doppelvergaser Solex P8, 5 Stück ALU-Felgen CD9 m. 5xJ13 mit Chromkappen, 5 Stück Stahlfelgen, 51/2xJ14 von 132er, Flammrohr 21 ie, Armatureträger und Mittelkonsole, Diverse Kleinteile
Rolf Bodewig
+49 0221 / 436472
Fiat Spider 124CS2, Bau-



jahr 80, amerik. Reimport, Automatikgetriebe, Farbe: blau, ca. 80 PS, ca. 131.000 km, TÜV: 98/09, Preis: 3.500.-DM
Eva Herrmann
<mailto:Eva.Herrmann@commit.de>
+49 89 / 7141638
Luftmengenmesser (Bosch),

CS1 '77 Spider, guter Zustand, einige neue Teile, kein Rost
Stefan Liebig
<mailto:liebig@email.com>
+49 171 / 362 5002
(ab ca. 20.11.)



DS124 Auspuffendtopf, Fabrikneu, DM100,-
Guido Bruening
<mailto:Guido.Bruening@t-online.de>
+49 2252 / 81812



BS1 Spider, still for sale, car is here in Spain, have pictures to email, following details: Cromadora wheels, dealer installed roll bar, perfect new OEM wood dash, excellent original steering wheel, stock original colour, new top (canvas) 1608 engine, stock US, redone vinyl dash and center console, passenger side mirror
Sandy Ogilvie
<mailto:sandyo@jet.es>
+34 93 792 8138



neu und original verpackt, FP 250,-DM
Sven Happel
+49 2235 / 6669

Teilemarkt



Motor für FIAT 124 Spider
CS2

Marco Benz
[mailto:swilrodt@uni-
muenster.de](mailto:swilrodt@uni-muenster.de)
+49 7265 / 4470



Fächerkrümmer für 2l i.e.,
Ölwannenschutz, Ölkühler,
Euro-Chromstoßstangen,
Differential, alte Ausführung

Rolf Bodewig
+49(0)0221-436472



Suche preiswerten Satz CD
30 Felgen, Zustand fast
egal, möglichst mit Reifen,
biete Klimakompressor DS
Daniel Pinks
[mailto:wdo@mailbox.hrz.tu-
chemnitz.de](mailto:wdo@mailbox.hrz.tu-chemnitz.de)



Für meinen Spider suche
ich eine Armaturenbrett-
verkleidung mit Hand-
schuhfach, abschließbar,
und Radiokonsole, zusätz-
lich brauche ich einen 2.
Außenspiegel. Gibt es
Windschots für 124er
Spider? Könnte es gut ge-
brauchen

Judith Severloh
[mailto:051432526@t-
online.de](mailto:051432526@t-online.de)

Suche:



Ich brauche für die linke
Tür meines 124-CS0 einen
Dreiecksfensterverschluß,
Radiokonsole und Mittel-
konsole

Saad Azfar
<mailto:azfar@vdi.de>
+49(0)211-727441
+49(0)0172-2040482 mo-
bil



Benötige dringend einen E-
Plan für einen 76er CS1 -
wenn es so etwas über-
haupt gibt (sieht nicht da-
nach aus, wenn man die
Haube aufmacht...). Möchte
irgend jemand meine
Abarth-Hörnchen gegen
passable BS-Stoßstangen
tauschen (Wertausgleich,
klar)

Nils P. Clasen

SpiderEuropa oder Volumex
für Spiderfan in England:
Ich suche original, Top-Zu-
stand DS SpiderEuropa
(nicht US Azzurra) oder
Volumex, Bj.83-85. Ideal-
Farbe metallic rot-braun
mit beiger Innenausstattung
und Dach. Kein Rost. Ich
werde dann das beste
Spider von England fahren!

Dave Gibbons
[mailto:dgibbons@kbc-
proc.co.uk](mailto:dgibbons@kbc-proc.co.uk)
<mailto:A2591697@infotrade.co.uk>
+44 1276 476149 (Heim)
+44 1932 835550 (Arbeit)
oder
+44 1932 854551 (Fax)



Suche Luftfilterkasten für
Fiat 2,0 Motor mit Weber
Registervergaser
Horst Nejedl
+49 172 / 7692008



Endstation USA

by Guido Brüning



Unsere neue Homepage

Es ist soweit. Zum 1.12.98 haben wir unsere neue Internetadresse aktiv geschaltet. Damit sind wir ab sofort im Internet unter folgender Adresse zu erreichen:

<http://www.fiatspider.de>

der Werbewert, so daß wir ab sofort Anzeigenschaltungen im Internet auf unserer Homepage anbieten werden.

Die Preise variieren nach Größe, Platzierung und Verknüpfung (mit oder ohne

Gäste-buchfunktion etc..).

Mein spezielles Anliegen bleibt das weltweite Spiderregister, in dem wir inzwischen über 620 Spider aufgenommen haben. Neben in- und ausländischen Spidern werden auch zerlegte oder verschrottete Spider regi-

Stand: 01.12.98

Home / home
 Registrierung / registration
 Mail / mail

Spiderregister / Registry FIAT 124 Spider

Aktueller Stand registrierter Spider / actual stand of registered spider
(nach Typ und Fahrgestellnummer / type & chassis no.)

Typ	type	AS	BS/BS1	CS/CS1	CSA	CS0	Turbo new	CS2	DS0/DS	DS_VX	Summe
Club	member	14	22	25	2	43	1	13	49	10	186
Gast/etc	guest..	34	55	85	3	108	6	54	75	6	433
Summe	sum	48	77	110	11	157	7	67	124	16	619
(Vormonat)	(last month)	(43)	(74)	(104)	(10)	(148)	(7)	(60)	(123)	(16)	(585)
Status	state	NEW	NEW	NEW	NEW	NEW		NEW	NEW		

In Anlehnung an die erfolgreiche amerikanische Seite www.fiatspider.com haben wir uns den prägnantesten Namen für unsere neue Homepage ausgesucht. Wir werden ab sofort die bekanntesten Suchmaschinen mit unseren neuen Seiten füttern, damit auch die Nicht-Clubinteressierten als erstes auf uns im Internet stoßen.

Mit dieser eindeutigen Adresse steigt natürlich auch

Sprung auf die Seiten des Werbenden). Als Fullservice bieten wir natürlich auch die Erstellung dieses Buttons oder Banners an. Interessierte wenden sich bitte an Norbert Stecher oder Ralf de Vrée!

Nach dem Wechsel stehen einige Neuerungen auf der Aufgabenliste. Neben einem moderneren Layout werden einige Funktionen des Anbieters implementiert (Bessere Formulare, Forum,

striert. Also, wer dort noch Informationen hat (wichtigste Merkmale: die Fahrgestellnummer, Farbkombination und der Ort), möge sich bitte beim Verfasser melden.

rdv



Herbsttreffen an der Nordsee

Genaugenommen hieß unser gemeinsames Ziel Wilhelmshaven. Die Einladung für das Wochenende vom 18. – 20. September hatten wir Erika und Jürgen Albrechts, selbsteingefleischte Spideristi und tief verwurzelte Club-Mitglieder, zu verdanken. Ich kannte Wilhelmshaven nur von der Landkarte und war dieser Stadt an der Küste niemals näher gekommen. Um das Wochenende von Anfang an richtig genießen zu können, hatte ich mich entschieden, bereits freitags den Weg Richtung Norddeutschland anzutreten.

Die Wetteraussichten für die kommenden Tage waren alles andere als rosig, und um so mehr war ich erfreut nach stau- und regenfreier Fahrt das Hotel "Am Stadtpark" erreicht zu haben.

Vor dem Hoteleingang wehten bereits unsere grün-weiß-roten Clubflaggen, und ebenfalls gut sichtbar stand das aktuelle Cabriolet-Modell aus dem Hause FIAT.

Da mir bis zum gemeinsamen Treffen am Abend noch ein paar Stunden Zeit blieben, entschied ich mich für einen Stadtbummel durch Wilhelmshaven. Doch bevor ich mich auf den Weg machte, holte ich mir die Erlaubnis, unsere neue, beim

Pfingsttreffen in Bad Honnef vorgestellte Club-Dia-Wand im Foyer des Hotels aufzubauen. Und jeder, der diese Dia-Wand zum ersten mal sieht, muß neidlos anerkennen, daß es sich hierbei um eine wirklich tolle Idee handelt, die wir den Organisatoren unseres diesjährigen Pfingsttreffens zu verdanken haben.

groß, und so konnte ich aus nächster Nähe bei einem herb-friesischen Bier entspannt der Musik zuhören. Nichtsahnend, daß ich diese Band zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal wiedersehen würde.

Zurück im Hotel waren inzwischen weitere Spider aus allen Himmelsrichtungen ein-



An der Nordseeküste

Herbsttreffen '98

Jetzt konnte ich meinen Ausflug Richtung Stadtzentrum beginnen. Während meiner kurzen Spider-Fahrt bemerkte ich wohlwollend den einen oder anderen blauen Fleck Himmel über mir, von Regen keine Spur. Mein Spaziergang führte mich durch eine Fußgängerpassage, an deren Ende eine Band, bestehend aus einer Frau und zwei Männern, spielte. Um diese Uhrzeit war der Andrang noch nicht allzu

getroffen. Erika und Jürgen waren sehr damit beschäftigt, die Anwesenden, teilweise altbekannte Gesichter aber auch neue Club-Mitglieder, herzlich und gut gelaunt zu begrüßen.

Das Abendessen wurde wie geplant im Hotel eingenommen. Saßen wir anfangs noch gemütlich in lockerer Runde, mußten wir mit fortschreitender Stunde näher zusammenrücken, denn immer mehr Spideristi reisten



bereits an diesem Abend an. Als eines der letzten Gästepaare begrüßten wir Pamela und Thomas Gossler aus Hof. Die beiden waren sage und schreibe 12 Stunden unterwegs auf ihrem Weg von Bayern nach Niedersachsen.

Das Samstagmorgen-Programm war reserviert für die bereits am Freitag Angereisten. Unser Ziel war der nahe gelegenen Öl- und Marinehafen von Wilhelmshaven.

Jürgen hatte seine Kontakte zur Marine spielen lassen, und so konnten wir mit unseren Spidern den Schlagbaum ungehindert passieren und auf das Marinegelände fahren. Ein Offizier nahm sich die Zeit, uns mit der jüngsten Geschichte von Wilhelmshaven und dem Aufbau des Marinestützpunktes vertraut zu machen. Während wir den

Ausführungen des Offiziers folgten, wurde es über unseren Köpfen immer grauer, passend zum Anstrich der Marineschiffe.

Am frühen Nachmittag war dann unsere Gruppe nahezu komplett, und wir gingen an Bord unseres Ausflugschiffs. Leider war die Sicht durch den aufziehenden Nebel leicht eingeschränkt, aber bei Kaffee und Kuchen wurden an den einzelnen Tischen die neuesten Spider-Nachrichten ausgetauscht. Nach ca. 2 Stunden Fahrzeit waren wir alle wieder an Land, und nach einem Bummel über die Strandpromenade ging es allmählich wieder zurück zu unserem Hotel.

Dem gemeinsamen Abendessen ging ein Sekt Empfang voran, bei dem Jür-

gen noch einmal, und diesmal alle 33 anwesenden Spideristi, herzlich begrüßte.

Danach ging es zum italienischen Abend. Essen und Trinken aus dem Land des Spiders begeisterte uns alle und ließ bei keinem irgendwelche Wünsche offen. Für jeden Teilnehmer hatte Jürgen ein kleines Geschenk parat, das ihm seine zahlreichen Sponsoren für dieses Herbsttreffen zur Verfügung gestellt hatten.

Die eigentliche Überraschung dieses Abends aber war eine Band, bestehend aus einer jungen, sehr attraktiven Frau und zwei ebenfalls jungen Männern, die uns mit ihrer Musik während des Essens bestens unterhielten. Was für ein Zufall, genau diese Band hatte ich am Tag zuvor bei meinem Spaziergang durch die Stadt gesehen. Als ich Jürgen auf diesen Zufall ansprach, mußte er herzlich lachen. Er erklärte mir, sichtbar stolz, daß diese junge Frau seine Tochter sei und ihren Eltern zu Liebe auf unserem Treffen einen kurzen Auftritt gab.

Nach einer mehr oder weniger geruh-samen Nacht machten wir uns nach einem reichhaltigem Frühstück auf zu unserer Ausfahrt durch



Fahrzeugparade

Herbsttreffen '98

Umfeld



Friesland. Bei überraschend gutem Wetter führte uns Jürgen durch bezaubernde Landstriche. Ein kurzes Stück fuhren 18 Spider, wie an der Schnur gezogen, auf einem Deich entlang. Und weiter ging es, durch kleine, blitzsaubere friesische Ortschaften. Nach zwei kurzen Foto-Stops am Wasser fuhren wir weiter zu einem ebenfalls idyllisch gelegenen Waldhotel, um uns für die anstehende Heimfahrt zu stärken.

Alle, die mit mir dieses Wochenende an der Nordsee verbracht haben, werden sicherlich zustimmen, wenn ich sage, daß die Zeit wie immer viel zu schnell verging. Vielen Dank Euch beiden, Erika und Jürgen.

Uli Kronenberg



Fiat 124 Spider



Vorstand

Funktion	Name/Adresse	Aufgabe	Telefon
1. Vorsitzender	Ulrich Kronenberg Robert-Stolz-Str. 52 65812 Bad Soden	Ansprechpartner für Mitglieder (tel. Kontaktperson), Sponsoren, Öffentlichkeitsarbeit, Repräsentation	06196/644097
2. Vorsitzender	Joachim Häring Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	Spider-Magazin, techn. Beratung für AS/BS, Händlerkontakte (tel. Kontaktperson)	06131/882181
Kassenwart	Uwe Wagner Am Hohenstein 12a 65779 Kelkheim-Fischbach	Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV	06195/910142
Beisitzer	Friedel Jürging Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	Techn. Beratung CS/DS, Sponsorenkontakte, Händlerkontakte	05732/81333

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Adresse	Telefon
1/Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24214 Gettorf	04346/5155
2/Hamburg	Christian Schlamp	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	040/6032290
3/Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
4/Friesland	Petrus Meyer	Nelkenweg 5 49762 Lathen-Ems	05933/8294
5/Bielefeld	Marco Kollmeier	Warburger Str. 44a 33098 Paderborn	05251/681554
6/Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37574 Einbeck	05561/81530
7/Köln	Guido Brüning	Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülpich	02252/81812
8/Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/882181
9/Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441/87301
10/München	Christoph Spanner	Sachsenkam 18 81369 München	089/7696699

Einfühlung und Vernunft.

F O R M A

Leidenschaft
des
Designs.

*Mehr als
sechzig
Jahre Autos
Pininfarina.
Autos,
die Epoche
machten,
Geschichte
schufen,
einen Stil
bestimmten.*



Rationalität
der
Produktion.

*Pininfarina
stellt
jährlich mehr
als dreissig-
tausend
Autos her.
Ein Produktions-
prozess
von totaler
Qualität.*



pininfarina

Ideenschöpfer. Automacher.