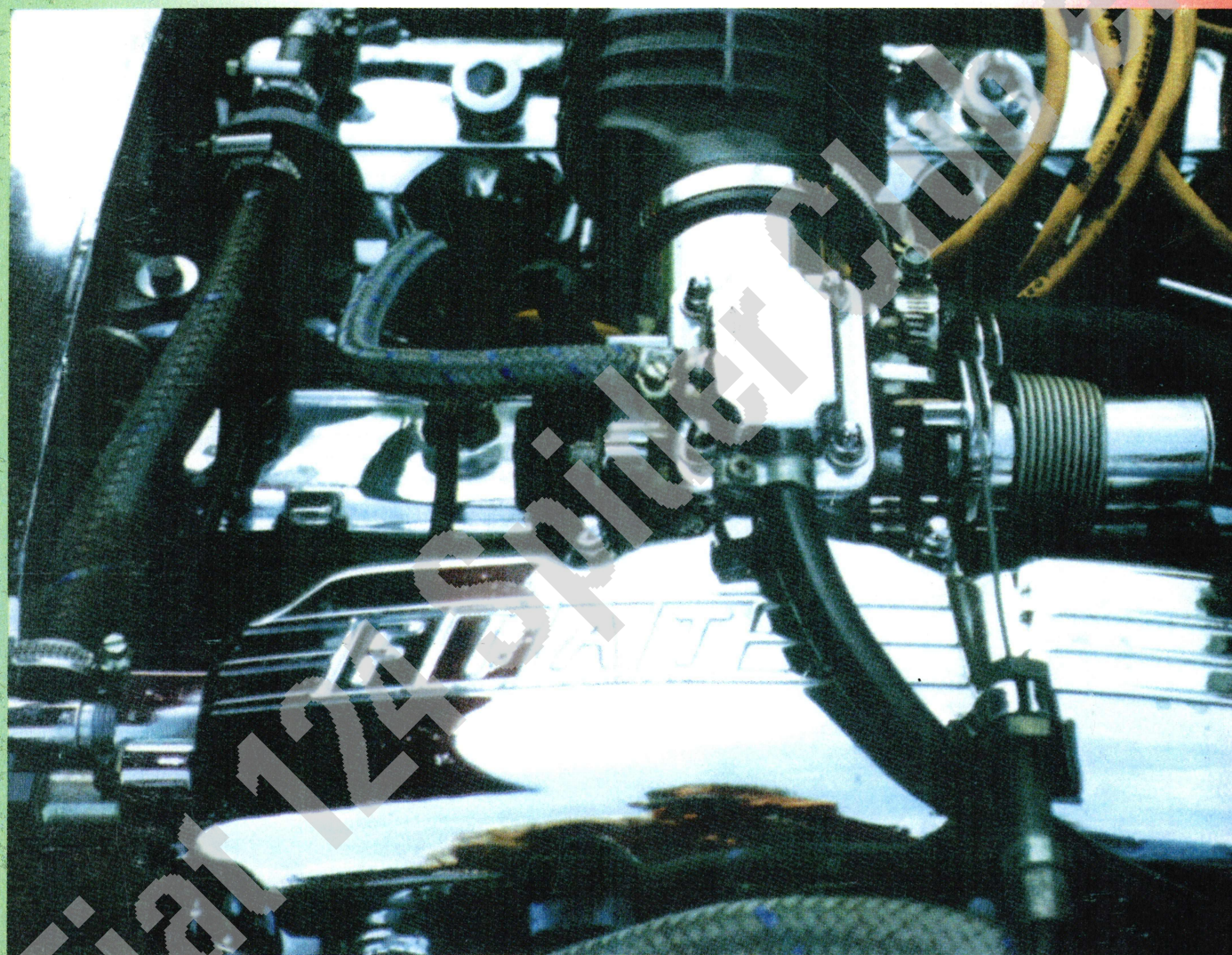


SPIDER

MAGAZIN



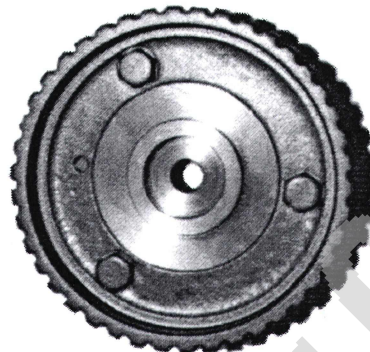
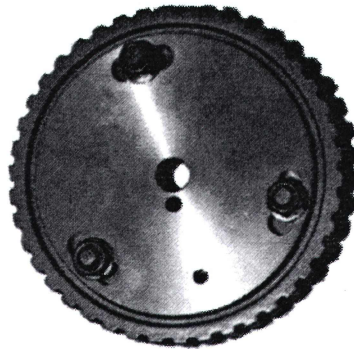
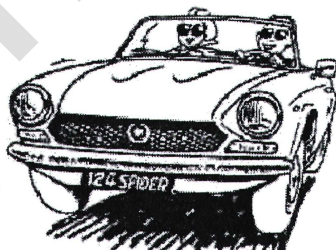
- Einstellbare Nockenwellenräder
- Geprüfte Sicherheit neu aufgebaut
- Vergleich Multipla / Spider
- Die Fiat - Geschichte Teil 2







Editorial	4
Technik	
Nockenwellenräder	5
Technikforum	8
Reportage	
Hamburger Julklapp	10
Wahre Spider-Geschichte	11
Reisebericht Le Jog	13
Der Vorstand	
Das Winterloch	16
Wieder Spider-Rätsel	17
Rubriken	
Mitgliederbewegung	18
kurz & bündig	18
Termine	20
Teilemarkt	22
Umfeld	
Frisch aus der Garage	24
Der Vergleich	26
Spider-Eignungstest	27
Fiat-Geschichte Teil 2	28
Adressen	31



5 Optimum: Toleranzen im Ventilantrieb lassen sich ausgleichen. Die Lösung hat Guido Bruening.



11 Neu: Nach dem Elchtest wurde der Spider gründlich restauriert. Joachim Meier erinnert sich.



26 Vergleich: Geht das zwischen Multipla und Spider? Uwe Wagner hat den Anwendertest gemacht



16 Vorstand: Bevor Sonne und Fahrtwind endlich wieder die Nummer 1 sind, faßt Michael Möller nochmal zusammen



28 Geschichte: Woher kamen eigentlich die Spider? Die Aufklärungsserie Teil 2 hilft weiter

Redaktionsanschrift

Tilman Döring
Krähenweg 35
22459 Hamburg
e-mail: TDO@fiat-spider.de
Tel: 040/555 21 90

Redaktionsschluß:

20.05.2000

Themenvorschläge

Zuschriften von Busfahrerinnen
Wahre Spidergeschichte
Titelfotos
Technikberichte

Titelfoto

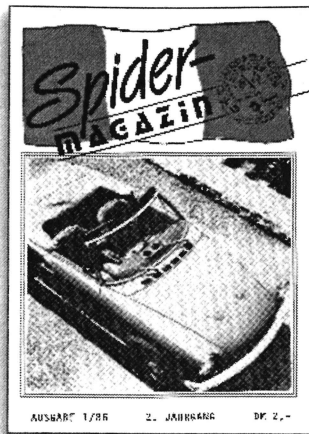
Die Frühlingssonne blitzt im Chrom eines 2 Liter Einspritzmotor (Clubarchiv)



4. Generation der Titelseite



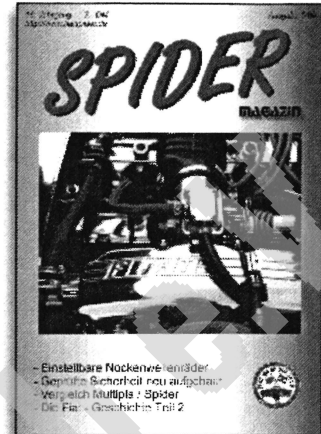
1/85 bis 3/85



1/86 bis 4/93



1/94 bis 4/99



ab 1/00

Grundsteinlegung. Nach der Clubgründung am 1.7.1984 erschien im Mai 1985 die erste Ausgabe des Spider-Magazins. Damals noch mit der Maschine geschrieben, 6 Seiten stark und mit einer Einladung zum Pfingsttreffen in Einbeck. Das Ganze oben links zusammengetackert, fertig. Das Spider-Magazin hat sich ständig weiterentwickelt

und bis zum 16. Jahrgang hat sich das Erscheinungsbild der Titelseite nun zum vierten mal geändert. Wir haben es behutsam überarbeitet, behutsam deshalb, weil wir die Wiedererkennbarkeit unbedingt gewährleisten wollten. Dabei sollte das bisherige Erscheinungsbild nicht total veraltet aussehen. Was dabei herausgekommen ist, haltet Ihr gera-

de in den Händen. Und, habt Ihr es entdeckt? Ein wenig 1985, ein wenig Herzblut von damals hat seinen festen Platz bekommen. Die Rede ist vom wieder schräg verlaufenden Schriftzug "Spider" und vom ursprünglichen Schriftzug "Magazin". Alles original sozusagen, denn darauf legen ja die meisten von Euch großen Wert.

Euer *Tilman*

+++ Spider- Club Hotline +++

Tel. 0 4 0 / 6 0 9 5 1 5 5 8 +++ Fax. 0 4 0 / 6 0 3 6 8 1 7

+++ Spider- Magazin Hotline +++

0 4 0 / 5 5 5 2 1 9 0

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Wulfsdorfer Weg 46, 22359 Hamburg. 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 02/98

Satz&Layout: Tilman Döring

Krähenweg 35

22459 Hamburg

Tel.: 040 / 5552190

Druck:

Druckerei Papenfuss

Osdorfer Landstraße 162

22549 Hamburg

Anzeigenleitung: Tilman Döring

Mitglieder der Redaktion:

Tilman Döring (TDO)

Frank-Oliver Grahmann (FOG)

Michael Möller (Mö)

Sönke Suhr (SU)

Ralf de Vrée (rdv)

Internetadresse:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

Kieler Volksbank eG

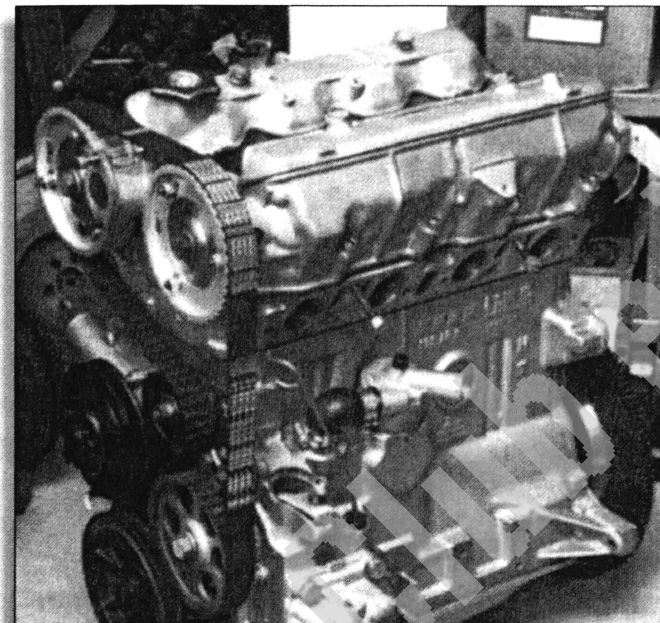
BLZ 210 900 07

Kto.-Nr. 62 52 62 00



Nockenwellenräder

Ingenieurmäßig hat Guido Brünning sich mit Messuhr und Gradscheibe dem Motor genähert.



Optimum durch einstellbare Nockenwellenräder

Einstellbare Nockenwellenräder? Wieso, Weshalb, Warum! Ganz einfach: Einstellbare Nockenwellenräder dienen zur Feinjustierung der Steuerzeiten.

Diese Feinjustierung wird in der Regel bei Motoren mit oberliegender Nockenwelle und Zahnriemen- oder Ketten-Antrieb notwendig, wenn durch irgendwelche Umstände der relative Abstand der Kurbelwelle zur Nockenwelle verändert wird.

Dies hört sich sehr theoretisch an, wird aber anhand eines Beispiels sofort klar: Wenn bei einer Motorüberholung die Dichtflächen des Motorblocks sowie des Zylinderkopfes um 0,2 mm plangeschliffen werden, wird der Zylinderkopf mit seiner Nockenwelle um 0,4 mm

näher zur Kurbelwelle wandern. Da aber der Zahnriemen oder die Kette eine fest vorgegebene, nicht veränderbare Länge haben, werden sich zwangsläufig die Steuerzeiten „verschieben“.

Dazu kommen noch verschiedene andere Teile, die mehr oder weniger allein durch ihre Fertigungstoleranzen Einfluß auf den Abstand Kurbelwelle / Nockenwelle haben, wie z.B. Zylinderkopfdichtung und Nockenwellengehäusedichtung.

Wenn man diese ganzen Faktoren inkl. der Fertigungstoleranzen, sowie nachträglicher Bearbeitung von Motorblock und Zylinderkopf addiert, kann es in der Summe schnell zu einer Verschiebung der Steuerzeiten um einige Grad

kommen. Auch wenn diese Verschiebung der Steuerzeiten nur wenige Grad beträgt, so wird sich das Leistungs- und Drehmoment-Verhalten des Motors verändern (i.d.R. negativ!). Sicherlich, der Motor läuft trotzdem, aber läuft er auch optimal?

Man muß sich vor Augen führen, dass die vom Konstrukteur vorgegebenen Steuerzeiten einen optimalen Kompromiß zwischen Motorleistung, Drehmoment-, Abgasverhalten, sowie niedrigem Kraftstoffverbrauch darstellen. Ich denke, dass A. Lampredi bei der Konstruktion unserer TC-Motore lange gebraucht hat, um diese optimalen Steuerzeiten herauszufinden. Wer selbst einmal den Zahnriemen an seinem Spider ge-



wechselt hat, wird festgestellt haben, dass die Markierungen (Bohrung im Nockenwellenrad/Nase am NW-Gehäuse) nie 100% übereinstimmen!

Ich selbst habe mir einmal die Mühe gemacht, mit Meßuhr und Gradscheibe die tatsächlichen Steuerzeiten an meinem Spider-Motor „genau“ zu bestimmen. Das Ergebnis war niederschmetternd: Es stimmte überhaupt nichts, weder die OT-Markierung am Zahnriemen-Schutz, noch die Einlaß- und Auslaß-Steuerzeiten. Die Verschiebung betrug „sage und schreibe“ ganze 8° KW (Kurbelwellen Grad)!

Und was nun ?

Einstellbare Nockenwellenräder müssen her! Aber kaufen, die Dinger kosten im Satz immerhin über 320,-DM. Niemals, selber machen ist angesagt. Also PC an, AutoCad geladen, Schieblehre zur Hand

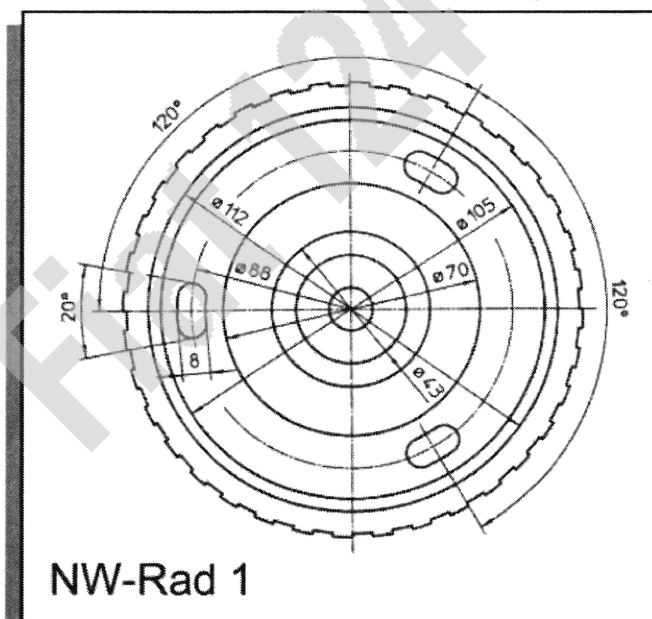
und munter „loskonstruiert“! Herausgekommen ist eine Lösung, bei denen die vorhandenen (Stahlguß-) Nockenwellenräder modifiziert werden. Die Nabe der NW-Räder wird ausgedreht und durch eine Aluminium-Nabe mit 3 eingefrästen Längsnuten ersetzt. Diese Konstruktion ermöglicht eine „stufenlose“ Feineinstellung, da nun die NW-Räder „ineinander“ verdreht werden können. Nach erfolgter Einstellung werden die beiden verdrehbaren Teile durch eine Schraubverbindung „kraftschlüssig“ miteinander verbunden.

Der Verstellbereich wurde so gewählt, dass selbst beim (eher unmöglichen) Lösen der „Klemmverbindung“ ein Motorschaden nicht zu erwarten ist (hoffentlich)! Im Gegensatz zu anderen „Billig-Lösungen“ brauchen bei der Steuerzeiten-Einstellung weder Zahnriemen noch NW-Räder demontiert zu

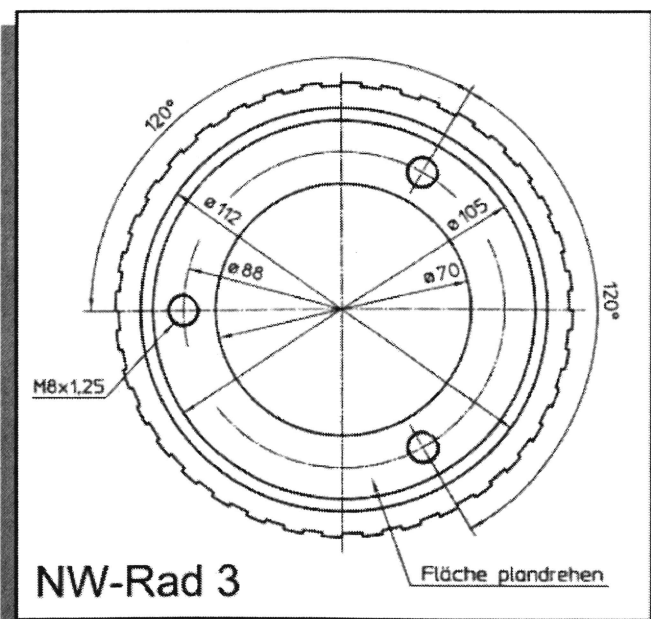
werden! Ein Feinmechaniker-Meister fertigte mir die beiden „modifizierten“ NW-Räder, für ca. die Hälfte des oben genannten Preises, nach „Feierabend“ an.

Die Einstellung der Steuerzeiten erfolgte dann mittels Meßuhr (wird zur Ermittlung des „tatsächlichen“ OT-Punktes benötigt) und einer Gradscheibe auf der Kurbelwellen-Keilriemenscheibe. Die Sollwerte betragen, bei einem von FIAT vorgegeben Einstell-Prüf-Ventil-Spiel (schweres Wort!) von 0,8 mm, für E.ö. (Einlaß öffnet): 15° v.OT (vor oberem Totpunkt) und A.s. (Auslaß schließt): 13° n.OT (nach bzw. vor oberem Totpunkt, für alle Nicht-Techniker, wie z.B. CS, SU, MM usw. [„Entschuldigung, ist nicht so gemeint“]).

Es handelt sich hierbei um Einstellwerte vom Fiat 132 i.e., dessen Nockenwellen ich in meinem 1995 ccm Motor ver-



NW-Rad 1



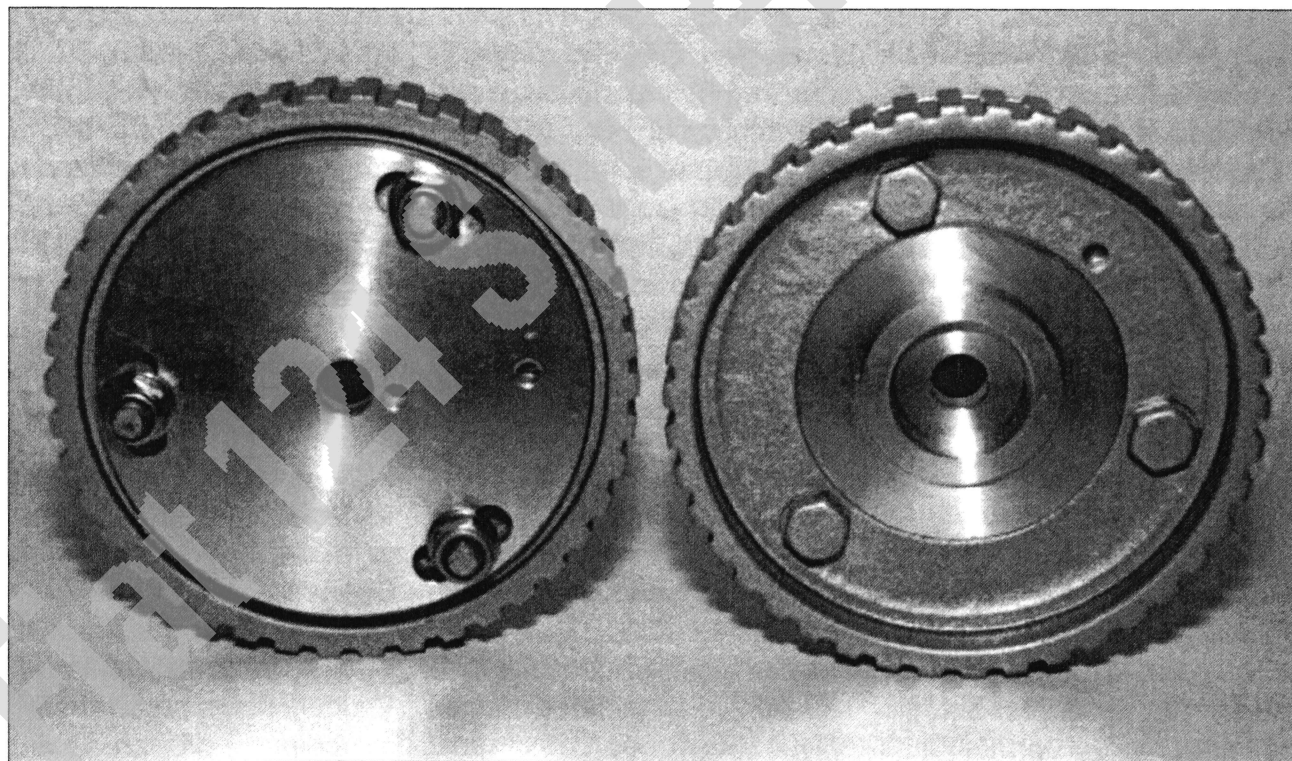
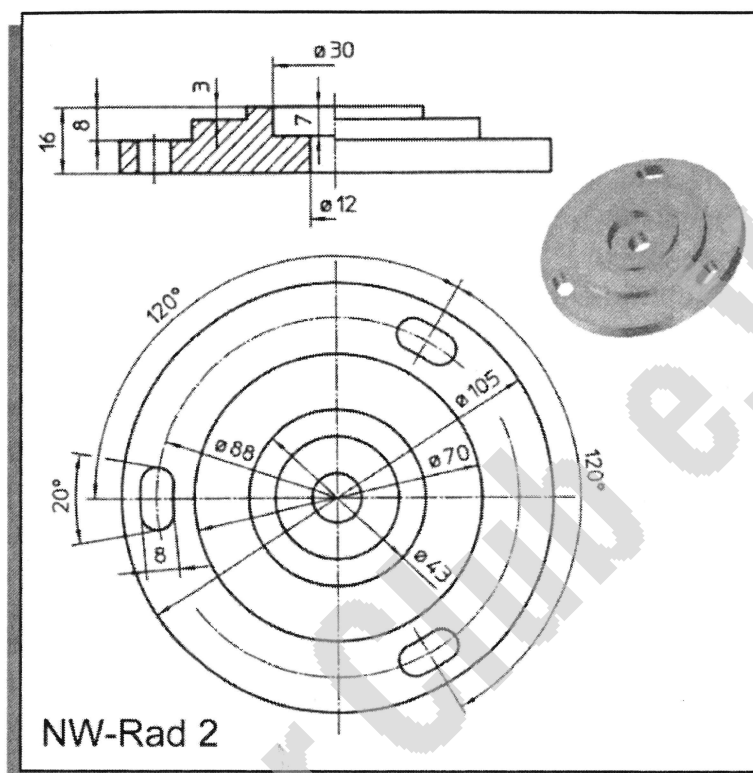
NW-Rad 3



baut habe. Einstellwerte für die anderen DOHC-Motor-Varianten können aus den einschlägigen Fiat Datenblättern entnommen werden (oder auch meiner Homepage, siehe Inhaltsverzeichnis!).

Für alle die genauso „pingelig“ und „geizig“ sind wie ich, hier die Konstruktions-Zeichnungen für die einstellbaren NW-Räder.

Achtung: Da die Guß-NW-Räder serienmäßig schon sehr unterschiedlich ausfallen, müssen die Abmessungen, der anzufertigenden Aluminium-Naben individuell auf die NW-Räder angepasst werden, damit beide NW-Räder 100%



So lassen sich die optimalen Steuerzeiten einstellen

zueinander und mit dem KW-Rad „fluchten“!

Zur Fixierung habe ich drei 8

mm Schrauben (mit Loctite „Hochfest“ in die Gewinde des Zahnkranzring'seinkleben) und

8 mm selbstsichernde Muttern verwendet.

Viel Spaß beim „Optimieren“!

Guido



Technikforum

Auszug aus den Beiträgen des Forums unserer Homepage. Alles ohne Gewähr!

Abgeschickt von Michael

G.: Meine Ölleuchte leuchtet. Das zeigt mir, daß Sie funktioniert. Aber sie soll nicht ständig leuchten, deshalb habe ich auch schon einen Ölwechsel gemacht (mit vollsynthetischem 5W40). Hartnäckig wie diese Leuchte ist, leuchtet Sie immer noch. Der Motor läuft gut, nichts weist auf mangelnden Öldruck hin. Gibt es evtl. auch Geber im Getriebe welche die Leuchte zum leuchten bringt? Oder bevorzugte Kurzschlußbereiche die bekannt sind?

Antwort von Guido: probier's doch einfach mal mit einem neuen Öldruckschalter

Antwort von Kai F.: überprüfe doch zunächst die Funktion des Öldruckschalter. Das wird folgendermaßen gemacht: Der Öldruckschalter ist ein Kontakt der 12V, die an der Öldruckwarnlampe anstehen, bei ausbleibendem Öldruck zur Masse schaltet und diese zum leuchten bringt. Kabel vom Öldruckschalter abziehen. Öldruckschalter ausbauen. Kabel wieder anschließen. Öldruckschalter wieder an Masse halten. Wenn die Öldruckwarnlampe immer noch leuchtet, ist der Schalter defekt. Oder auf dem Leitungsweg vom Cockpit (Öldrucklampe) zum Schalter, ist ein Masseschluß, z.B. könnte die Isolierung vom Kabel abgewetzt sein und diese Stelle irgendwo Massekontakt ha-

ben. (letzteres halte ich aber für unwahrscheinlich). Im Übrigen ist 5 W 40 Öl wirklich etwas dünn! Versuche doch mal 10 W 40 Teilsynthetisch von „Avia“, Du wirst Deinen Motor nicht mehr wiedererkennen!

Abgeschickt von Dietrich:

Bei meinem AS war der Lenkungsämpfer völlig 'trocken'. Nach dem Auffüllen mit Öl (welches?) wurde gleich klar, warum: es läuft am Wellendichtring wieder raus. Dieser ist leider kein üblicher Simmering. Alle mir bekannten Händler führen leider nur den kompletten Lenkungsämpfer als Austauschteil (ziemlich teuer!). Wer weiß, wo es so einen Dichtring gibt oder wie man den Dämpfer sonst abdichten kann?

Antwort von Guido: Du gehörst also auch zu den 99% aller Spider-Fahrern, die ohne Öl im Lenkungsämpfer (an Deiner Stelle würde ich auch mal im Lenkgetriebe den Ölstand kontrollieren!) rumfahren! Laut FIAT Wartungs- und Schmierplan soll der Ölstand im Lenkungsämpfer sowie im Lenkgetriebe alle 5000 km kontrolliert und bei Bedarf mit SAE 90 EP (also handelsübliches Hypoid-Getriebe-Öl) ergänzt werden. Dies aus gutem Grund, denn beide Bauteile sind schon von Hause sog. „Auslaufmodelle“. Wellendichtringe sind „Normteile“ und in allen erdenklichen Formen und

Größen erhältlich. Das Problem liegt eher in der Demontage des Lenkungsämpfers, denn der Lenkstockumlenkebel weigert sich in den meisten Fällen hartnäckig dagegen, seine Verzahnung zu „verlassen“! Hier sind viel Geduld und ein guter Abzieher gefragt. Oder vielleicht doch besser ein Austauschteil?!

Abgeschickt von Wojtek:

die Dichtung meiner Frontscheibe ist undicht. Worauf muss ich beim Ein- / Ausbau achten? Kann ich es ruhig selber machen oder sollte ich lieber eine Fachwerkstatt aufsuchen? Wie schwierig gestaltet sich das ganze?

Antwort von René: Beim Einbauen einer neuen Dichtung für die Windschutzscheibe solltest Du folgendes beachten:

1. Bevor Du das neue Gummi einbaust, solltest Du es mit Vaseline leicht einschmieren. Das erleichtert das Einsetzen. Von anderen Schmiermitteln sollte man die Finger lassen, denn sie enthalten meist Graphit und schädigen so das Gummi!

2. Prüfe den Rahmen auf Unebenheiten. Meist liegt der Grund für eine undichte Stelle in einem zu großen Abstand der beiden Kannten des Rahmens, so dass das Scheibengummi nicht stark genug geklemmt ist. Sollte dies der Fall sein, dann bring mit viel Gefühl den Rahmen wieder auf ein



einheitliches Maß.

3. Eine Wäscheschnur erleichtert Dir den Einbau der Windschutzscheibe. Die Schnur solltest Du in die untere Dichtlippe legen (zur Karosserie hin). Man braucht sie dann nur vorsichtig herausziehen und die Dichtung legt sich genau um die Kante.

4. Schraube das Blech, auf dem die Dichtung liegt vorsichtig vom Innenraum aus gegen die letztere. Ein zu weites Drehen der Einstellschraube kann böse Beulen im Blech hervorrufen!!!

Abgeschickt von Jens: Hat jemand einen Tip zum Thema „Holz“? Die handelsüblichen Wurzelhölzer sind mir alle zu dunkel. Ich suche etwas in dem Farbton „Kirsch“.

Antwort von René: Warum versuchst Du Dich nicht selbst an einer schönen Holzverkleidung? Die meisten Teile sind schnell gemacht und sehen, wenn sie denn gelungen sind, tausendmal besser aus als die im Handel Erhältlichen. Du kannst Dir dann das Holz Deiner Wahl mit Beize (gibt's in allen erdenklichen Farben) färben. Ein lichtechter Klarlack von allen Seiten, damit sich das Holz nicht verzieht, für's Finish und fertig ist die neue Innenausstattung. Tip: Mahagoni sieht sehr edel aus und geht ähnlich wie Kirsch in eine rötliche Richtung. Vielleicht hast Du ja auch im Bekanntenkreis einen Tischler...?

Antwort von Ralf de Vrée: Und was tut Ihr gegen die Hitzeentwicklung und das

Austrocknen / Springen des Lackes?

Antwort von René: Meine erste Holzverkleidung hat 10 Jahre überstanden. Letztes Jahr hab ich diese erneuert und sogar mein Lenkrad (Holzschalen) mit Beize und einem sog. DD-Lack beschichtet. Dieser wird auch in der Schifffahrt eingesetzt und hält dort Sonne, Salz und Wasser problemlos stand. Ich hab das zusammen mit meinem besten Freund gemacht. Er ist Tischler und das Ergebnis ist wirklich sehenswert.

Antwort von Guido: Behandle einfach Deine Holzteile mit „Teak-Öl“, bekommst Du in jedem Holzfachhandel!

Abgeschickt von Michael Hahnkamm: Mein CS0 wurde irgendwann mal restauriert und von Kopf bis Fuß mit schwarzer „Pampe“ überzogen. Keine Ahnung was das ist. Aber sämtliche Schalldämmung wurde entfernt - außer der Matte im Motorraum. Um sich mal ein Bild davon zu machen.. Wenn ich geschlossen fahre, dann kann ich das Radio kaum noch hören. Auch kann ich lautstark mitsingen, ohne das ich mich selbst höre. Ist ja ganz nett, aber der Lärm stört mich nun doch. Was kann ich machen, um den Wagen ordentlich zu dämmen? Wo wird was angebracht?

Antwort von Karl: Insgesamt ist das eine sehr zeitaufwendige Angelegenheit, die man am besten mit einer Fahrzeugrestauration verbindet, da die Innereien fast vollstän-

dig ausgebaut werden müssen. Aber die Dämmung ist gerade da am wichtigsten, wo es am engsten zugeht, nämlich im Vorderwagen. Ab Werk waren mit Dämmatten ausgekleidet: Fußraumboden vorn und hinten, Getriebetunnel, Kardantunnel, Unterseite Wasserkasten vorne, Seitenflächen hinter den Kartenfächern vorne, Schottblech zum Motorraum.

Die Seitenschweller und das Bodenblech unter dem Rücksitz sind nicht gedämmt. Im Fahrzeug sind die genannten Stellen an den Blechlaschen mit Haken zu erkennen, die die Matten festhalten. Verwendet werden am besten Bitumen-Filzmatten, die bei allen Teilehändlern für relativ wenig Geld zu bekommen sind. Ich bin mit 6 Matten 50x100 cm ausgekommen. Fixierung mit Sprühkleber (Terosonkleber; ist nicht billig, aber sehr gut) ist trotz der Haltelaschen erforderlich. Ich empfehle aber, die Matten im Fußraumboden nur lose zu verlegen (Feuchtigkeit!), von unten mit Teichfolie zu kaschieren und mit Textilband zu umsäumen. Ein plötzlicher Platzregen verliert seine Schrecken. Der paßgenaue Zuschnitt der Stücke ist eine Sch.... Arbeit, die sehr viel Zeit in Anspruch nimmt. Ich habe vorher noch selbstklebende Matten von Teroson (X 300) als Resonanzdämmung eingeklebt, die aber jedoch nur jeweils in Teilflächen in der Flächenmitte erforderlich sind.



Hamburger Julklapp



Große und



.... oder waren sprachlos



.... kleine Gäste staunten und tauschten

Wie schon seit vielen Jahren, wurde auch diesmal im Dezember ein Julklapp bei den Nordlichtern veranstaltet. Diesmal hatte unsere Christiane Büll zu diesem lustigen Abend eingeladen. Wie Förster Ihr Revier wechseln, so hatte Christiane erst seit kurzem ihren Umzug von Bergedorf nach Hamburg-Eimsbüttel hinter sich. So fanden sich am 19. Dezember nach eiertanzähnlichen Fahrten über gefrorene Straßen 16 große und 3 kleine Spiderfans in einer wunderschönen und riesigen Altbauwohnung ein.

Christiane hatte in der Küche so richtig gezaubert und sorgte mit einem ausgezeichneten Essen für unser leibliches Wohl. Danach war es soweit. Die Julklapp-Runde wurde im Wohnzimmer eröffnet. Beiden

mitgebrachten Geschenken handelte es sich um nicht mehr benötigte und daher ausrangierte kitschige Gegenstände, die in der ersten Runde durch Würfeln ihre vorläufigen Besitzer fanden. So schöne Dinge wie Muscheluntersetzer, Flaschenöffner aus Hirschgeweih oder eine Schmuckschatulle mit Spieluhr wurden unter Gelächter, sogar teilweise unter stummem Entsetzen ausgetauscht. In der zweiten Runde wurden jedoch die Geschenke innerhalb einer festgelegten Zeit untereinander getauscht. Hatte man beim Würfeln eine 1 oder 6 bekam man die Lizenz zum Tauschen. Tatsächlich gab es Gegenstände die

von einigen heißbegehrt waren, dementsprechend wurde kurz vor Spielschluß hektisch und verbissen getauscht sobald es die Würfel zuließen.

Einige Gäste machten Christiane noch heimlich Weihnachtsgeschenke, indem sie ihre Julklapp-Geschenke unauffällig in der Wohnung platzierten. Christiane möge uns an dieser Stelle verzeihen. Am späten Abend gesellte sich auf Hamburgs Straßen für einige Zeit dichter Schneefall zum Glatteis. Einige von uns, die noch einen längeren Heimweg vor sich hatten, brachen schließlich auf. Zu guter Letzt noch einmal ein Dankeschön von der Nordlichter-Spider-Familie für Speis und Trank an Christiane.

TDO



Die wahre Spider-Geschichte



Er schleudert und schleudert und schleudert und



Im Herbst 97 absolvierte er erfolgreich den Elchtest. Jetzt strahlt er im dunkelgrünen Lack und feiner Technik. Josch erinnert sich.

Geprüfte Sicherheit neu aufgebaut

Dem einen oder anderen sollte/n ich/wir ja möglicherweise noch bekannt sein. Schließlich haben wir es nicht besonders lange ohne einen Spider ausgehalten.

Es war eigentlich auch mehr ein glücklicher Umstand, der mich wieder zu einem Fiat Spider geführt hat. Eigentlich wollte ich doch nur mal eben den Auspuff an dem Opel Corsa meiner Freundin von Jürgen Loch TÜV-mäßig zusammenschweißen lassen und da stand er dann..... Ein zwar weitgehend vollständiger

Fiat Spider, aber man sah ihm halt an, daß er bereits mehrere Wochen oder Monate im Freien stand.

Na ja, das Übliche eben .. leicht verwitterter Lack, das Verdeck sah auch nicht wirklich gut aus usw. . Während sich Jürgen an den Auspuff des Corsas machte, schaute ich mich mal beim Spider um. Ich denke, ich muß nicht viele Worte machen. Schließlich seid auch ihr alle von diesem merkwürdigem Virus befallen. Aus eigener Erfahrung kann ich Euch nun sagen: die Halbwert-

zeit dauert wirklich länger als man denkt !!!

Nebenbei erfuh ich, daß es sich um ein Kundenauto handelt, das eigentlich dort nur vorübergehend deponiert werden sollte. Zwischenzeitlich seien allerdings ein paar Wochen und Monate vergangen und von der Besitzerin wurde nichts mehr gehört. In einer eherscherzhaften Bemerkung bekundete ich mein Interesse. Ich konnte nicht ahnen, was ich damit angerichtet hatte. Ein paar Tage später rief mich Jürgen an und sagte mir, daß



die Besitzerin ihr Schmuckstück verkaufen wolle. Zwischenzeitlich hatte der "Schrauber meines Vertrauens" den Wagen einer gründlichen Untersuchung unterzogen und nur wenige offensichtliche Mängel (überwiegend

vielmehr für Jürgen. Zunächst wurde im Urzustand noch schnell eine kleine Probefahrt gemacht, um Motor, Getriebe und die Achsen auf Geräusche und Fehl- oder Nicht-Funktion zu prüfen. Ich war bei dieser Probefahrt nicht anwe-

durfte mich lediglich um die kleinen fiesen Kanten im Motor- und Kofferraum kümmern (vermutlich weil ich dort nicht soviel falsch machen konnte !!!). Die eigentliche Schleiferei ging natürlich weitgehend an mir vorbei.

So eine Restaurierung ist eine ganz schöne Knochenarbeit. Das empfinde ich als "Bürohengst" in jedem Fall so. Außerdem muß ich hier mal meine Bewunderung aussprechen. Als ich das Häufchen Elend, was sich Rohkarosse nennt, so in der Halle stehen sah, hatte ich ernsthafte Zweifel, ob das "Teil" jemals wieder vollständig zusammenge-



Der Büro- und auch der Werkstatthengst

optischer Natur) festgestellt. Außerdem wurde das Auto aus aktuellem Anlaß einem "Elch / Fischkopf-Test" unterzogen. Glücklicherweise bestand es den Test, so daß ich kein Geld für die "ESP-Nachrüstung" aufbringen mußte. Es blieb mir nichts anderes übrig, als meine Freundin einzuweihen. Der von mir erwartete Widerstand blieb vollständig aus. Im Gegenteil - ich mußte ihre Euphorie bremsen. Alles zwecklos: der nächste Sommerurlaub mit Spider war bereits fest im Terminplan meiner Freundin vorgemerkt, und der Wagen damit gekauft. Nun ging es mit der eigentlichen Arbeit aber erst los...nein natürlich weniger für mich als



.... spürten die Knochen und leider den Rücken

send, was wohl auch besser war. Jürgen erklärte mir lapidar, daß er so viele Geräusche gehört hat, daß er aber kein Geräusch dem entsprechenden Teil zuordnen konnte. Sowas baut doch auf.

Wir (ja ihr habt richtig gelesen WIR) machten uns daran die Karosserie abzuschleifen. O.K. ich gebe es ja zu.. ich

baut und fahrtüchtig gemacht werden kann (so ein zerlegter Kabelbaum hat schon irgendwie etwas Beunruhigendes..).

Nachdem zwischenzeitlich die Arbeiten aus gesundheitlichen Gründen zum Ruhen gekommen waren, wird seit November des vergangenen Jah-



res wieder fleißig "gewerkelt". Die Rohkarosserie wurde vollständig abgeschliffen und mehrfach hier und da mit etwas Spachtel bedacht. Danach wurden die Türen, der Kofferraumdeckel und die Motorhaube bearbeitet.

Der größte Coup gelang Jürgen und Ines jedoch mit dem letzten Spider-Magazin..... Völlig unerwartet erhielten wir neben dem Spider-Magazin eine nette farbige Weihnachtsgrußkarte vom Autohaus Südstadt. In dieser Karte befanden sich die ersten Farbfotos des bereits lackierten und montierten

Spiders. Eine superklasse Überraschung der Lochs in Verbindung mit den „Magazin-Eintüttern“, des Vorstands.

Jürgen malträtet mich seitdem ständig mit vielen Anrufen („welche Außenspiegel wollen wir nehmen, wann bringst Du mir endlich das Autoradio, was ist denn nun mit den Stoßstangen?“, um nur einige hier zu zitieren).

Tja, mittlerweile hat Jürgen den restlichen Zusammenbau zu 99% abgeschlossen, sodaß nun die nächste Hürde (Baurat und TÜV) bald genommen werden kann. Wir freuen uns schon riesig auf die ersten Son-

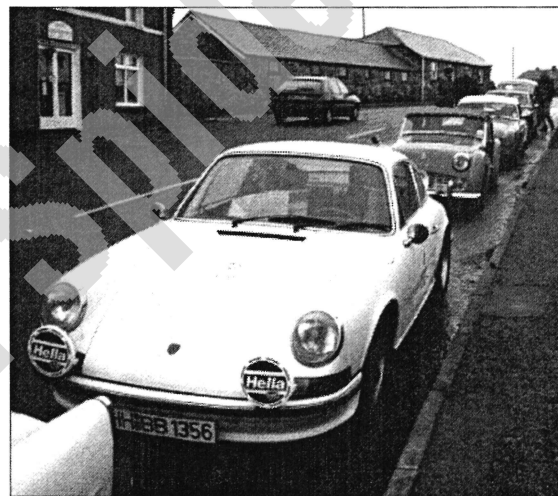
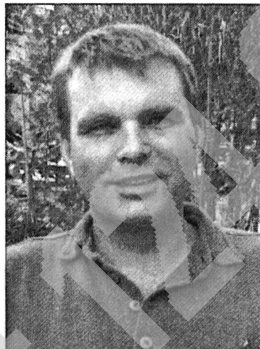
nenstrahlen und sehen dem Tag entgegen, an dem wir den Zündschlüssel umdrehen und damit unseren Spider wieder zum Leben erwecken können. Außerdem können wir uns nun langsam an die ernsthafte Planung des bereits erwähnten Sommerurlaubs mit Spider machen.

An dieser Stelle ganz herzlichen Dank an Jürgen und auch an Ines !!!! Schön, daß die gesundheitlichen Probleme des letzten Jahres nun fast vergessen sind.

Bis bald
Sandra & Josch

Reisebericht Le Jog 1999

Klar, im Winter steht der Spider in der Garage. Daher ist Chrischi für einige Tage auf einen 72er Porsche 2,4 S umgestiegen.



berüchtigtsten Winterrallyes, die es in unseren Breiten gibt. Zwei mal 34 Stunden und 1600 Meilen non stop von Land's End in England to John O' Groats in Schottland.

Dies alles in einem 72er Porsche 2,4 S der, wie sich noch zeigen sollte, seine Tücken hat. Am

Nein wir brauchen keine Winterreifen! In England schneit es nie im Winter, dazu sei es viel zu warm, sagt mein Bruder. Unser Freund und Chefschrauber Jürgen guckte skeptisch aus der Wäsche enthielt sich aber eines Kommentars. Dann brauchen wir nur noch Zusatzscheinwerfer, einen Feuerlöscher, eine Innen-

leuchte mit Schwanenhals, einen Trippmaster und ein paar Ersatzteile.

Mein Bruder ließ sich überzeugen, daß wir doch Winterreifen brauchen, und das war auch gut so, wie sich später zeigen sollte.

Am Donnerstag, dem 2. Dezember geht es los. 1500 km Anfahrtstrecke zu einer der

Freitagvormittag erreichen wir Land's End. Es regnet und stürmt.

Nach der technischen Abnahme, in der man bzw. das Auto eigentlich gar nicht durchfallen kann, wird der Wagen mit der Startnummer 150 beklebt. Ich unterhalte mich mit zwei älteren Briten, die auch mit einem 911er Porsche un-



terwegs sind. Sie sind schon das dritte Mal dabei. Ankommen ist alles, meint einer der Herren, der seit 20 Jahren Rallyes fährt. Erst viel später wird mir klar, was er damit meinte.

Am Samstagmorgen geht es wirklich los. Direkt nach dem Start kommt schon der erste Test: Ein ca. 930 m langes Teilstück entlang einer schmalen Straße. Die vorgegebenen Zeiten sind fast nie einzuhalten oder auch nur annähernd zu erreichen. Den ganzen Tag über gibt es immer wieder Tests und Gleichmäßigkeitsfahrten, die sich über Stunden und bis zu 100 km hinziehen. Am Nachmittag sehen wir den ersten schwereren Unfall. Eine Heckflosse ist im Gegenlicht fast frontal mit einer Volvo Amazone zusammengestoßen. Ein Fahrer wird dabei leicht verletzt.

Schnell stellt sich heraus, daß die 190 PS in unserem Auto uns nicht so weiterhelfen, wie wir gedacht hatten. Bei der "S Motorvariante" von Porsche kommt der Motor erst bei höheren Drehzahlen richtig auf Leistung. Dies hat den Nebeneffekt, daß bei Feuchtigkeit oder Glätte, der Wagen bei Erreichen von 4000 U/min direkt quer steht. Leider nichts für die vielen Tests, bei denen ständig abgebremst, rückwärtsgefahren und wieder beschleunigt wird. So fahren uns bei den Tests zum Teil viel schwächer motorisierte Autos davon.

Und immer wieder Gleichmäßigkeitsfahrten, in denen man mit einer festgelegten Durchschnittsgeschwindigkeit, die sich auch noch ständig ändert, auf irgendwelchen Feldwegen entlang fährt.

Die Briten sind ein autofreundliches Volk, dies merkt man immer wieder an dem Zuspruch, den die Einheimischen den Oldtimerrallyes entgegenbringen; sogar wenn es mal etwas zügiger durch den Vorgarten geht. Am Nachmittag dann bei einer der zahlreichen Wertungsprüfungen im "Beast of Bodmin" die erste Flußdurchfahrt. Man muß mit dem Auto auf der einen Seite in den Fluß rein- und auf der anderen Seite wieder rausfahren.

Als wir mitten im Fluß sind, fällt mir ein, daß unser Auto Heizungsklappen hat, die ich besser schließen sollte. Zu spät, in Sekunden steigt im Auto wie in einer Disco der Nebel auf; ich kann noch schwach das andere Ufer sehen, gebe blind Gas und rette uns an Land.

Am Abend dann die erste größere Pause. Wir erfahren, daß es in den Bergen, die wir in den nächsten Stunden durchfahren müssen, schneit. Aber es schneit ja bekanntlich nie in Schottland. Die ersten Ausfälle sind zu verzeichnen. Viele Teilnehmer sind wie wild am schrauben. Da werden Radlager gewechselt, Vergaser zerlegt und Zündungen eingestellt.

Nicht alle haben die Flußfahrt ohne Probleme überstanden. Außer etwas Müdigkeit und Hunger geht es uns gut. Mein Bruder, der von uns beiden der Navigator ist, hat es jetzt richtig schwer. Gebückt über Unmengen von Teilabschnittskarten, versucht er, Routen für die Nachtfahrt festzulegen.

Dann geht es weiter. Oberhalb von Bristol muß der Beifahrer aussteigen, und ich muß alleine eine vorgegebene Strecke von ca. 17 km fahren. Es schneit. Auf den rutschigen Waldwegen beginnt nun der Wahnsinn. Neben mir geht es steil hinunter. Ich kann unten die Lichter der Stadt sehen; nur jetzt keinen Fehler machen, denke ich bei mir. Geschafft. Ich mache das Fernlicht aus und sitze plötzlich im Dunkeln.

Zu Beginn der Reise hatten wir schon mal kurz Probleme mit der Beleuchtung gehabt, aber eine durchgebrannte Sicherung ist kein Problem. Doch jetzt sieht die Sache anders aus. Zwei Mechaniker von einem mobilen Serviceteam, das die Rallye begleitet, fangen an, die Elektrik zu zerlegen. Meine zaghaften Einwände, es könnten doch die 100 Watt Birnen in den Hauptscheinwerfern sein, werden müde belächelt. Nach einer Viertelstunde - mein Bruder hat angefangen rückwärts zu zählen mit der Bemerkung, das wir ca. noch 5 Minuten bis zur Disqualifizierung haben. Den Hauptkontrollpunkt sollten wir also besser rechtzeitig errei-



chen. Selbst ist daher der Mann: ich nehme mir einen Schraubendreher und baue einen der Hauptscheinwerfer aus und es klirrt verdächtig, ach was. In zwei Minuten sind die Glühbirnen ersetzt.

Von nun an geht es mal



Hier wollte das Heck schneller sein

wieder in mörderischem Tempo weiter. An einem weiteren Kontrollpunkt auf unser Fahrt durch Wales, erfahren wir, daß eine der Orientierungsfahrten wegen zu starker Schneefälle ausfällt, was die Sache aber auch nicht leichter macht. In der Nacht sehen wir dann immer wieder Autos, die von der Straße abgekommen sind. Gottsei Dank immer nur Blechschäden. Der Höhepunkt in dieser Nacht ist eine Orientierungsfahrt im sogenannten "Last World" (der Name hätte uns stutzig machen sollen). Eine Stunde rasen wir wie die Wilden einem anderen Porsche hinterher, um bloß den Anschluß nicht zu verlieren; denn mein Beifahrer hat schon lange die Orientierung verloren. Doch plötzlich stoppt der Wagen vor uns, legt den Rückwärtsgang ein,

wendet und weg ist er, schade eigentlich. Ich versuche das auch. Doch hinter mir ist es nur schwarz. Keiner von uns hat daran gedacht einen Rückfahrcheinwerfer zu montieren. Wozu auch? So verlieren wir den Anschluß und kommen, leicht genervt, eine Viertelstunde zu spät, von der falschen Seite, am Kontrollpunkt an. Shit happens!

Bei Standshope am nächsten Nachmittag die nächste

erreichen, aber das hilft jetzt auch nichts mehr. Ein Geländewagen zieht uns freundlicherweise aus dem Graben, der Wagen ist zum Glück nicht beschädigt.

Ende, aus, over. Leicht frustriert fahren wir zum nächsten Gasthof und vernichten mehrere Liter schottischen Biers (jetzt schmeckt auch dieses), steigen in die heiße Badewanne, danach ins Bett, um vom unerreichten Sieg zu träumen. Träume können so süß sein.



..... und hat zum Überholen angesetzt

Flußdurchfahrt. Eine halbe Stunde später ist alles vorbei. Bei der Aufholjagd gegen die Zeit kommt auf einer schneebedeckten Straße eine Kurve, bei der man die goldene Regel des Porschefahrens beherrschen sollte, die da lautet: nie in Kurven bremsen und nie den Fuß vom Gas.

Mein Bruder versucht noch, zu Fuß den Kontrollpunkt zu

Für meinen Bruder steht eines fest: Es hat nur am Material gelegen. Und im nächsten Jahr wird alles anders. Jürgen ist schon mit Hochdruck dabei, einen 65er Porsche zu präparieren, mit Käfig und auf Rallye gemacht; und damit werden wir es allen zeigen.

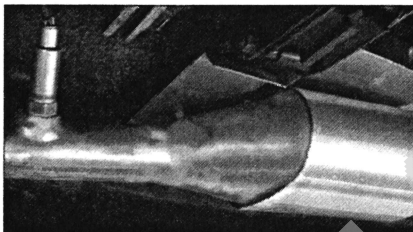
Euer Christian



Das Winterloch

Jedes Jahr kommt es wie der, auch wenn wir uns verweigert dagegen wehren. Nicht genug damit, dass ein Wetter sowie so runterzieht, ist auch sonst nix spektakuläres zu vermelden: Der große Millennium-Bang ist ausgeblieben. Alle Spider stehen weiterhin in der Warteschleife. Im Vorstand setzen wir uns derweil mit Fragestellungen großer Tragweite auseinander. Hier mal ein kleiner Überblick:

Die unendliche Geschichte (Teil 1) handelt von der Sammelbestellung des Kat von der Fa. Matrix. Diese Ge-



schichte ist zwar nicht unendlich, aber doch um einiges zu lang. Alle stehen in den Startlöchern, Geld zu sammeln, auszugeben, Kats zu montieren usw. Wenn da nicht die Fa. Matrix wäre, die dem Ganzen (zumindest bis auf weiteres) Grenzen setzt. Denn das Wesentliche fehlt noch: Das Mustergutachten, welches Grundvoraussetzung für eine StVZO-konforme Montage ist. Ohne das Gutachten ist ein Kauf nicht anzuraten. Also heißt es: abwarten und Tee trinken sowie ersteinmal noch die hohe Kfz-Steuer bezahlen.

Die unendliche Geschichte (Teil 2) ist tatsächlich unendlich: Gesucht wird mal wieder ein engagiertes Clubmitglied, das Lust hat, unser diesjähriges Herbsttreffen zu organisieren. Das Ganze soll sich so im üblichen Rahmen bewegen: Irgendwann zum Ende



der Saison, in netter Umgebung, in familiärem Rahmen, von Samstag früh bis Sonntag mittags. Habt doch ein Herz für vergnügungssüchtige Spideristi!!! Freiwillige vortreten!

Unter der Regie von Olli arbeiten wir verschärft an einer Neuauflage des Regionalleiterkonzepts. Spätestens nach der traurigen Nachricht von Fritz Ramsaier über seine Verkaufsabsichten, besteht hier großer Handlungsbedarf. Wir hoffen, euch schon im nächsten Heft mehr Details liefern zu können.

Trotz Winterpause und dem besagten Winterloch kommen kontinuierlich Mails, Anfragen, Anregungen und Chats aus dem, bzw. über das Internet. Die Form der Reso-

nanz zeigt uns, dass das Medium Internet für schnelle und einfache gegenseitige Hilfe hervorragend geeignet ist. Der regelmäßige Abdruck von

Auf einen Klick:
www.fiatspider.de

Chats spiegelt die alltäglichen Probleme von Spiderfahrern wider, und so mancher bekommt Antworten auf Fragen, die er bisher nicht zu stellen wagte. Wer also noch nicht "drin ist" hat spätestens mit unserem Internet-Forum einen triftigen Grund reinzugehen!

Nun bleibt mir eigentlich nur noch übrig, euch Mut zuzusprechen bei dem nahen-



den Frühjahrsputz. Lang ist's ja nicht mehr hin bis zu den ersten warmen Sonnenstrahlen.

Hoffentlich sehen wir uns zahlreich auf dem Frühjahrsreffen in Borken!

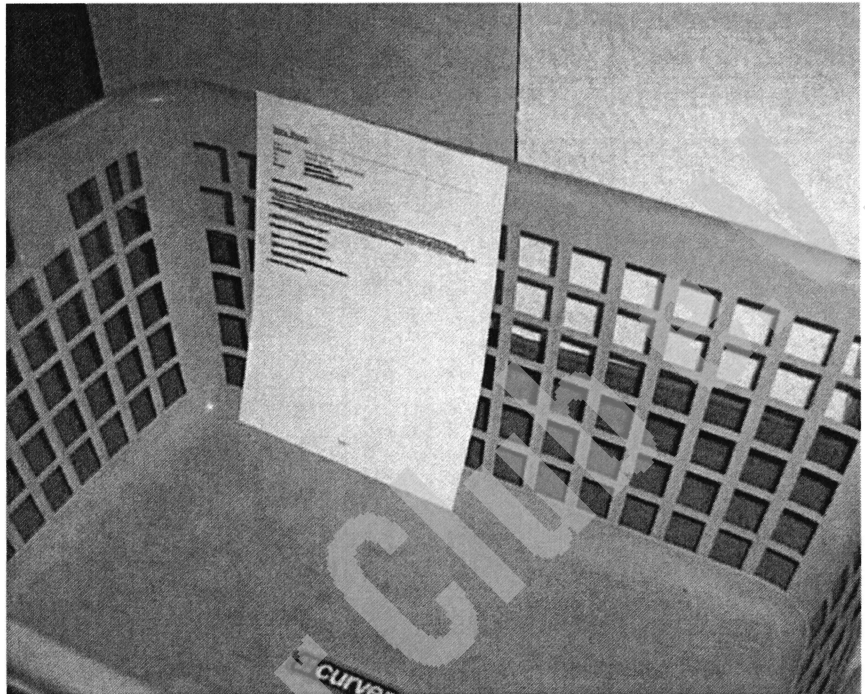
Bis bald

Euer Michael Möller



Spider - Rätsel

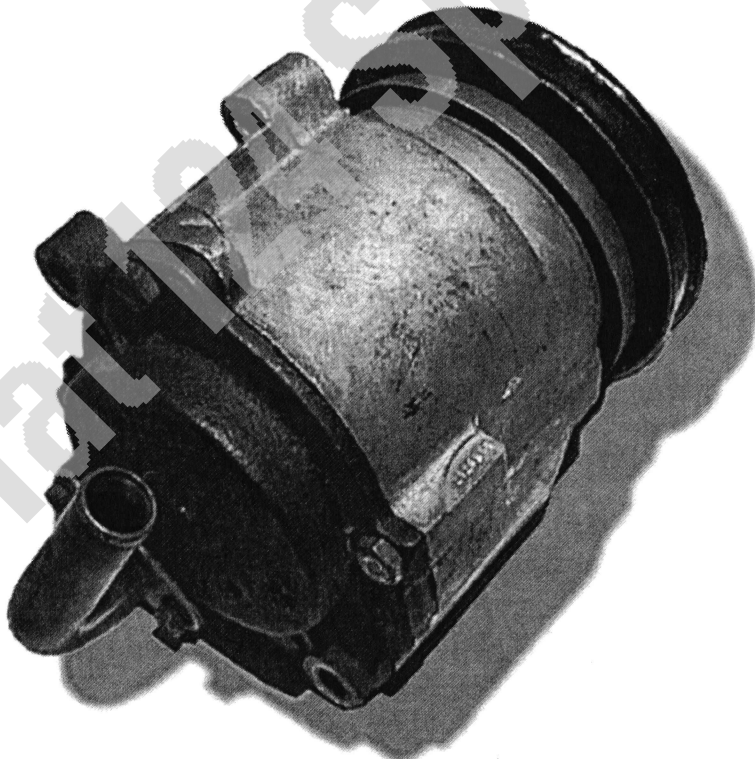
Super, das Preisrätsel in der letzten Ausgabe SM 4/99 ist schon von einem Mitglied gelöst worden. Der für die Antwortschreiben bereitgestellte Wäschekorb ist dadurch im Bodenbereich durch die flachgelegte Zuschrift zum Teil bedeckt. Stellt man allerdings diese Zuschrift hochkant an den Rand des Wäschekorbs, nur so zum Spaß natürlich, so denkt man, der Korb ist noch ganz leer und man bekommt einen ordentlichen Schreck. Das sollte man daher nicht machen, wenn man nervös und schreckhaft ist. Aber Ihr habt ja noch Zeit bis zum 12.04.00, um mit richtigen Antworten den Wäschekorb zu füllen. Name oder Gewicht des Bauteils ist immer



hochkant - der reinste Wahnsinn

noch gefragt. Übrigens, das richtige Gewicht steht auch schon in der letzten Ausgabe auf Seite.....ne, verrate ich

doch nicht, sonst muss ich noch einen zweiten Wäschekorb beschaffen. Wer soll das nachher auch alles schleppen.



NAME oder GEWICHT

Antworten bitte an:

Tilman Döring
Krähenweg 35
22459 Hamburg
E-Mail: TDO@fiatspider.de

Einsendeschluss: 12.04.00



Neue Mitglieder

Thomas Bach	Vörloh 12 22589 Hamburg	040/22710753 Region 2
Uwe De Graef	Johannesstr. 22 50767 Köln	0221/5909025 Region 7
Jens Kopp	Berliner Str. 24 61348 Bad Homburg	06172/82180 Region 8
Ralf Mehrmann	Baustr. 29 47139 Duisburg	0203/444272 Region 7
Ralf Neugebauer	Schwarenborgstr. 164 70184 Stuttgart	0711/462204 Region 9
Sören Reese	Weddigenufer 25 30167 Hannover	0511/704448 Region 5

Adressenänderung

Stefan Benda	Berner Heerweg 513a 22159 Hamburg	040/6410567 Region 2
Mario Berluti	Am Langrück 26 76316 Malsch	07246/6020 Region 9
Marko Kollmeier	Turnerstr. 49 33602 Bielefeld	0521/1367127 Region 5
Dr. Hubertus Labes	Abendrothsweg 15 20251 Hamburg	040/820088 Region 2
Frank Lütke	Lohbrügger Kirchstr. 46 21033 Hamburg	040/73923949 Region 2

Sony Playstation GT2

Von einem Internet-Surfer aus Neuseeland, Marc Kloosterman, sind wir im Rahmen des <http://www.fiatspider.de> -Forums auf Fahrzeug-Bilder diverser Marken, u.a. Fiat und Alfa Romeo, aufmerksam gemacht worden, deren Anwendungen in der Software GT2 für die Sony Playstation ab 7. 12. 99 verfügbar sein sollen. Unter der Seiten-Adresse <http://www.scei.co.jp/sd2/gt2/normal/0820/image/d15.jpg> findet Ihr z.B. den FIAT Cinquecento



Sporting. Auch wenn Euch die Seiten japanisch vorkommen, lohnt sich ein Blick ins Netz. Allein für Fiat und Alfa Romeo

finden sich rund 10 Motive.

Quelle: Marc Kloosterman,
close@zeelandnet.nl, Auszug

SU

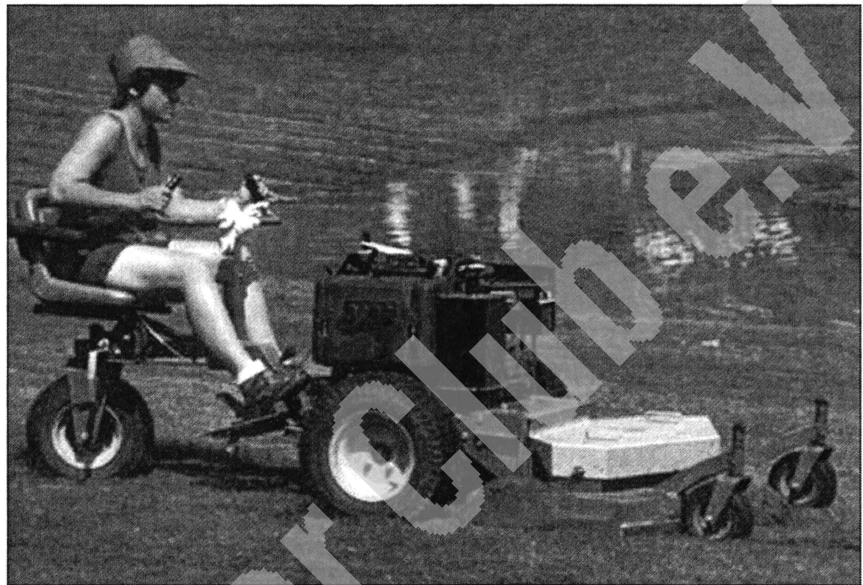


Neue TÜV - Regeln

Seit dem 1. Dez. 99 werden Termine zur Hauptuntersuchung (HU) rückdatiert. Wer z.B. im Nov. zur HU muß, sie jedoch erst im Jan. durchführen läßt, bekommt die neue Plakette rückwirkend für Nov. (!) aufgeklebt. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen und vorübergehender Stilllegung. Außerdem verlieren Plaketten bereits mit Ablauf des jeweils gültigen Monats ihre Gültigkeit, und nicht wie bisher erst 2 Monate später. Wer den Termin zwischen 2 und 4 Monaten überzieht, muß mit einem Verwarnungsgeld von DM 30 rechnen; zwischen 4 und 8 Monaten sind DM 50 fällig. Darüber hinaus hat der Halter künftig nur noch 1 Monat, nicht mehr 2 Monate Zeit, festge-

stellte Mängel zu beheben. Um Plaketten-Fälschungen einen Riegel vorzuschieben, muß der

eine Zweitschrift beschaffen oder eine neue HU vornehmen lassen.



Ein Offen-Fahrer auf dem Weg zur HU

Halter seinen TÜV-Bericht mindestens bis zur nächsten HU aufbewahren. Wer ihn auf Anfrage nicht vorlegen kann, muß

Quelle: ADAC-Motorwelt 11/99, Auszug

SU

Im Norden was Neues

Herzlichen Glückwunsch! Andrea und Tjark Behrendt aus Schleswig haben am 2.12.99 Nachwuchs bekommen. Mit einem Gewicht von 3100 g und einer Größe



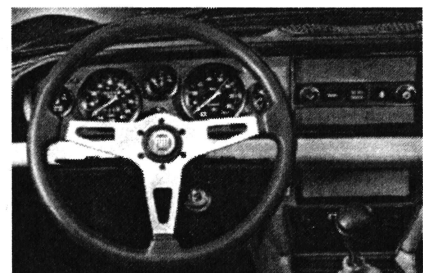
von 48 cm erblickte Tochter Dariah Leona in Flensburg das Licht der Welt. Möge trotz Nachwuchs der Spider weiter in Ehren gehalten werden.

Kein Wurzelholz

Wenn mal wieder jemand eine Holzausstattung sucht, aber kein Wurzelholz haben will, dem kann die Fa. Holtmann & Niedergerke helfen. Dort gibt es nämlich für den Italienischen Markt einen

Holzsatz der sehr nahe an das Original herankommt. Jedoch steht dieser Holzsatz nicht im deutschen Katalog. Die Bestellnummer ist 4982/1.

Bis bald mal, Jens

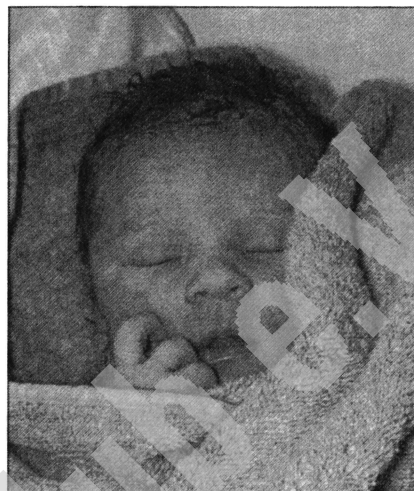




Noch mehr Spideristi - Nachwuchs



liche Eltern der munteren Sonja Christina geworden. Sie wog bereits 3360 g und war 53 cm groß. Herzlichen Glückwunsch aus Hamburg! Beim nächsten Köl-



Das bekannte Spider Duo Jürgen Abel und Daniela Feit aus Elsdorf sind am 18.02.00 um 14:21 Uhr glück-

ner Stammtisch gibt es Champus und Buletten bis zum Abwinken, denn Jürgen wird gern alles bezahlen.

Stammtischsuche in Brühl

Hallo Spideristi !!!! Da man im „Brauhaus am Schloss“ (wie Ihr alle wisst im Bahnhof Brühl) sehr gefährlich lebt, werden wir mal wieder unseren Stammtisch verlegen. Momentan bin ich noch auf der Suche nach etwas Geeignetem, wenn Ihr Alternativ-Vorschläge habt, mailt mir diese bitte. Der Stammtisch sollte

aber auf jeden Fall in Brühl oder Umgebung stattfinden, da wir dann alle (mehr oder weniger) gleiche Anfahrtswege haben und Brühl eine sehr gute Autobahnanbindung hat. Evtl. müssen wir das Treffen auf einen anderen Wochentag verschieben, da viele Lokale Dienstags Ruhetag haben. Wie wär's denn mit montags oder

donnerstags ???? Das nächste Treffen im März wird auf jeden Fall eine Woche später (wegen Karneval) stattfinden! Nähere Infos werde ich, wie immer, auf meiner Homepage kundtun.

Schöne Festtage, treibt's nicht zu toll, Alaf & Helau,

GUIDO

Frühjahrsputz 08.04.2000



Am 8. April ist es wieder soweit. Nach einem Jahr Arbeiten sieht die Werkstatt wie eine Rumpelkammer aus und muss daher dringend aufgeräumt und geputzt werden. Ist danach noch Zeit vorhanden, dürft Ihr anschließend Eure Kisten sauber machen, aber bitte daran denken, dass dabei die Werkstatt nicht wieder schmutzig wird (sonst darf ich Ollis Auto nicht reparieren). Kuchen, Kaffee, Tee und Hansen gibt es auch wieder

und am Abend geht es wieder zum Essen und anschließend zur sportlichen Betätigung. Sportschuhe (keine Skistiefel) sind daher mitzubringen.

Von 9:00 bis 17:00 Uhr ist Putzen, danach lassen wir es uns gut gehen. Bitte kurze Anmeldung unter Tel. 04451 / 81728 (Entschuldigung, wir haben nur ein Telefon).

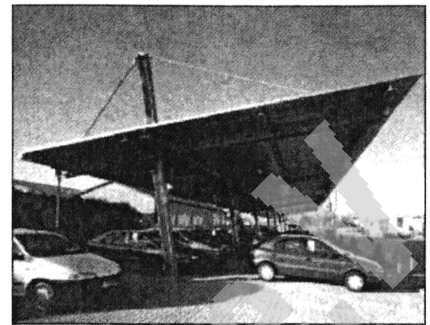
Bis dann, Auto Center Südstadt, Neuland 5, 23795 Bad Segeberg. Ines, Franziska und Jürgen Loch.



Geburtstagsfeier 27. -28.05.2000

Das Fiat und Lancia Autohaus Schmickler in **Troisdorf** feiert: "30 Jahre Autohaus Schmickler", "25 Jahre Fiat Schmickler" und obendrein wird der Chef 55 Jahre alt. Diese riesige Geburtstagsfeier wird mit einem Oldtimer-Clubtreffen verbunden und soll der Einstieg für weitere jährliche Clubtreffen sein. Das umfangreiche Programm reicht

vom Korso um das Betriebsgelände mit Beschreibung des jeweiligen Fahrzeugs, bis zur Siegerehrung mit Pokalverleihung für die best-restaurierten Fahrzeuge, die ältesten Fahrzeuge und die am weitesten angereisten Fahrzeuge. Ob diese Veranstaltung tatsächlich stattfindet, hängt von den Zusagen der Clubs ab. Info und Anmeldung



bei: Autohaus Schmickler, Max-Planck-Straße 2a, 53842 Troisdorf, Tel. 02241 / 44028.

Italia Nostalgica 24. - 25.06.2000



zwischen Frankfurt am Main und Fulda in Schlüchtern statt. Auf dem Markt werden Teile dazu passende(s) Zubehör, Werkzeuge, Literatur und Bekleidung angeboten. Das Suchen wird erheblich reduziert und die üblichen "Wanderungen" wie bei Großveranstaltungen entfallen völlig. Zusätz-

lich wird angeboten: überregionales Clubtreffen, Clubstand kostenlos, gemeinsame Ausfahrt, Parkplätze für italienische Klassiker, nachts bewacht.

Weitere Infos über:
Tel.: 06051 / 473549
oder
www.nostalgica.de

Der Oldtimer-Markt nur für italienische Fahrzeuge (Autos und Motorräder) findet

Veteranen - Rallye 01. - 02.07.2000

Die 19. Hansa-Veteranen - Rallye des ADAC/DAVC für Autos und Motorräder bis Bj. 1970 findet in diesem Jahr

im Sommer in **Lüneburg** statt. Wer mehr Informationen braucht, wendet sich an Petra Castens vom ADAC in der

Amsinkstr. 39; 20097 Hamburg; Tel.: 040/239192 - 62
Quelle: www.oldtimermarkt.de, Termine, Auszug

Terminübersicht letzte Ausgabe



28.-30.04.2000

Unser Saisonauftakttreffen in Borken.
Info: Stefan Ebber
Tel: 0177 / 58 82 333

19.-21.05.2000

Oldtimer-Treffen in der Lüneburger Heide. Info: ADAC-Niedersachsen

25.-28.05.2000

Auf der traditionellen "Mille Miglia" in Italien fahren wieder reinrassige Sportwagen gegen die Uhr.

09.-12.06.2000

Unser Pfingst-Haupttreffen in Maintal bei Frankfurt.
Info: Ulrich Kronenberg
Tel: 06196 / 61 067

22.-25.06.2000

10 Jahre Volumex I. G.
Info: Uwe Binder
Tel: 07461 / 13 247



Verkaufe

Spider 124, CS0, Bj. 81, G-Kat, 70kms, Racing-Green-Met., TÜV/AU neu, ohne Rost, ist vor guten 2 Jahren komplett neu aufgebaut worden, technisch einwandfrei. Das einzige Problem ist die Inneneinrichtung. Div. Neuteile mit den zugehörigen Belegen. VB 10.000. Tel. 030/34501680 (ab. + WE.) M. V e n n e w a l d <m.vennewald@berlin.de>

124 Spider BS 1, Bj. 10/72, TÜV 05/01, Farbe: Original Rosso Etrusco (#180), seit 18 Jahren in 2. Hand (Orig. Bedienungsanleitung + Kundendienstheft vorhanden), Kpl.restaurierung (Fotos: www.ramsaier.de), schwarze Vollederausstattung (inkl. Persenning) in Orig.optik, Zustand 1-2, VB DM 23.800,- Tel. 0171/3241637 Fritz G. Ramsaier <fgram@bluewin.de>

US-Spider 124 CS2, EZ 10/81, Sommerfahrzeug, GaWa, G-Kat, Grün met., Verdeck Schwarz, Aluf. mit 215//16 Reifen, Holzlenkrad, Sitze Kunstleder beige, kaum Rost, Verdeck 1a, Preis VB DM 7.900,- Tel.: 02305-890909 M. Lorenz <Marko.Lorenz@t-online.de>

124 DS US-Spider, EZ 7/83, 2.te Hand seit 91, Sommerfzg, GaWa, G-Kat, Cherry rosso, Original-Alufelgen, komplett restauriert: Motor, Getriebe, Vorderachse, Lack, Kühler, Sonnenland, schwarz, getönte Heckscheibe, Color, Inneneinrichtung : schwarz, Original-Lederlenkrad neu bezogen, eFH, Klima (leicht def.), orange-rot Velourteppich, Leder schwarz neu bezogen, R/C Grundig Dolby B/C (RDS) mit 2-Wege Soundboard + Concord Endstufe + vollautom. Antenne, Alarmanlage, schwarze Persenning, kein Rost, Reifen + Batterie neu, Normal Benzin 8-10 Liter, Preis VB DM 14.500,- Tel.: 06196-481784 Stefan Eibl <stefan.eibl@ffm.siemens.de>

Fiat Spider 2,0L Bauj. 84, Schwarz H-top G-kat Wertgutachten 1 A Zustand 150 000 km Tüv 2 Jahre, neue Winterbereifung VB. 17.500 DM Helmut Welz Tel.: 0211/296669 <helmut_welz@bms.com>

124 Volumex-Spider, bald wird er wieder geweckt. .. Es fehlt mir jedoch die nötige Freizeit. Deshalb verkaufe ich meinen: 124 VOLUMEX-Spider, schwarz-metallic (original), Vollederschwarz, ca. 60.000 Km (erste Maschine). sehr guter, originaler & kompletter Zustand. Dezent Ausstattung wie z.B. versteckte Spitzenanlage. Desweiteren kommt ein umfangreiches Ersatzteilsortiment hinzu... Als VHB sollten die aktuellen Marktdaten dienen. Michael W. <m.wilhelms@pftnet.de>

Spider BS1 in Teilen neues Verdeck mit Gestänge, 40 IDF Webervergaser + Ansaugbrücke, obenliegender Zündverteiler, Karosserieteile Haube, Türen etc. Innenraum schwarz, Getriebe Hinterachse neuer Zylinderkopf Armaturen, Chromteile, Rahmen, einfach alles auf Lager, 0345-1701634 ab 16 Uhr Mario Schmidt <MarioSmith24@aol.com>

Fiat 124 US-Spider, Bj. 7/80, G-Kat; Gutachten fällig, rep.-bedürftig: Bremse Hinten, Bremsleitungen, Ersatzteile vorh. Auspuffkrümmer undicht, Kat und Auspuff neu, Verdeck fast neu, Teppiche neu, Vorderachse von Fiat für 1300,- DM rep., Gebläse defekt, leichte Lackschäden auf der Motorhaube, Liebhaberfahrzeug, wird nur verkauft wegen Scheidung! Bei weiteren Fragen zum Auto: Bilder per email, Standort München, VB 7500,- DM Michael Berger <berger_consulting@gmx.de>

Teile für BS und CS, Beifahrertür in absolut rostfreiem Zustand für CS (US Modelle), Armaturenträger

in Originalzustand (keine Risse), Mittelkonsole (zwei Kanten leicht eingerissen), diverse Armaturen, weitere Kleinteile Tel.: 06131 - 88 18 86 Häring Joachim <mainzel.anjo@t-online>

124 BS1, Bj. 1971, Farbe rot, CD 30 Felgen, Verdeck neu, tiefergelegt, Chromgepäckträger, Wurzelholz, seit 13 Jahren in meinem Besitz, technisch hervorragend. VB DM 11.500,- Tel.: 06131 - 88 18 86 Häring Joachim <mainzel.anjo@t-online>

Spider 124 DS 1985, rot, innen + Verdeck schwarz, alles orig. und top-gepflegt: nur Sommer und Sonne gefahren, stets in Garage untergestellt, nur 48 Tkm EZ 3/85; 1 Vorbes. (Familie) G-Kat nachgerüstet, Aluminiumfelgen; DM 19.900,-; Standort 79541 Lörrach; Tel. 07621 - 792204 Mike Zimmermann <mikezimmermann@hotmail.com>

Fiat 124 DS Spider US-Version, Ferrarirot, Tiefer, Leder, Klima, Holz, Chromspiegel, eFH, Teppich neu, Auspuff neu, 65000 KM, Tüv 4/2001 Top Zustand. 10.000,- DM D e p e n b r o c k <d.d@breathe.net.de>

CS2, Bj 79, US-Import, 2000ccm, dunkelgrün, gute Basis da praktisch rostfrei, seit 2 Jahren abgemeldet, zum Aufbauen für VB.: 5200,- DM. Tel.: 0451-4812531 (Lübeck). Pascal Scherm **BS1**, Unfallwagen Beifahrerseite zum ausschachten oder reparieren. 4000 DM Tel. 0345 1701634 Mario Schmidt <MarioSmith24@aol.com>

Fiat 124 Spider, EZ 11/82, elfenbeinfarben, Verdeck schwarz, guter Zust., kein Rost, 16.000 km, VB 16.000 DM Tel: 0841/9712073 Amdrea Schieder-Bosco <ASCHIEDER1@aol.com>



124 Spider Bj. 78, 1800 ccm, 105k mls, schwarz, Verdeck beige, Leder, US-Import, leichte Lackmängel, techn. guter Zustand, VB 8900 DM, Tel.: 0170/6075048 Oliver Schellhorn
<oliver-nici@t-online.de>

Fiat 124 Spider, G-Kat, Bj. 80, 3.Hd., ~ 86tkm, rot, innen Leder beige, Stoffverdeck, GW, nur Sommer, Neuteile: Luftmengenmesser, Bremsen + Bremskraftverstärker, Reifen. Originalzust., aus beruflichen Gründen abzugeben für VB 8000DM. TÜV+AU 7/2001.

Stoppel Alexander
<Porsche911er@yahoo.de>

Fiat Spider 124 CSO, 2.0ie, Bj.81, US-Spider, rot/beige, ATM ca. 21TKM, G-Kat neu, RC, 2. Hd., Garagen-Sommerfahrzeug, Belege, Ansa Doppelrohrsaugpuff, TÜV/AU 06/00, seit 8 Jahren in meinem Besitz, div. Neuteile, VB 11500.- DM Marc Frenzel
<marc_frenzel@hotmail.com>

Spider 124 DS Pininfarina, Bj. 83, Leistung kW: K77/5500, 1981ccm, Katalysator Fiat Draw

und Lambdasonde (Schadstoffarm anerkannt), Farbe: Rot, Inneneinrichtung vor einem Jahr neu instandgesetzt (Sitze neu bezogen, Innenraumteppiche in grau ersetzt, Innenraumisolierung neu etc.), Verdeck (schwarz, weich) vor einem Jahr neu bezogen, Tüv neu. Bild kann per email zugesandt werden. FON: 0049 221 139 1651 MOBIL: 0049 172 2566597 Markus Huemer <huemer@khm.de>



Suche

Motorsteuerung, für 124 DS BJ: 85 Tel.: 01714921911 Axel Peters
<drpeters@t-online.de>

Motor BS 1, Motor 1600 cm³ Typ 125 nur Rumpfmotor. Telefon 0172/6249419 Alexander Schmidt
<ciaoalex@t-online.de>

124 AS1 Teile (Bj. 1967!), Abdeckblech Getriebeglocke unten für Getriebe mit langem Schalthebel, Konsole unter den Heizungshebeln (Zigarettenanzünder), Halterungen für Sonnenblenden (Chrom), Armlehnen (schmale Ausführung!), schwarze Sitzbezüge mit strukturiertem Mittelteil (14 abgesteppte Streifen) oder kompl. Sitze, Aschenbecher auf Getriebetunnel, Abdeckung mit Ablage auf Getriebetunnel (schwarzes Kunststoffteil mit Durchführung für Schalthebel, Fax: 0043 5262 64124 Roland Schiestl
<gts.schiestl@aon.at>

Rückbank und Heizungskulisse, (Metall) für 124 CS1 Spider BJ.1975. Tel.: 0171-7932797 Pagenstert Dierk
<Dierk.Pagenstert@Dresdner-Bank.com>

4 Stahlfelgen 5 1/2J x 13, für 124 Spider. Aber nur Original AS, BS, CS-Design (keine US oder DS Fel-

gen)! Diese Felgen gab es auch für das 124 Coupe und den Fiat 132 I. Serie. Tel.: 0173/2986887 Guido Brüning
<Guido.Bruening@t-online.de>

2,0 Einspritzer zwecks Umbau meines CS1 einen kompletten 2.0 Liter Motor mit Einspritzanlage (CS0 oder DS) und allem anderen Schnick-Schnack (einschl. Kat und Kabelbaum) oder kompletten Spider zum ausschachten (Motorsollte ok sein!) Oliver Hirning
<Oliver.Hirning@gmx.de>

Rücksitzbank, für Spider 124 DS Bj. 84 Andreas Lutz
<andreas_lutz@cyberdude.com>

Innenausstattung, Teile für einen CS1 Bj.73 (Europa) Insbesondere eine Radiokonsole in unverbasteltem Zustand Tel.: 0172-7173106 Jens Kopp
<j.t.kopp@t-online.de>

2L Motor oder Motorblock für 2LCS Tel 01712116877 Rüdiger Scholz
<R.Scholz@t-online.de>

Kotflügel vorne rechts, guterhalten, für meinen Spider ab BJ. 79 Tel./Fax 0481 - 683330 Stefan Kohl
<spider124@planet-intercom.de>

Weber 44 IDF, Suche für Weber Doppelvergaser 44 IDF neue oder gebrauchte Drosselklappenwellen. Evtl. auch kompl. Vergaser, auch defekt oder inkomplett. Guido
<Guido.Bruening@t-online.de>

Motorhaube BS 1, CS 1, rostfreie Motorhaube in gutem Zustand Fahrer- und Beifahrersitz mit Kopfstütze (schwarz) in gutem Zustand Tel.: 0 61 31 - 88 18 86 Häring Joachim
<mainzel.anjo@t-online>

CD-30 Felgen, kpl. Satz Dirk
<dmmaintz@cww.de>

FIAT 124 Spider, Modelle CS bis DS, möglichst in gutem Zustand. Farben möglichst dunkel oder auch in rot. Angebote - möglichst aus dem Norden - Handy 01 71 / 19 40 743. Nils Seib
<n.seib@tu-bs.de>

Getriebe für 1982er 124-Spider Tel./FAX 0761 - 4764460, Wilhelm Goerdt
<goerdt@pse.de>

Lenkstockschalter für 124 Spider DS (Bj. 1983-1985) Bitte alles anbieten. Tel.: 0611/309018 Ralf Wessels
<Ralf_Wessels@t-online.de>





Frisch aus der Garage



Ständige, tiefe Zufriedenheit empfindet Olli, denn die Blase hält. Mit einem 220 Volt-Anschluß in der Garage ist alles möglich.

Zum Thema der geeigneten Überwinterung für unsere Spider habe ich eine relativ neue Variante ausprobiert. Um es vorwegzunehmen sei an dieser Stelle schon erwähnt, dass dies nicht ungeteilten Zuspruch gefunden hat, dazu aber später mehr. Andrea und ich haben am Haus eine Doppelgarage, die weder geheizt noch entfeuchtet ist, so dass das Winterklima auch im Inneren der Garage Einzug hält. Im letzten Jahr überwinterte dort unser FIAT 500. Leider musste ich feststellen, dass einige Chromteile dies nicht unbeschadet überstanden hatten. Also beschloss ich im November für diesen Winter eine



Ein gutes Klima bei einer Luftfeuchtigkeit unter 70 % herrscht im "Luftballon"

Abhilfe in Form eines solchen „Luftballons“, genannt Carcoon, zu beschaffen. Gesagt, getan, auf dem Besuch der Essen Motor Show entdeckte ich einen Verkaufstand für diese Dinger. Es handelt sich hierbei um ein englisches Produkt, welches ursprünglich bei Rolls-Royce und Aston-Martin zum Einsatz kam, also gerade gut genug für unsere FIAT. Die Betreiber des Standes in Essen waren zwei ergraute englische Gentlemen, die auch very british auftraten. Entsprechend gekleidet und in korrektem Oxford-Englisch parlierend, nahmen sich die Herren meiner an. Ich trug dort meinen Wunsch vor, über die Details dieses Luftballons informiert zu werden, und wurde, shocking, darauf hingewiesen, man spräche hier nur eng-

lisch. Also plauderte ich mit den Gentlemen, god save the queen, nun englisch. Die beiden waren schon sehenswerte Typen, ruhig, gediegen, vielleicht ein klein wenig versnobt, aber irgendwie sehr liebenswert. Also ließ ich mich gerne auf ein Gespräch ein, welches an der Stelle seinen Höhepunkt fand, als es darum ging, die passende Grösse herauszufinden. Ich benötigte natürlich das kleinste Mass, da ein FIAT 500 nun mal kein Cadillac ist, und die kleinste Grösse schon eine Länge von vier Metern bot, welche ich nach meinen Messungen auf keinen Fall überschreiten durfte, ansonsten käme Andrea nicht mehr aus der Garage, da wir nur ein Garagentor haben, und unsere Autos dort V-förmig eingeparkt sind. Also sagte ich den



Engländern, ich wolle Grösse 1 haben. Die beiden schauten sich an, schüttelten den Kopf, lächelten, und erklärten mir daraufhin die Entstehung ihrer „Umtauschrate“. Sie sagten, die Leute wüssten immer nicht wie lang ihre Autos seien, kauften das falsche Mass, und tauschten dann in einem zeit-aufwendigen Verfahren die Dinger um und, dieser Teil des Gespräches war ziemlich lang und klang wie ein Klagelied, es tauchten Begriffe auf wie z.B. trouble, mess, pitty, unfortunately, unpleasant, unaccountable, unstandable und noch weitere Begriffe, die mit un- anfangen, was ja bekanntlich sehr negativ ist. Die beiden Gentlemen bestanden also darauf, dass ich ihnen den Fahrzeugtyp nen-

aufhin FIAT 500 sagte, schauten die beiden sich erneut an, schüttelten den Kopf und lächelten, woraufhin der eine dann in ruhiger, sonorer Stimme zu mir sagte: „You have to choose size six,.....then you can put two in it!“ Den Bruchteil einer Sekunde später brachen die beiden, zuvor noch so distinguierten britischen Gentlemen in ein dermassen lautes und herzliches Gelächter aus, dass die Messebesucher in ca. fünf Metern Umkreis sich zu uns drehten, um zu beobachten, was da vor sich ging. Aber ich kaufte dann doch Grösse 1, ansonsten würde das Ding wohl aus unserer Garage herausquellen. Daheim angekommen berichtete ich meiner lieben Frau Andrea auch sogleich

men sah. Mein daraufhin folgender Beruhigungsversuch wurde dadurch zunichte gemacht, dass ich in der Vergangenheit schon mal den einen oder anderen Spontankauf getätigt hatte, der leider Um-, An-, oder Ausbaumassnahmen zur Folge hatte (Frauen fallen diese Dinge in solchen Situationen merkwürdigerweise immer wieder ein?!). Diesmal hatte ich aber vorher alles ausgemessen! Es kam ein paar Tage später also zu dem ersehnten Aufbau des Ballons. Dieser gestaltete sich unproblematisch. Nach dem Ausbreiten des ungefüllten Ballons auf dem Garagenboden war ich von der Richtigkeit meiner Messungen überzeugt. Nach dem Aufblasen desselbigen hingegen nicht mehr so, das Ding dehnte sich zu allen Seiten ganz schön aus! Ich musste also alles Unwichtige in der Garage wie Rasenmäher, Gartengeräte, Mülltonnen, Grill, Andreas Fahrrad und noch einiges andere an Unrat entfernen oder umstellen, aber nun passte es! Allerdings hat meine Frau jetzt an jeder Seite nur noch ungefähr 5 cm Platz zum Rangieren, aber Frauen fahren ja bekanntlich besser (mit dem Bus?)

Euer Olli

(Der Anschaffungspreis liegt bei ca 1300.- DM. Stromkosten sind mit denen eines Kühlschranks zu vergleichen. Wer noch mehr wissen möchte, lese den Vergleichstest in Markt 12/98, oder ruft Olli an. Anm. d. Red.)



Wenn die Frühlingssonne lockt, ist die Luft raus

ne. Dann werden sie in ihr Buch schauen, die Abmessungen entnehmen und mir den Carcoon mit der richtigen Grösse nennen. Als ich dar-

von diesem Neuerwerb. Allerdings erntete ich statt eines erhofften Beifalls eine besorgte Ehefrau, die sich in Zukunft nicht mehr in die Garage kom-



Der Vergleich

**Uwe Wagner hat es gewagt:
Der Vergleich zwischen
einem Eurospider (83)
und einem Multipla 105
STP ELX (99)**



1 05 PS haben Sie beide. Beide kommen Sie aus Italien – von Fiat. Der eine 1966 vorgestellt, der andere hat einen Vorfahren aus den 50-iger Jahren.

Auf der einen Seite der Top-designer PININFARINA, auf der anderen Seite ...

Design ?

Sexy wie Sophie Marceau oder eher "ein Quasimodo" ? (Zitat: automotorsport 3/1999)

Über Geschmack läßt sich bekanntlich streiten. Aber zeigt man Geschmack, nur weil die 4 Räder mit einem Stern oder einem blau-weißen Symbol verziert sind ?

Ein weiterer Minivan im Stile eines Sharan oder Espace

paßt nicht zu den auf Form und Inhalt achtenden Italiener.

Natürlich muß man auf edles Holz und sportliche Rundinstrumente aus dem Hause Veglia verzichten, aber was spricht schon gegen ein Cockpit, das aus nichts als aus einer Geschwindigkeitsuhr und einer Tankanzeige besteht. Dazu noch ein wenig schief und krumm und noch in der Mitte positioniert, als seien sie von der Raumstation MIR abgefallen.

Offenfahren ? Kein Problem, der Spider bietet innerhalb weniger Sekunden das feeling, von dem wir den ganzen Winter träumen, und das uns jedesmal den Frühling herbeisehnen läßt. Der andere

versucht ihm nachzueifern; natürlich elektrisch und gleich doppelt. Kein Cabrio, aber allemal besser als ein großes Schiebedach, dazu mit Klimaanlage und elektrischer Zusatzheizung.

Und was machen wir, wenn die kleinen Spideristi das Licht der Welt erblickt haben ? Da wird gerätselt, ob der Kindersitz bei geschlossenem Verdeck noch paßt und die nachträglich eingebauten Gurte auf der Rücksitzbank bei einem Unfall ihrer Aufgabe gerecht werden. Unser Vergleichsmodell nimmt die Kids der Nachbarn auch noch mit, und der absolute Clou:

Familie Wagner sitzt vorne zu dritt, Familie Kronenberg, auch zu dritt, hinten !

Sechs Sitze bei 3,99 m Außenhaut, 13 cm länger ist der Spider, und jeder Zentimeter zählt bei der Parkplatzsuche mitten in Frankfurt.

Aber was sind all die praktischen und sinnvollen Vorteile gegen das Argument "Fahrspaß".

Wer einmal einen Spider gefahren ist, weiß welche Bedeutung das Wort "Fahrspaß" hat. Aber was ich nicht glauben wollte, wurde nach der ersten Testfahrt eindeutig widerlegt. Auch 6 Sitze können Spaß am Fahren bringen. Die besagte Kurve als schönste Verbindung zwischen zwei Punkten kann auch mit einem Minivan zur reinen Freude werden.



Kein Wunder, denn 1,87 Meter Breite bieten nicht nur ein stattliches Aussehen, sondern sind Garant für sicheres und agiles Kurvenhandling. Davon kann eine elchtestgeplagte A-Klasse von Mercedes selbst mit elektronischer Unterstützung nur träumen.

Während unser Spider je gefahrene 100 Kilometer den Herrn Finanzminister mit der Steuer von 8 bis 10 l Super Benzin unterstützt, sind die 6 Personen mit etwas über 1 Liter Diesel pro Nase doch erheblich sparsamer. Dabei muß aber nicht die Spritzigkeit

und Spontanität leiden, der Durchzug ist stark und die gleiche Endgeschwindigkeit steht auch im Fahrzeugbrief unseres Spiders.

„Er drückt nach außen sehr gut sein inneres, aufnahmebe-reites Wesen aus, und er zaubert ein Lächeln auf die Mienen der Betrachter“, so die Frankfurter Allgemeine Zeitung, und der Autor dieser Worte hat nicht unrecht.

Zugegeben, erst die Geburt unserer kleinen Tochter war der Anlaß, über einen Van nachzudenken. Wer geht sonst mit dem Zollstock in ein Auto-

haus, um sicher zu sein, daß neben Reisebettchen auch noch der Kinderwagen in den Kofferraum passt.

Sind die beiden auch noch so verschieden, Fiat Spider und Fiat Multipla sind beides Fahrzeuge, die einmal gefahren, man einfach nicht vermissen möchte.

Er ist die sympathischste Ergänzung zu einem der schönsten Cabrios, die jemals produziert wurden.

U. Wagner / Kelkheim am Taunus

Spider-Eignungstest

Sie haben ein neues Sportlenkrad mit einem Durchmesser von 20 cm montiert. Bei Kurven müssen Sie jetzt erheblich mehr Kraft aufwenden, um die Räder einzuschlagen.

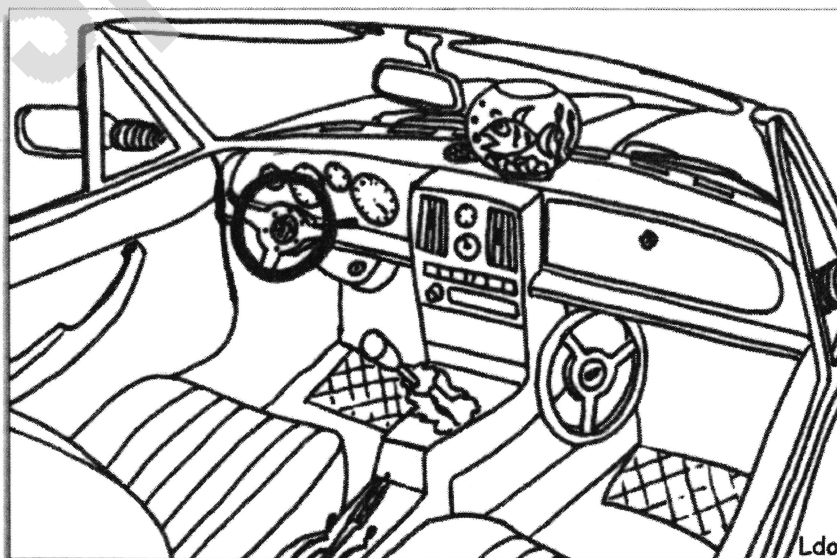
Wie können Sie sich diesen Kraftakt erleichtern?

1. Sie installieren einen Elektromotor, der das Lenkrad auf Knopfdruck in die gewünschte Richtung dreht.

2. Sie bauen einen Adapter, auf dem Sie einen Fahrradlenker mit Klingel montieren können.

3. Bei großen Lenkmanövern tauschen Sie kurzfristig ihr Lenkrad gegen ein LKW-Lenkrad.

4. Frage



Lösung: Sie fahren nur noch geradeaus!



Die Fiat - Geschichte Teil 2



1899

Es ist der 11. Juli 1899 als Cav. Giovanni Agnelli, Rechtsanwalt Lodovico Scarfiotti und Graf Emanuele Bricherasio di Cacherano die Notariatskanzlei von Ernesto Torretta in der Via Arsenale 6 in Turin betreten, um die Gründungsurkunde der Fabbrica Italiana di Automobili Torino einzureichen. Dem Metier Kunst gehört der Turiner Ma-

ler Giovanni Carpanetto an, der beauftragt wird, zu diesem Ereignis ein Werbeplakat anzufertigen. Es trägt die durch Punkte voneinander getrennten Initialbuchstaben des Unternehmens: F.I.A.T. Dieses 1899 auf dem Werbeplakat erschienene Logo

wird das erste Markenzeichen des Turiner Unternehmens. Im Rokokostil auf ein Messingtäfelchen reproduziert, paßt es gut in diese Zeit und zur Form der ersten Fahrzeuge, die optisch noch große Ähnlichkeit mit den von Pferden gezogenen Kutschen aufwiesen. Auf diesem Markenzeichen lassen sich der ausgeschriebene Firmenname (Fabbrica Italiana

di Automobili Torino), das Kürzel F.I.A.T. und die Seriennummer des Fahrzeugs lesen. Hierdurch wird deutlich, daß F.I.A.T. noch nicht der offizielle Name des Unternehmens ist, sondern einzig das dem Produkt vorbehaltene und mit einer fortlaufenden Nummer versehene Markenzeichen darstellt. Die ersten Fahrzeuge, die über diese Plakette verfügen, sind die zwischen 1899 und 1900 produzierten 24 Exemplare des Modells Fiat 3 1/2 HP, der auch unter dem Namen 4 HP bekannt ist. Anfangs sind auch die ersten 12 HP mit der Messingplakette versehen, die jedoch schon bald abgelöst wird durch das erste echte Fiat Markenzeichen, dem eine präzise und akkurate grafische und stilistische Studie zugrunde liegt.



1901

Um dieses vielversprechende Debüt zu unterstreichen, beschließt das Unternehmen, den 12 HP mit einem echten Markenschild zu versehen, das sich in Form einer emaillierten Messingplakette mit Grafikelementen im Liberty-Stil darstellt. Mit dem Wegfall der von Carpanetto gezeichneten Buchstaben erhält der Schriftzug Fiat eine neue Anordnung und Form. In der Mitte des Markenzeichens ist der (nunmehr nicht mehr durch



Punkte getrennte) Name FIAT in ein Rechteck eingefasst; der Buchstabe A weist oben rechts eine charakteristische Wölbung auf, um dem Buchstaben T Platz zu lassen und sich harmonisch an die anderen Buchstaben anzupassen. Ausgewogenheit, Solidität und Identität sind die Eigenschaften, auf die der Schriftzug symbolisch Bezug nimmt. Insbesondere der letztgenannte Aspekt wird durch die Abschaffung der Punkte zwischen den Buchstaben unterstrichen und ist ein Zeichen dafür, daß FIAT als Kurzwort mittlerweile zu

einem feststehenden, geläufigen Begriff geworden ist. Es ist daher kein Zufall, daß der Firmenname zwar ausgeschrieben, jedoch in den unteren Bereich des Markenzeichens verbannt wird, so daß der Name Fiat zum wirklichen Mittelpunkt der Plakette wird. Interessant sind auch die anderen grafischen Elemente. Aus dem Firmennamen, der das Markenzeichen nach unten schließt, taucht eine Sonne auf, die mit ihren Strahlen das Kurzwort FIAT berührt. Letztgenanntes ist wiederum in ein in der Mitte des Wap-

penschildes plaziertes Rechteck eingefasst und wird von zwei Stauden gestützt, die das Gedeihen des Unternehmens symbolisieren sollen. Verstärkt werden diese Symbole des Wachstums und der Blüte durch die sich gegen den hellblauen Grund abhebende goldgelbe Farbe, die zudem die aufgehende Sonne und die Streuung des Lichtes akzentuiert. Abgerundet wird das Ganze im oberen Bereich durch ein kleines Rechteck mit der Fahrgestellnummer.

Das Kürzel FIAT verkörpert mittlerweile nicht nur das Produkt, sondern das gesamte Unternehmen, was auch am neuen Markenzeichen aus dem Jahre 1904 deutlich wird, von dem der ausgeschriebene Firmenname und die Fahrgestellnummer zeitlich verbannt worden sind. Es ist das berühmte ovale Wapenschild, das bis 1926 in Gebrauch bleiben soll, und ein ähnliches Design wie das vorherige Markenzeichen aufweist: Im stilisierten Liberty-Stil wird die aufgehende Sonne auf einem in Berliner Blau gehaltenen Hintergrund dargestellt. Auch die das Kürzel FIAT bildenden Buchstaben sind die gleichen wie die aus dem Jahre 1901: etwas breiter, jedoch mit der gleichen Krümmung



1904

des Buchstabens A. Das von der Verzierung her auf das Wesentliche beschränkte Markenschild setzt sich innerhalb kurzer Zeit als Unternehmenslogo durch. Daher verwundert es nicht, daß auf dem Firmenbriefpapier dieser Zeit die Sonne abgebildet ist, die den Namen Fiat erhellt. Beginnend mit dem Fiat 24-32

HP findet das ovale Markenzeichen zum ersten Mal zu einer einheitlichen und bei allen Fahrzeugen des Turiner Herstellers gleichen Anordnung: oben am Kühler.

1905 wird das ovale Markenzeichen auch auf dem Kühler des 100 HP Corsa appliziert. 1912 wird das ovale Markenschild überarbeitet:



war es bisher flach gewesen, so wird es nunmehr leicht bauchig, um sich den neuen "birnenförmigen" Kühlern anzupassen.

Das Logo bleibt bis zur Produktionseinstellung der Typen Fiat 501 und 502 im Jahr 1926 in Gebrauch. Be-

reits ab 1921 kommt an einigen Fahrzeugen ein neues rundes Schild zum Einsatz.



1921



1925

Das Wappenschild aus dem Jahre 1921 mit roter Schrift auf weißem Grund taucht erstmals am Superfiat in der Zwölfzylinderausführung und am 519 mit sechs Zylindern auf. Bis 1934 wird es von sämtlichen Sechszylinder-Fahrzeugen übernommen. Tatsächlich wird das runde Wappenschild bereits für den Fiat 801 eingesetzt, ein Sportwa-

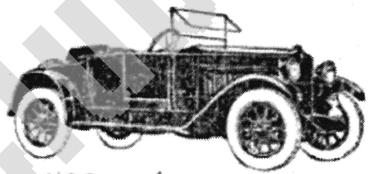
gen, der unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg an Grand-Prix-Veranstaltungen teilgenommen hatte. Erst mit dem Superfiat hält es jedoch Einzug in die Welt der Serienfahrzeuge. Das 1921 erschienene runde Wappenschild bleibt, abgesehen von den Farben des Hintergrundes und der Schrift, nahezu unverändert. 1925 wird beispielsweise für den Fiat 509 ein Logo mit FIAT in weißer Schrift und blauem Grund verwendet, das bis 1929 eingesetzt wird. 1929 präsentiert das Turiner Unternehmen einen weiteren Kleinwagen als Nachfolger des 509. Es ist der 514, der mit dem gleichen Markenschild versehen ist wie sein Vorgänger, das jedoch einen anderen Blauton als Hintergrund aufweist.



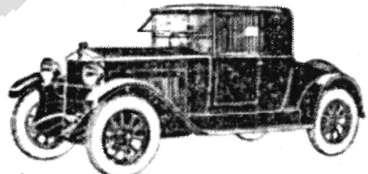
1929

FIAT

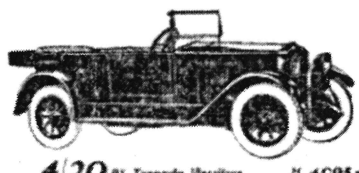
509



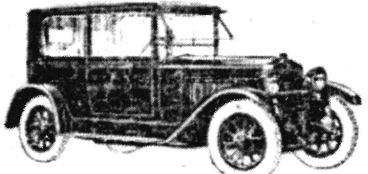
4/20 PS Zweiflügel mit Klappstuhl M. 1900,-



4/20 PS Cabriolet Zweiflügel mit Klappstuhl M. 1750,-



4/20 PS Torpedo Versteck M. 1695,-



4/20 PS Innentender Versteck M. 1900,-

VERTRETUNGEN AN ALLEN WICHTIGEN PLÄTZEN

ALLEINVERTRETUNG für BERLIN, BRANDENBURG, POMMERN, MECKLENBURG, SCHLESSEN

KARL A. KLEIN

AUTOMOBILE A. G.
Berlin-Friedenau, Hauptstraße 81-82
Tel.: Rheingau 9450-9456

DEUTSCHE

FIAT-AUTOMOBIL-VERKAUF A. G.

Berlin-Charlottenburg, Kaiserin-Augusta-Allee 1, 72



Vorstand

Funktion	Name / Adresse	Aufgabe	Telefon E-Mail
1. Vorsitzender	Christian Schlamp (CS) Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	Ansprechpartner für Mitglieder und Interessenten, technische Beratung AS/CS/CS1	040/60951558 CristianSchlamp@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Michael Möller (MM) Tinsdaler Kirchenweg 285 a 22559 Hamburg	Händlerkontakte, technische Beratung DS, Redaktionsmitglied (Ressort: Vorstand)	040/810421 MichaelMoeller@fiatspider.de
Kassenwart	F.-Oliver Grahmann (FOG) Steenrott 15 24214 Gettorf	Finanzen/Kasse, Ansprechpartner für Regionalleiter, Redaktionsmitglied (Ressort: Regionales)	04346/5155 OliverGrahmann@fiatspider.de
Beisitzer	Stefan Benda (SB) Jahnkeweg 10 22179 Hamburg	Ansprechpartner für Veranstalter und Organisationen von Treffen Händlerkontakte	040/6410567
Beisitzer	Peter Bleßmann (pb) Mittelweg 126 20148 Hamburg	Technische Beratung CS0 / DS	040/4504125 PeterBleßmann@fiatspider.de
Beisitzer	Tilman Döring (TDO) Krähenweg 35 22459 Hamburg	Chefredakteur Spider Magazin Technische Beratung CS0/CS2	040/5552190 TilmanDoering@fiatspider.de
Beisitzer	Sönke Suhr (SU) Neue Sülze 2a 21335 Lüneburg	Verlage und Sponsoren, Redaktionsmitglied (Ressort: kurz&bündig)	04131/269827 SoenkeSuhr@fiatspider.de
Beisitzer	Ralf de Vrée (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Redaktionsmitglied (Ressorts: Internet, Teilemarkt, Mitgliederbewegung)	04532/261319 RalfdeVree@fiatspider.de

Regionalleiter

Gebiet Region	Ansprechpartner	Adresse	Telefon / E-Mail
Schleswig-Holstein Region 1	F.-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24214 Gettorf	04346/5155 OliverGrahmann@fiatspider.de
Hamburg Region 2	Christian Schlamp	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	040/6032290 CristianSchlamp@fiatspider.de
Berlin Region 3	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
Friesland Region 4			
Bielefeld Region 5	Marco Kollmeier	Warburger Str. 44a 33098 Paderborn	05251/681554
Kassel Region 6	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37574 Einbeck	05561/81530
Köln Region 7	Guido Brüning	Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülrich	02252/81812 Guido.Bruening@t-online.de
Frankfurt Region 8	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/881886 mainzel.anjo@t-online.de
Schwarzwald Region 9	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441/87301
München Region 10	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.