

SPIDER

MAGAZIN



- Richtlinienkatalog zum H-Kennzeichen
- Frühjahrstreffen 2000 in Borken
- Entschluss zum Oldtimer Grand Prix
- AS-Rückleuchten aus Übersee
- Fiat-Geschichte Teil 3



FIAT SPIDER 2000

For the adventurous driver...a true European convertible.

To the open air enthusiast, convertible driving has no substitute. The Fiat Spider 2000 is the perfect answer for the driver who likes his sportscar in the classic mold.

Pininfarina design sets the mood, and competition-style engineering sets the pace.

Spider 2000.

It begs for the open road.



Reclining bucket seats are covered in luxurious Italian leather*, have adjustable headrests.





Editorial	4
Technik	
Technikforum	5
Reportage	
Frühjahrsputz	8
Frühjahrestreffen Borken	10
Der Vorstand	
Oldtimer Grand Prix	13
Umfrage	14
Regionalleiter	14
Rubriken	
Mitgliederbewegung	15
kurz & bündig	16
Richtlinien H-Kennzeichen	16
Termine	19
Teilemarkt	20
Umfeld	
Schlamp in Gefahr	23
Ein Schnäppchen	24
Spider-Eignungstest	25
Schadensmeldungen	26
Deutsche Preisstatistik	26
Fiat-Geschichte Teil 3	28
Adressen	31



10 Auftakt: Trotz zeitweiliger Wolkenbrüche bescherte uns Stefan Ebber ein super Frühjahrestreffen. Über 30 Spider kamen.



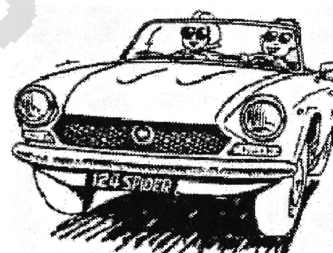
13 Vorbei: Die Verbannung aus der Müllenbachschleife und die zunehmende Kommerzialisierung des OGP zwangen uns zu einer Entscheidung.



24 Gefunden: Am AS sind diese Leuchten original. "Elektronisch" hat sie Ralf de Vrée in den USA aufgestöbert.



28 Geschichte: Im letzten Teil der Reise aus der Vergangenheit wird die Gegenwart und das neue Logo erreicht.



Redaktionsanschrift

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

Redaktionsschluß:

20.08.2000

Themenvorschläge

Zuschriften aus dem Süden
Wahre Spidergeschichte
Titelfotos
Technikberichte

Titelfoto

Über 30 Jahre alt und im erhaltungswürdigen Zustand ist dieser AS mit H-Kennzeichen.



Die Sonne



Die Sonne zeigte sich schon im Mai von ihrer besten Seite. 28°C und mehr im Schatten verursachten ein wahres Cabrio-Gewimmel auf unseren Strassen. Nicht selten gab es während einer Rotphase ein 2er- oder 3er-Grüppchen von Cabrios verschiedener Marken ein Stelldichein. Durch Seiten-, Rück-

spiegel- bzw. Geradeausblicke wurde taxi-ert, bewertet, begrüßt, gelächelt....., bis sich bei grün diese Runde mit unterschiedlichen Auspuffklängen und Geschwindigkeiten auflöste.

Doch nicht jeder Spider war diesem plötzlichen Sonnenüberfall gewachsen. Einige waren wohl nach dem einsa-

men Winterschlaf dermaßen von der Sonne geblendet, dass sie durch gerissene Kupplungsseile, verlorene Keilriemen, kochende Kühlsysteme oder feste Bremszangen schwächelnd am Straßenrand stehen bleiben mussten.

Dagegen gibt es jedoch ein Mittel. Vorbeugend kann man im Winter der Italienerin unter den Auto-Pyjama schauen und gegebenenfalls das eine oder andere Verschleißteil auswechseln. Sie schläft danach ruhig weiter, bis sie durch den "Tag der Zulassung" geweckt wird. So vorgesorgt lässt sich der Sommer mit einer gewissen Gelassenheit im Spider genießen.

Viel Spaß beim Lesen und einen heißen Sommer wünscht

Euch *Tilmann*

+++ 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:

Tilmann Döring
Krähenweg 35
22459 Hamburg
Tel.: 040 / 5552190
Druckerei Papenfuss
Osdorfer Landstraße 162
22549 Hamburg

Druck:

Anzeigenleitung: Tilmann Döring

Mitglieder der Redaktion:

Tilmann 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



Technikforum

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

Abgeschickt von Frank Berger:

Ich habe mir im Winter einen **Kat(Original Fiat)** in meinen Spider 124 Bj. 80 einbauen lassen. Jetzt, nach ca. 1500km hat sich der Kat in seine Einzelteile aufgelöst, d.h., innen im Kat hat sich das Gewebe aufgelöst und mir die ganze Auspuffanlage verstopft. Hat damit schon mal jemand Probleme gehabt?

Antwort von Marcus Müller: Du solltest vor allem die Zündung und Einspritzung überprüfen. Bei einem Fehler in der Zündung verbrennt das Benzin im Kat, statt im Motor, was den Kat recht schnell töten kann. Aus meiner eigenen Erfahrung weiß ich allerdings, dass die Dinger erstaunlich robust sind. Nachdem ich mich mit meinem 124 DS 2.0E mit einem defekten Verteilerfinger noch ca. 5km mit üblen Zündaussetzern nach Hause „schleppen“ musste, hat der Kat und der gesamte hintere Teil der Auspuffanlage rot geglüht! - Dem Kat geschadet hat's nicht!!! Eine probeweise durchgeführte KAT AU zeigte, dass der Kat noch einwandfrei funktioniert. Hat Dein Auto nach der Kat-Umrüstung auch eine Lambda Sonde? Ein falsches (zu mageres) Gemisch kann dem KAT auf Dauer auch schaden. Wenn alle diese Punkte nicht zutreffen, würde ich auf einen Materialfehler tippen.

Abgeschickt von Torsten: Zur Zeitspinnt der **Drehzahlmesser** meines 84'er DS. Egal wie hochtourig ich fahre, er zeigt max. 3000 Touren an. Ansonsten schätze ich die angezeigte Drehzahl um ca. 1500 Touren zu gering ein. Hatte jemand ähnliche Probleme? Wird die Drehzahl an der Zündspule abgenommen? Oder ist's der Drehzahlmesser selber?

Antwort von Guido: Sehr wahrscheinlich steht der „Hallgeber“ von Deiner Zündanlage kurz vor dem „Exitus“. Springende Drehzahlmesser-Anzeigen sind hierfür das erste Anzeichen. Am besten direkt den Hallgeber gegen ein Neuteil ersetzen,

dann klappt's auch wieder mit dem Drehzahlmesser.

Antwort von Torsten: Den Hallgeber habe ich vor ca. einer Woche durch ein Neuteil ersetzt.

Antwort von Michael: Dreh mal den Magnet unter dem Hallgeber um 180 Grad.

Antwort von Jörg Lemcke: Der Austausch des Hallgebers ist noch keine Garantie für ein störungsfreies Funktionieren der ganzen Angelegenheit. Bei mir jedenfalls neigt die Isolierung der beiden Kabel innerhalb der Verteilerkappe dazu, von den rotierenden Teilen zerlegt zu werden - vorzugsweise bei nagelneuen Hallgebern. Ist mir nun schon zweimal passiert. Schau ruhig noch einmal nach, ob Dich eventuell hübsches Kupfer anblinzelt. In den allermeisten Fällen ist nach einer Isolierung mit Gewebefband der Drehzahlmesser wieder in Ordnung.

Abgeschickt von René: Aus reiner Neugier möchte ich gerne einmal wissen, wie viel **Lenkradspiel** Ihr so habt. Bei mir sind es etwa 1,5 Finger. Bei mir liegt's nur an der Lenkschnecke, die ich zwar komplett überholt habe, die aber immer noch nicht so will, wie sie soll. Lohnt es sich im Austausch eine 'neue' zu besorgen? Wer hat Erfahrung und wie viel Lenkradspiel habt Ihr so?

Antwort von Guido: 1 1/2 Finger Lenkradspiel ist noch im vertretbaren Rahmen. Übrigens kann man das Spiel zwischen Schnecke und Schneckenrad mittels Einstellschraube am Lenkgetriebe justieren. Wichtig hierbei ist aber, dass das Lenkgetriebe sich in „Mittelstellung“ befindet (Lenktrapez der Spurstangen mittels Zollstock kontrollieren!). Weiterhin sollte die Vorderachse bei der Einstellung entlastet sein, um „Rastpunkte“, die bei zu strammer Einstellung entstehen, zu vermeiden.

Abgeschickt von Anke: Hallo, mein Spider CS2 Bj. 82 verliert leider **Öl**. Wie es scheint, kommt das aus

dem Differentialgetriebe. Nachdem man die Schrauben mal fest angezogen hat, ist es wohl auch wieder dicht, allerdings ist da jetzt etwas zu wenig drin. Ich weiß aber nicht, welches Öl ich da rein tun muss. Kann mir da jemand was zu sagen?

Antwort von Wolfgang Gary: EP90 Getriebeöl, z.B. Castrol Hypoy B

Antwort von Guido: Ins Differential gehören ca 1,3 Liter SAE 90 Hypoid Getriebeöl.

Abgeschickt von Carsten Schmid: Wer hat Erfahrungen mit den **Edelstahlauspuffanlagen** von Spider-Point, G+B Motorentechnik, Fa. Kneisner (Fabrikat: Quicksilver) und anderen. Passen die Anlagen ohne Spannung? Rosten Sie tatsächlich nicht von innen nach außen?

Antwort von Michael Martin: Ich fahre einen CS0 mit KAT und hatte eine Anlage von Spider Point, die ist aber gleich am Endtopf durchgebrochen; dann habe ich eine Anlage von G+B montiert; die passt sehr gut und ist bis jetzt (ca. 5 Jahre) o.k.

Antwort von Axel: Ich habe zwar nur einen Fächerkrümmer von G&B, aber der macht seit 1 Jahr einen recht guten Eindruck. Ich habe nur etwas Probleme mit der Dichtheit am Schiebestück vorne. Das bläst andauernd ab, egal mit was ich es eindichte. Etwas nervig beim G&B-Krümmer ist der Anschlussflansch an den ZYKO, der nur aus normalem Blech gefertigt ist. Das fängt ruckzuck zu gammeln an. Auch könnte der Werkstoff etwas höherwertiger sein, da die Anlage doch ziemlich schnell optisch in Mitleidenschaft gezogen wird.

Abgeschickt von Marc: Ich hab rausgefunden das ich bei meinem 74er CS1 vorne links im Motorraum einen **Kohlefilter** habe. Was bewirkt der oder wofür ist der zuständig? Bei mir ist er nämlich außer



Kraft gesetzt. Oben geht ein Schlauch rein, wo kommt der her? In der Mitte geht ein Schlauch raus, bei mir total zerfressen! Und unten geht auch ein Schlauch ab, hört bei mir unterm Vergaser auf, aber mit'ner M6 Schraube verschlossen. Kann ja auch nicht Sinn der Sache sein.

Antwort von Yorck: Der Aktivkohlefilter ist an einen Schlauch angeschlossen, der vom Tank abgeht und eine Entweichung der Benzindämpfe in die liebe Umwelt verhindern soll. Der andere Schlauch geht i.d.R. zum Vergaser, der die im Aktivkohlebehälter „gespeicherte“ Dämpfe bei Motorlauf ansaugt und somit der Verbrennung zuführt. Bei intakten Schläuchen und natürlich bei Abschluss an den Vergaser funktioniert die Sache problemlos, der Tank bleibt dadurch auch im Sommer schön druckfrei, und es zischt nicht so stark beim Öffnen. Wichtig: das Schlausystem muss absolut dicht sein, sonst kann der Vergaser Nebenluft ziehen und damit die Einstellung des Gemisches verändern. Klingt so, als hättest Du ein US-Modell, was bedeutet, dass Du auch bleifrei fahren kannst, falls der Motor original US ist.

Abgeschickt von Wolfgang Gary: Ich versuche gerade den Motor meines Spiders US 125BC040 zu überholen. Die neuen **Kolben** haben nun allerdings etwas andere Abmessungen als die ursprünglich eingebauten. Natürlich hätte ich gerne die höhere Kompression 9,8:1 und nicht die matte US-Version. Ursprünglich: Höhe des Dachs ca. 2,8 mm; Kolbenhöhe 59 mm min (Seite des Bolzenloches), 66 mm max. um 90 Grad verdreht Neu: Höhe des Dachs ca. 4,5 mm; Kolbenhöhe 58,2 mm min, 77 mm max. Bei beiden ist das Maß vom Kolbenbolzen zum Boden gleich hoch. Wer hat Masse zu Kolben, bzw. kann mir einen Tipp geben, ob die neuen Kolben o.k. sind, oder doch wie vermutet vom 132-Motor.

Antwort von Guido: Der einzig sinnvolle Weg die gewünschten Kolbenmaße zu „entschlüsseln“ ist

der „Mahle“-Kolbenkatalog. Ich würde einfach mal zu einer Motor-Schleiferei in Deiner Nähe fahren und einen Blick in diesen Katalog werfen. Vielleicht kann Dir auch Mahle selber hierzu Auskunft erteilen. Hier die Anschrift: Mahle GmbH, Pragsstrasse 26-46, D-70376 Stuttgart, Tel.: 0711/501-0. Ich schätze mal das es für die Fiat DOHC-Motoren ca. 20-30 verschiedene Kolbenausführungen gibt.

Abgeschickt von René: Meine **Bremse** macht mich langsam wahnsinnig. Nachdem ich vordere und hintere Bremsen optimal abgestimmt habe und meine Bremsleistung auch eigentlich in Ordnung ist, habe ich das Problem, dass meine Bremsen vorne quietschen wie ein ganzes Orchester. Liegt der Bremsbelag nicht parallel zur Scheibe oder was kann das sein. Mein Vater hat früher einmal das Spiel der Beläge verringert (eigentlich logisch: Resonanz) mit dem Ergebnis, dass mindestens zwei weitere Geiger dazugestoßen sind. Wer weiß Rat?

Antwort von Karl: 1. Prüfen, ob die langen Belaghaltefedern noch genug Spannung haben, im Zweifel wechseln, sind nicht teuer. 2. Kupferpaste auf die Bremsbelag TRÄGER dünn auftragen. Vorsicht!: Fett nicht auf den Belag kommen lassen, auch nicht auf die Kanten. 3. Sind es Original Fiat-Beläge (gibt's noch zu kaufen)? 4. Können die Gleitsteine schön gleiten (keine Korrosion ggf. glätten, ebenfalls leicht mit Kupferpaste einreiben)?

Abgeschickt von Karl: Ein selbstherrlicher Prüfer beim TUEV Pfalz in Kaiserslautern-Ost verweigert mir die **Vollabnahme § 21** mit dem Argument, mein aus den USA vom Vorbesitzer eingeführter (in D noch nicht zugelassener) 69er BS Spider (1800 er Motor eingebaut) könne ohne Abgasreinigung in Deutschland nicht zugelassen werden; dies gelte auch, wenn noch der Originalmotor eingebaut wäre. Angeblich gäbe es nur eine Ausnahme, wenn ich das Fahrzeug als Umzugsgut selbst aus den Staaten mitge-

bracht hätte. Dann kann ich meinen frisch restaurierten Spider ja gleich wegwerfen!! (Bitte jetzt keine Autoverwerter-Adressen schicken!) Wer hat Erfahrungen und kann Tipps geben? Wie ist die Rechtslage? Wer weiß einen TUEV im Raum Pfalz/Rheinhausen/Saarland, bei dem es mit der Vollabnahme keine Probleme gibt? Wer hat ein offizielles FIAT-Datenblatt (keine Briefkopie!) für US-1800er mit AC1.031.5 oder AC1.040.5 bzw. AC1.040.6 -Motoren?

Antwort von Borni: Mein Spider hat genau die gleichen Voraussetzungen gehabt. Am besten Du suchst dir einen Händler der Beziehungen zu einer Zulassungsstelle hat, dort kann man bei der Zulassung sofort 2 Jahre Tüv eintragen lassen ohne das Fahrzeug vorzuführen, ob das legal war weiß ich nicht aber so habe ich mein Fahrzeug erworben.

Antwort von Guido: Klaro, warum sich der „TÜV-Willkür“ aussetzen, wenn man Plaketten und Blanks Kfz.-Briefe übers Internet kaufen kann. TÜV-Leute sind doch prinzipiell alles „IDIOTEN“ und „Paraphen-Hengste“.

Antwort von Mike Dörsam: Ruf doch mal bei FIAT in Heilbronn in der Abt. Homologation an (07131-107 282). Man ist da sehr zuvorkommend und hilfsbereit (hatte z.B. innerhalb von zwei Tagen die benötigten Unterlagen, um bei meinem US 2.0 i.e. den vorhandenen KAT eintragen zu lassen).

Abgeschickt von Lothar Hahn: Habe seit 4 Wochen das Problem, das ich **keinen Öldruck** mehr habe. Öl war sehr dünn und roch nach Sprit. Nachdem ich ein paar Erkundigungen eingezogen habe, sagte man mir, das muss die Benzinpumpe defekt sein (Membran defekt). Ich mir eine neue Benzinpumpe gekauft und installiert. Nach 30 km wieder die Öllampe an. Öl dünn!

Antwort von René: Eine defekte Benzinpumpe erkennt man eigentlich daran, dass das Auto nicht mehr oder nur noch schlecht fährt.



Wenn das nicht der Fall ist/war dann liegt dein Problem woanders. Hat der Motor noch die alte Leistung? Springt er problemlos an? Vielleicht zieht er Benzin am Kolben vorbei. Qualmter?

Antwort von Lothar Hahn: Motor läuft gut und verbrennt gut. Kein Ruß oder Qualm. Anspringen ohne Probleme. Und nun....?

Antwort von Borni: Ich denke Du hast ein Problem mit den Kolbenringen und eine schlechte Verbrennung. Deshalb läuft Benzin über die Kolben in den Motorblock, lass die Kompression messen.

Abgeschickt von Ole: Habe einen CS0, Bj. 80 und arge Probleme mit meiner Lenkung bzw. mit dem unteren **Dreieckslenker / Achsträger**. Der untere Dreieckslenker ist an zwei Bolzen befestigt, die wiederum sind mit dem Achsträger fest verbunden. Kann man diese Bolzen einzeln wechseln oder muss der Achsträger komplett gewechselt werden? Und wo bekomme ich die Bolzen / Achsträger?

Antwort von Marcus Müller: Normalerweise muss der Achsträger erneuert werden. Es ist zwar denkbar, neue Bolzen einzuschweißen, ich würde das aber aus Sicherheitsgründen nicht machen. Wenn jemand wirklich gut schweißen kann und weiß, was er tut, kann man das Teil wohl auch reparieren. Neuteile sollten für 350-700 DM bei den bekannten Anbietern erhältlich sein. Das Ausreißen der Bolzen ist im übrigen eine typische Krankheit bei den Achsträgern für 2 Liter Motoren.

Antwort von Mario Berluti: Ich selbst habe letztes Jahr meinen Achsträger wechseln müssen (DS '85). Habe ihn beim Spider-Point gekauft; soviel ich weiß, gibt es nur noch dort Achsträger zu kaufen. Vom Schweißen würde ich Dir abraten. Kosten für das Ersatzteil 783,- DM!

Abgeschickt von Lars Beulke: Ein Freund erzählte mir kürzlich, er habe vor kurzem (ca. 2 Monate) einen Beitrag über den **Abarth im Fernsehen gesehen**. Leider weiß

er nicht mehr wann und auf welchem Sender bzw. in welcher Sendung.

Antwort von Dirk: „Auto, Motor und Sport“ auf Vox

Antwort von Lars Beulke: Das Video (11/2000, Sendung vom 12.3.2000) kann bei VOX unter Tel. 0180/5671000 bestellt werden. Kosten: 29,90 DM + Porto (7,— DM bei Vorkasse).

Abgeschickt von Uwe Jung: Muss an meinem 83' DS die Schläuche zwischen Verteilerrohr und Einspritzdüsen wegen Undichtigkeiten erneuern. Am Rohr und an den Düsen sind **Messingringe** angebaut, anscheinend eine Art von Kupplung; weiß jemand wie man die verflixten Dinger auf bzw. ab bekommt?

Antwort von Markus: Ab ist wohl einfach - nur mit dem Seitenschneider. Wieder drauf erfordert zum einen neue Hülsen und zum anderen ein Spezialwerkzeug - böses Wort - denn diese Hülsen werden wohl irgend wie gebördelt. Ich hatte meinen Wagen deshalb sogar schon in einer original Fiat-Werkstatt, die konnten mir aber mangels eben diese Werkzeuges nicht weiterhelfen.

Antwort von Axel: Seitenschneider und ab damit. Neuen Schlauch drüber, Schlauchklemme drauf und fertig. Funktioniert supergut. Die Messinghülsen habe ich weggelassen, da eher Knickschutz als Einpresshülse. Übrigens: 6bar sind das nie und nimmer. Ich habe ca. 2,8 bar gemessen. Und: Der Schlauch zum Kaltstarteinspritzventil ist ebenfalls mit einer Schlauchschelle gesichert (serienmäßig)....

Antwort von Axel: Es hat prima funktioniert. Die Messingscheiben sind aus meiner Sicht eher Zierde als dass sie wirklich Sinn machen - gut, sie verdecken das Schlauchende... Jedenfalls habe ich neue Schläuche eingebaut und mit einfachen Schlauchklemmen festgemacht. war super einfach. Dabei sind die Klemmen noch nicht einmal notwendig. Habe es ohne versucht und war auch dicht.

Abgeschickt von Frank Peereboom: Wie kriege ich denn den

Zahnriemen bei meinem Fiat Spider DS 1 (amerikan. Version) ausgebaut. Es hapert an der unteren Riemenscheibe vor dem Riemen.

Antwort von Marcus Müller: Du brauchst eine 38mm Stecknuss, einen langen Hebel und etwas Glück. Die Mutter für die Riemenscheibe sitzt meist elend fest. Das Hauptproblem ist, daß die Kurbelwelle hierfür festgesetzt werden muss. Fiat hat hierfür ein spezielles Werkzeug.

Den einzigen Tip, den ich Dir geben kann, ist den 5. Gang einzulegen und die Handbremse anzuziehen. Meistens hat aber der gesamte Antriebsstrang soviel Spiel, dass Du die Schraube nicht los bekommst, da alles recht weich ist. Am besten gehen dürfte es mit einem Preßluftschlagschrauber. Wiedergezogen sollte man sie mit einem entsprechenden Drehmomentschlüssel bekommen. Ein Tipp für später: Ich habe bei meinem Auto die untere Blechverkleidung des Zahnriemenkastens (nach hinten) weggelassen. Jetzt kann man den Zahnriemen hinter der Riemenscheibe „durchfummeln“.

Aber Vorsicht: Auf keinen Fall knicken !!!

Antwort von Michael Martin: Du musst die Kurbelwelle blockieren um die Mutter der Riemenscheibe zu lösen; das einfachste ist wohl, wenn Du den Anlasser ausbaust und am Zahnkranz der Schwungscheibe die Welle blockierst. Das kannst Du mit z.B. einem Schraubendreher machen (2. Person nötig). Das Blech, was Du dann ausbauen musst um den Zahnriemen zu entfernen kannst Du einfach weglassen (ich fahre bestimmt schon 10 Jahre ohne), dann ist der nächste Wechsel problemlos möglich.

Antwort von Tilmann Döring: Im Spider Magazin 01/91 wird das Festsetzen der Schwungscheibe durch ein selbstgebautes Blockierstück beschrieben. Dieses Blockierstück greift in die Verzahnung der Schwungscheibe und wird mit der Kupplungsglocke verschraubt.



Frühjahrsputz in Bad Segeberg



René und Wolfgang (v. l.) sowie

Frühjahrsputz 8.4.2000. So stand es in Ausgabe 01/00 des Spider Magazins. Jürgens Werkstatt sieht wie eine Rumpelkammer aus und muß dringend geputzt werden. Erst danach ist Spider-Putzen angesagt. Punkt morgens 9:00 Uhr war die Werkstatt aufgeräumt und sauber, sodaß viel Platz für unsere Autos vorhanden war. Diese Arbeit hat Jürgen am Vortag allein bewerkstelligt. Dafür gebührt ihm Dank Nr.1. Der Frühjahrsputz wurde von vielen angenommen,

wenn auch ein gewisser Unterschied zwischen Spider und Jaguar besteht (kleiner gemeiner Seitenhieb von Seiten des

tagessen, Kaffee, Kuchen und andere Getränke. Als Nichtmitglied des Clubs möchte ich mich auf diesem Wege, auch



.... Dennis, Julia, Ines, Franziska und Chrischi (v. l.) erholen sich bei Kaffee und Kuchen

Verfassers). Ansonsten war der Tag sehr gelungen. Es wurde geputzt, repariert, gefachsimpelt und, Dank Nr.2 an Jürgen und Ines: Es gab Mit-

im Namen aller erschienenen Mitglieder recht herzlich bedanken. Macht weiter so wie bisher.

Wolfgang Fürst

Frühjahrsputz 8.4.2000 ab 16:00 Uhr

An dieser Stelle übernehme ich die weitere Berichterstattung des diesjährigen Frühjahrsputzes, da Wolfgang das Geschehen bereits früher verlassen mußte.

Nach unserem Urlaub in Dänemark stießen Tilmann und ich erst am Nachmittag zur "Putzkolonne". Es herrschte ein wildes Treiben. Viele hatten Probleme oder Fragen bzgl. ihres "Schätzchens" und

so kam es, daß unser Spider-Doktor Jürgen von Einem zum Anderen rannte. Die Spider wurden teilweise penibel ge-

reinigt. Das ging soweit, daß unser Neumitglied Julia unter dem Wagen verschwand und nach einiger Zeit sichtlich zu-



Julia "verbeißt" sich regelrecht am VX



frieden mit schmutzigem Wischtuch wieder hervorkam. Was hat sie da bloß gesäubert? Den Unterboden vielleicht?

Frank dagegen ging die Reinigung gelassener an. Mit kreisenden Bewegungen des Lappens, in Gedanken versunken, wurde eine Politur durchgeführt.



Neue Radläufe, neuer Glanz, Frank träumt

Christianes "Jagddross" bekam, nachdem es über ein Jahr im Stall gestanden hatte, eine Großreinigung. Die rot lackierten Fingernägel wurden dabei einer harten Bewährungsprobe unterzogen! Wolfgang wiederum brachte mit Unterstützung einer Flasche Bier seine verchromten Luftfilter auf Hochglanz. Was Jens mit Hilfe des Trichters dort einfüllt, ist noch nicht geklärt. Vielleicht ein Schnäppchen als Reserve? Unser erster Vorsitzender Chrischi störte

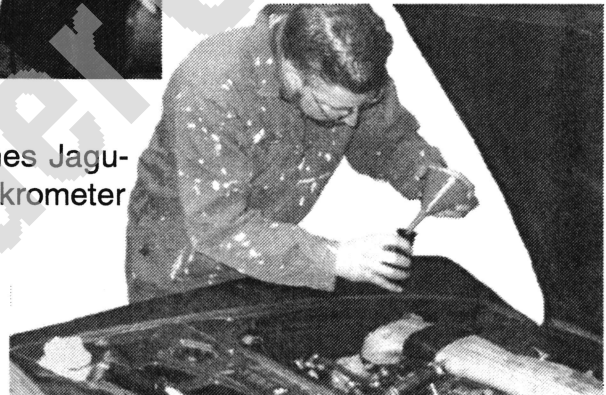
das Gesamtbild ein wenig, da er nicht, wie sich das gehört, mit Spider erschienen war. Angesteckt vom allgemeinen Putzrausch griff er ebenfalls zum Lappen und wiener-

te das Blech seines Jaguars um einige Mikrometer herunter.



VA und Chrom, das hat Wolfgang gern

Nochmals großes Lob an alle Putzfrauen, Putzmänner und die Organisatoren! Nach dem reichhaltigen Konditoreisortiment am Nachmittag bei Familie Loch fuhren wir gegen Abend zum Chinesen. Dort wurde der Hunger mit einem leckeren Essen gestillt. Anschließend ging es auf die dortige Kegelbahn. Da wir alle nicht die großen Profis sind, bereiteten uns beim "Tannenbaumkegeln" besonders die "Einser" Probleme. Die Akteure ließen sich allerdings einiges einfallen. Jürgen z.B. versuchte durch langsa-



Nicht kleckern, Jens konzentriert sich

mes Abstoßen der Kugel 1 Kegel umzuwerfen. Die Kugel kam aber erst gar nicht dort an, sondern rollte wieder zu seinem "Herrchen" zurück. Andere versuchten durch Pseudo-Pudel 1 Kegel seitwärts umzukicken. Hat aber nichts genützt! Am Ende haben die Frauen des "harten Kerns", nämlich Ines, Andrea und ich unsere Männer besiegt. Frauen sind eben doch die Besseren!!!

Gruß

Liane



Frühjahrstreffen Borken

Die Bäume schlagen aus, die ersten Sonnenstrahlen stechen und die „gewieberten“ Spider schießen aus den Garagen, also eine durchaus gefährliche Jahreszeit hat begonnen! So, oder ähnlich beginnt jedes Jahr der Frühling, auch in diesem Jahr versuchen wir Männer (und Frauen) in unseren „tollkühnen Kisten“ gemeinsam den Abenteuern entgegen zu streben. Deshalb hat sich auch dieses Jahr wieder ein Clubmitglied („völlig zwanglos“) bereit erklärt für uns, das 1. Treffen in diesem Jahrtausend auszurichten. Dieser guten Seele, Stefan Ebber, sei hier vorab bereits ein großer Dank, im Namen aller Mitglieder! für das toll organisierte Frühjahrstreffen 2000 ausgesprochen.



Organisator Stefan Ebber

Die "Freitagsanreisenden"



ääh, hör maah



Mein Name ist Meik Hämmerling, bin 31 Jahre alt und erst seit kurzem Mitglied im Fiat 124 Spider Club, obwohl ich schon seit nunmehr fast 10 Jahren im Besitz eines Spiders bin. Das Fahrzeug hat sich mir in dieser Zeit mal mehr und mal weniger zuverlässig gezeigt. So habe ich in den letz-



Einer muss noch schnell tanken

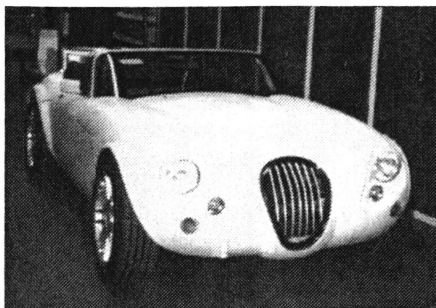
Frühjahrstreffen 2000

ten 3 Jahren einiges in mein Fahrzeug investiert und meinen „Zufriedenheitsgrad“ wieder erheblich verbessert. Zu den letzten Eingriffen gehörten neben der Rostbeseitigung und einem Satz neuer Felgen, der Umbau auf zierliche Chromstoßstangen. Mein Vater hat mir in all den Jahren immer

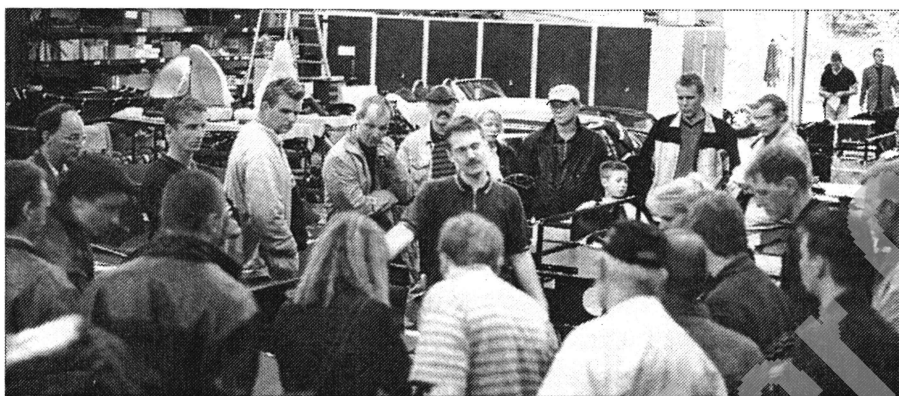
sehr dabei zur Seite gestanden. Damit er nun aber mal am eigenen Leib spüren kann, weshalb ich dieses Auto trotz aller Macken so mag, sollte er endlich mal in den Genuß dieses Fahrgefühls kommen.



In den Wiesmann Fertigungsräumen....



... sahen wir auch diesen Prototyp



Ein Wiesmann-Mitarbeiter erklärt uns die verschiedenen Fertigungsabläufe



Mit Stefanus Bräu am Tisch



..... ging die Post ab

In Borken trafen sich alle

Mit dieser Absicht stiegen mein Vater und ich am 29.04.2000, Samstag morgen um Uhr 7 in meinen Spider 124. Das Ausflugsziel war das Frühjahrs-treffen in Borken!

Nachdem die letzten Vorbereitungen an dem Fahrzeug vorgenommen wurden, ging

die Fahrt in Richtung Borken, natürlich „offen“, los. Bis zur Autobahnabfahrt Dülmen war dies auch ein angenehmes Vergnügen, aber dann wurden wir nur noch von heftigen Schauern geplagt. Bei der Ankunft am morgendlichen Treffpunkt waren wir über die Vielzahl der anwesenden Spider über-

rascht. Laut Stefan haben sich über 30 Spider und fast 50 Teilnehmer eingefunden! Viele hatten die Anreise bereits am Freitagabend gemacht. Dieser Entschluß war durchaus sinnvoll, da das Wetter im Laufe des Wochenendes immer trüber und bescheidener wurde, also für Cabriofahrer unfreundlich!

Um ca. 10 Uhr ging es dann zum ersten Höhepunkt dieses Wochenendes, die Besichtigung bei der Roadsterschmiede Wiesmann. Bei dieser Tour durch die Fertigungsräume (einer ehemaligen Fiat-Werkstatt!), wurde uns neben der Sattlerei, der Kunststoffwerkstatt sogar der Prototyp eines Wiesmann's mit BMW M5-Motor gezeigt.

Im Anschluß an diese Exkursion gab es im Hotel ein kleines Gläschen Sekt und eine leckere Gulaschsuppe. So gestärkt konnte die Ausfahrt in die Baumberge beginnen.

Um ca. 14 Uhr fuhren wir gemeinsam los durch die Baumberge. Auf dieser wunderschönen Route konnten wir uns die wirklich sehr schöne Landschaft, Klöster und Guts-höfe, genau anschauen. Der einzige „Wermutstropfen“ dieser Ausfahrt war leider wieder einmal das wechselhafte Wetter, was für einige von uns zu Rekord verdächtigen „Dach-



auf und Dach-zu-Aktionen“ sorgte. Nach Kaffee und Kuchen in der Nähe des Longiusturm ging es zurück in die Unterkunft.

Gegen 19 Uhr kam der letzte offizielle Punkt des Tages, der Besuch des Brauhauses Stefanus in Coesfeld. Da sich im Laufe des Tages

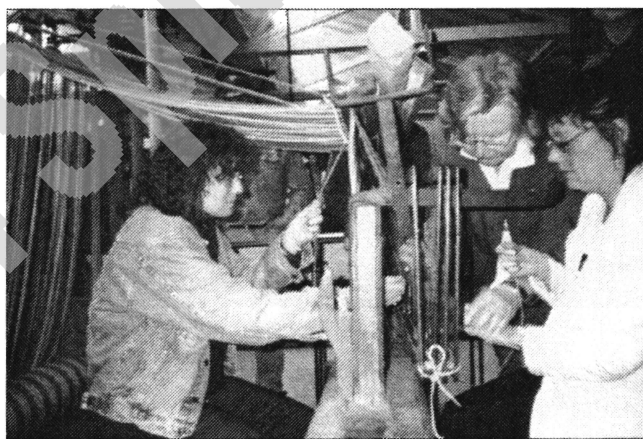


unser Zeit- Frank sollte wieder zunehmen

plan ein wenig nach hinten verschoben hatte, konnte leider keine Führung mehr durch die Brauerei durchgeführt werden. Aus meiner Sicht war das aber auch nicht weiter tragisch, denn so konnten wir uns persönlich der Vernichtung des Stefanus Bräu widmen. Jeder Tisch bekam sein eigenes 20 Liter-Fäßchen und so nahm das Festmahl seinen barbarischen Lauf! Da im Laufe des Abends auch getanzt werden sollte, griff sich sogleich die Braut eines Junggesellenabschiedes unser Clubmitglied Frank Lütke, Ausrichter des letzten Herbsttreffens in Hamburg-Bergedorf. Für den Tanz mit der Braut sollte er dann DM 5,- bezahlen. In der Hoffnung noch einen 2. Tanz zu bekommen zahlte er gleich DM 10,-. Geistesgegenwärtig erklärte unser Kassenwart Olli (Frank-

Oliver Grahmann), er habe leider nur Hunderter in der Tasche, und das würde dann wohl doch den Abend sprengen.

gen. Vielleicht hat Olli aber auch nur genauer hingesehen, was Frank nach einem Tänzchen mit der Braut widerfahren ist. Nachdem zu später



Monika webt uns einen vor

Stunde ca. 90 Liter von uns geleert worden waren, ging der Abend für einige erst um 5 Uhr morgens zu Ende.

Am Sonntagmorgen, war es um einige von uns (so auch mir) körperlich nicht so gut bestellt! Dieser Umstand wur-

de sicherlich durch einen nicht unerheblichen Teil von Schlafmangel und Alkoholkonsum herbeigeführt. Nichts desto trotz, standen wir alle am Sonntagmorgen, um 10 Uhr vor dem Hotel bereit zur Abfahrt. Einige machten sich dann bereits auf den Weg nach Hause, aber wir anderen fuhren zur Besichtigung des Textilmuseums nach Bocholt, der letzten Station des Wochenendes. Hier wurde uns eine eindrucksvolle Führung durch die Textilfertigung der letzten Jahrhunderte gegeben. Zu den Hauptattraktionen gehörte sicherlich das Kesselhaus und die über Transmission angetriebene historische Weberei.

Für meinen Vater und mich endete hiernach ein sehr inter-

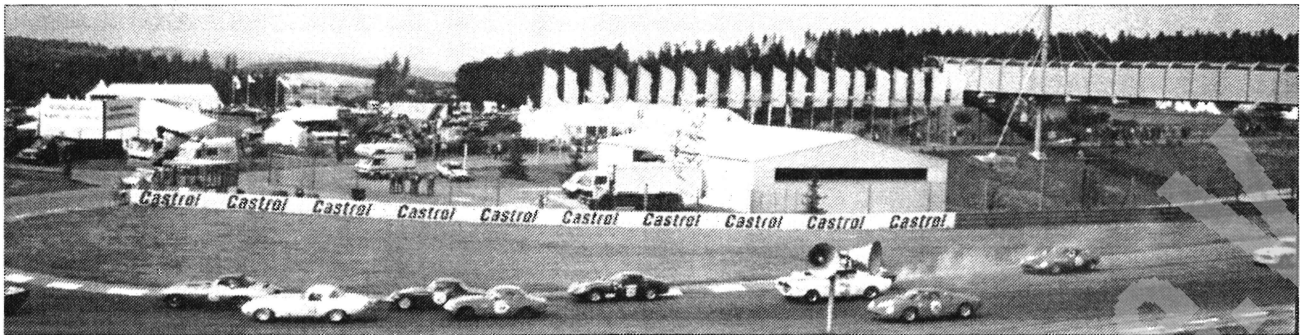
essantes und schönes Wochenende in Westfalen und wir müssen wirklich ein sehr positives Resümee über das Frühjahrs-treffen 2000 ziehen. Wir hoffen nun für

uns alle auf eine gute Saison, mit vielen Sonnentagen und wenigen Stillstandszeiten für unsere Spider.

Euer



Oldtimer Grand Prix 2000



Seit vielen Jahren ist es Tradition, dass unser Club - neben vielen anderen - auf dem Oldtimer Grand Prix (OGP) am Nürburgring vertreten ist. Der Club hatte bisher einen eigenen Stand, organisierte die zentrale Kartenbeschaffung und Einfahrtscheine für das Markenareal. Bis hin zur Campingplatzreservierung war der Vorstand aktiv und der Zuspruch dem entsprechend gut. In den vergangenen Jahren ging es jedoch rapide bergab. Da sind einerseits die Organisatoren: Das Markenclubareal wurde aus der Müllenbachschleife verbannt, und damit war ein zentraler Treff- und Anlaufpunkt nicht mehr vorhanden. Außerdem hat die Kommerzialisierung der gesamten Veranstaltung permanent zugenommen. Neuerdings macht der Begriff

„Abzocke“ die Runde. Für sehr viele Teilnehmer aus dem Spiderkreis war jedoch gerade die Möglichkeit zu Benzingesprächen im Clubbereich ein wesentliches Motiv. Man wusste, wo Freunde und Bekannte zu treffen waren.

Damit ist der andere Effekt verständlich: eine nachlassende Nachfrage auf Seiten vieler Spideristi. So nahmen immer weniger Leute an der Veranstaltung teil. Alles zusammen genommen haben wir uns deshalb dazu entschlossen, uns in diesem Jahr erstmals *als Club* auf dem OGP nicht mehr zu engagieren. Das heißt, es wird keine Würstchen vom Club geben und die Karten muss sich jeder selber organisieren. Eine gemeinsame Aktion erscheint uns nämlich wenig sinnvoll, da der Charakter eines

gemeinsamen Events sich nicht aufrecht erhalten lässt.

Schade, dass dieses jährlich wiederkehrende traditionsreiche und spannende Highlight sich so entwickelt hat. Vielleicht ein Grund mehr für euch, den Spidertreffen unseres Club mehr Beachtung zu schenken?! Apropos: An dieser Stelle möchte ich gern nochmal unterstreichen, wie positiv die Resonanz auf die Einladung zum diesjährigen Frühjahrestreffen in Borken war. Seit langem waren nicht mehr so viele Spider auf einem Auftaktmeeting zur Saison beieinander. Ein Riesenkompliment an Stefan Ebber für die Organisation dieses Treffens! Supi! (hör' ma' ...)

Bis bald
Euer Michael Möller





Umfrage

Mitgliederbefragung zum Thema Clubtreffen

Mithilfe dieser Befragung wollen wir herausfinden, welche Vorstellung Ihr von einem Spidertreffen habt, was Ihr von der Unterbringung oder dem Programm erwartet und wovon Ihr dafür ausgeben wollt. Damit hoffen wir dann vor allem auch zukünftigen Organisatoren die Planung zu erleichtern, indem wir Ihnen einen Leitfaden mit Euren Wünschen zusammenstellen.

1. Unterbringung

- a) Welche der aufgeführten Kriterien sind für Dich bezüglich des ausgewählten Hotels wirklich unerlässlich?
- | | |
|---|---|
| ☐ Zimmer mit Dusche/WC | ☐ Zimmer mit Fernseher/Telefon/Minibar |
| ☐ Sauna | ☐ Swimmingpool |
| ☐ Kegelbahn | ☐ Garagen für die Spider |
| ☐ Gemeinsame Unterbringung aller Teilnehmer in einem Hotel | ☐ Umfangreiches Frühstücksbuffet |

- b) Welcher Preissatz erscheint Dir – unter Berücksichtigung der von Dir ausgewählten Kriterien – angemessen (für ein BZ pro Nacht)?
- | | |
|---|---|
| ☐ bis 100 DM | ☐ 100 bis 140 DM |
| ☐ 140 bis 180 DM | ☐ 180 bis 200 DM |

2. Programm

- a) Was erwartest Du vom Ablauf des Treffens bzw. auf was legst Du Wert?

- | | |
|--|--|
| ☐ Gemeinsame Ausfahrten (Kolonnen) | ☐ Besichtigung Sehenswürdigkeiten |
| ☐ Concours d'Elegance | ☐ Orientierungsspiele |
| ☐ Zeit, das Hotel zu genießen | ☐ Möglichkeit, sich auszuruhen |
| ☐ Viel Zeit für Gespräche mit den anderen Teilnehmern | ☐ Ausflüge in die Umgebung |

- b) Bist Du bereit, für einzelne Programme den Kosten für Unterbringung und Verpflegung zuzuschlagen?

- ☐ Ja
☐ Ja, aber nicht so viel

- c) Wie lange sollten die Treffen dauern?

- ☐ Nur ein Tag am Wochenende
☐ Ein komplettes Wochenende (bzw. Pfingsten)
☐ Ein komplettes Wochenende (bzw. Pfingsten)

andere negative Meinung – Geschmäcker sind schließlich verschieden.

Natürlich kann man es bei einer solchen Veranstaltung nicht jedem recht machen, doch wir würden es gerne den zukünftigen Organisatoren von Treffen ermöglichen, noch besser auf Eure Wünsche und Vorstellungen einzugehen. Wir haben daher einen Fragebogen zum Thema Clubtreffen erstellt, den wir beim Pfingsttreffen an die anwesenden Mitglieder verteilt haben, sodaß uns bereits erste Antworten vorliegen. Dieser Fragebogen ist jetzt auch dem Spider-Magazin beigelegt, denn selbstverständlich interessieren uns die Antworten aller Clubmitglieder.

Bitte schickt uns den Bogen ausgefüllt bis zum 30.09.2000 zurück, damit wir im SM 04/2000 über die Ergebnisse be-

richten können. Natürlich könnt Ihr uns Euren Fragebogen auch per Fax zusenden, und auch eine Beantwortung per E-Mail ist möglich, da wir den Fragebogen an alle bekannten Mailadressen unserer Clubmitglieder parallel im Word 95/97-Format senden werden.

Sendet Eure Antworten bitte an:

Ralf de Vrée
Beethovenstr. 34 a
22941 Bargteheide

Faxnummer: 040/6960-3344

E-Mail: rdv@fiatspider.de

Wir danken Euch im Voraus für Eure Unterstützung!

Der Vorstand

Hallo Leute,

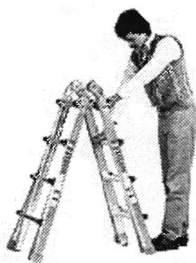
Pfingsten ist vorüber, und wie immer haben sicherlich alle Teilnehmer unser Haupttreffen sehr genossen. Doch auch diesmal gab es neben Lob bestimmt auch die eine oder

Regionalleiter

Wie Ihr aus den letzten Ausgaben des Spider Magazins entnehmen konntet, beschäftigen wir uns zur Zeit mit der Überprüfung der einzelnen Regionen.

Die aktuellen Adressen und Telefonnummern unserer Regionalleiter könnt Ihr wie immer auf unserer letzten Seite im Spider Magazin nachlesen.

Für die Region Friesland freuen wir uns nun endlich ei-



nen Nachfolger gefunden zu haben. Meik Hämmerling aus Achim hat sich gern bereit erklärt diese Aufgabe zu übernehmen.

Außerdem konnten wir für die Region Würzburg/Franken Klaus Vollmar als neuen Regionalleiter gewinnen. Diese Region soll im Zuge der Überprüfung neu gebildet werden.

Wer von Euch nun zu welcher Region gehört, können wir Euch z.Zt. leider noch nicht mitteilen, da wir festgestellt haben, daß bei den derzeitigen Einteilungen Hamburger Mitglieder zum Beispiel der Re-



gion Frankfurt zugeordnet sind, aber wir bleiben am Ball.

Mit einigen Regionalleitern haben wir bereits schon gesprochen, welche Fragen bzw. Anmerkungen von den einzelnen Mitgliedern erfolgen. Um unser Spider Magazin zukünftig auch mehr mit regionalen Artikeln füllen zu können, bit-

ten wir Euch um Eure Mithilfe (hiersind nicht nur die Regionalleiter gefragt, sondern alle Mitglieder). Schreibt uns doch bitte, über lustige Ereignisse bzw. regionale Veranstaltungen, die wir dann im Spider Magazin veröffentlichen können. Wir haben uns vorgestellt, daß wir pro Ausgabe ca. 2

Artikel aus den Regionen veröffentlichen.

Also, denkt bitte bei Euren Aktivitäten rund um den Spider an unseren Chefredakteur Tilmann, der sich immer über Artikel freut.

FOG

Neue Mitglieder

Bernd Altmann	Die Fuchslöcher 11 61184 Karben	06039/95527 Region 8
Alberto Dell'Ermo	Lichtensteinstr. 34 73262 Reichenbach/F.	07153/55592 Region 9
Heinrich-Oliver Dinkel	An der Johannisweide 10 61118 Bad Vilbel	06101/64523 Region 8
Tanja Hentschel	Asternstr. 8a 90765 Fürth	0911/7591579 Region 10
Michael Scheck	Raiffeisenweg 7 85375 Neufahrn	08165/634803 Region 10
Johannes Uhlenbroich	Ostpreußenstr. 22 47809 Krefeld	02151/570360 Region 7
Rudi Buginski	Schlüruferstr. 253 44287 Dortmund	0231/454996 Region 7

Adressenänderung

Stefan Gentschew	Am Anger 1 85570 Ottenhofen	08121/259440 Region 10
Markus Grohnert	Düsseldorfer Str. 137 51379 Leverkusen	02171/341064 Region 7
Christian Hobrucker	Klüberstraße 16 60325 Frankfurt/Main	069/722825 Region 8
Jens Kuhnert	Bürgerm.-Reichel-Str. 15 21218 Seevetal	06157/911523 Region 2
Martin Pernak	Uerdinger Strasse 224 47800 Krefeld	0177/2442244 Region 7
Stephan Theis	Schulstr. 40 70711 Leinfelden-Echterdingen	0711-7505444 Region 9
Sören Trost	Am Getreidespeicher 30 53359 Rheinbach	02226/15159 Region 7
Wolfgang Zebe	Köhlerweg 7 61440 Oberursel	06171/508910 Region 8



Alt oder Oldie?

Der TÜV hat jetzt Regeln zur Begutachtung von Oldtimern ausgearbeitet. Sie legen fest, wann ein Auto nach der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) als "kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut" angesehen wird und mit einem speziellen Oldtimer-Kennzeichen versehen werden darf.

Oldtimer müssen demnach mindestens 30 Jahre alt sein und sich in einem "erhaltungswürdigen Zustand" befinden. Neuerungen am Oldtimer sind zulässig, wenn sie im Original serienmäßig angeboten wurden. Erlaubt sind behindertengerechte Umbauten und Änderungen, die für mehr Ver-

kehrssicherheit sorgen, etwa hydraulische Bremsen statt Seilzugbremsen oder der Einbau eines Katalysators. Die



Reifen dürfen höchstens um zwei Nummern breiter sein als im Original.

Optische Maßnahmen wie Paintbrush auf der Motorhaube schließen laut Regelwerk die Einstufung als Oldtimer

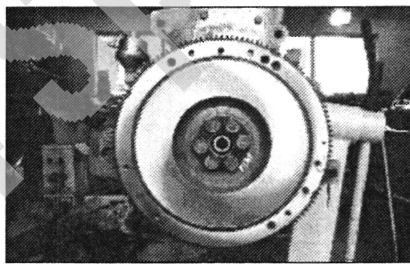
aus. Dagegen werden Werbeschriftzüge, die zur Produktionszeit des Autos verbreitet waren, akzeptiert. Im Innenraum gilt es als Stilbruch, wenn etwa die Sitze nachträglich im Zebra-Look überzogen wurden.

Autos, die dem Regelwerk entsprechen, erhalten ein spezielles Nummernschild mit dem Buchstaben H hinter der letzten Ziffer. Die Besteuerung dieser Fahrzeuge liegt pauschal bei 375 DM im Jahr. Der neue Richtlinienkatalog kann kostenlos aus dem Internet unter www.tuevs.de/auto heruntergeladen werden.

Quelle: Hamburger Abendblatt, Ausgabe 25.04.00

Motorumbau

Zu Spider-Motorumbauten hat Guido eine sehr interessante Spider-Homepage entdeckt. Unter <http://www.crosswinds.net/~crooks/> beschreibt Sam diverse Motorumbauten. Wer



außerdem noch die genauen Abmessungen der Motorvarianten 1438 ccm bis 1995 ccm wissen möchte, bekommt ebenfalls von Sam Auskunft. Ein "Muss" für jeden "Techi" und "Spider-Freak".

Programmwechsel



Das Fernsehmagazin Faszination Oldtimer hat den Sendeplatz gewechselt: Statt wie bisher auf "DSF" werden die Oldie-Berichte seit Anfang des Jahres auf "n-tv" ausgestrahlt.



Quelle: Motor Klassik 5/00, Auszug



Treffen im Frühjahr mit Cabriolets

Fiat Spider Club fuhr in Kolonne

Borken (hu). Weitgereist waren die Autoliebhaber: Selbst aus Hamburg, Köln und dem bayerischen Hof kamen die Clubmitglieder des „Fiat 124 Spider Club e. V.“ zu ihrem traditionellen Frühjahrstreffen 2000. Ort des Treffens war erstmalig die Kreisstadt Borken. Organisator Stefan Ebber war sehr zufrieden: 31 Autos, alle Typ Fiat, und 45 Mitglieder konnte er zum gemütlichen Beisammensein begrüßen.

Der Fiat Spider ist ein Klassiker unter den Cabriolets: Die Produktion dieses besonderen Autotyps begann im Jahre 1966. 1985 lief das letzte Modell vom Band. „Ein einmaliges Gefühl“ oder „Erlebnis pur“

beschreiben die Liebhaber dieses Autos die Fahrt mit offenem Dach durch die Natur. Leider spielte der Wettergott am Wochenende nicht so recht mit. Aber auch Gewitter und Regen konnten der Begeisterung der Fiatliebhaber nichts anhaben. In Kolonne fuhren sie gemeinsam durch die Borkener Stadt. Gefachsimpelt wurde natürlich viel über ihre schmucken Autos. So mancher fachliche Rat über Karosserie, Lack und Chrom wechselte den Besitzer.

Ein umfangreiches Programm hatte der Borkener Organisator für die Clubmitglieder auf die Beine gestellt. Die Betriebsbesichtigung der „Roadster“-

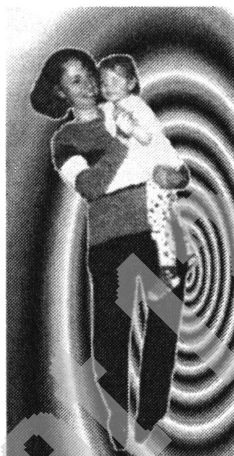


Spider-Freunde genossen den Aufenthalt in der Kreisstadt.

Foto: hu

Schmiede in Dülmen – eine le Clubmitglieder ein be- burg in Billerbeck und die Firma, die diese edlen Au- sonderer Höhepunkt. Ein Fahrt ins Coesfelder Brau- Besuch auf der Weissen- haus kamen ebenfalls an.

Danke Stefan



Vielen Dank Stefan für die tolle Organisation und den super Bierabend, bei dem ich zum ersten mal richtig tanzen durfte, da meine Eltern mitwaren. Danke auch an deinen Vater und deinen Freund für die tollen Busfahrten.

Franziska Loch und Eltern



Neuer Stammtisch

Für die Region Frankfurt gibt es ab 14.03.2000 eine neue Stammtischadresse. Jeden 2. Dienstag im Monat geht es ab 20:00 Uhr im:

Kleines Rüsselsheimer Brauhaus, Rüsselsheim,

Stadtteil Alt-Haßloch, An der Wied 1, Tel.: 06142/56 24 30 rund. Wie der Name sagt, wird dort eigenes Bier gebraut, das dort im Sommer in einem großen Biergarten noch besser schmeckt. Außerdem bietet die

Lokalität reichhaltige, gut bürgerliche Speisen zu sehr moderaten Preisen an. Joachim hofft auf Euer zahlreiches Erscheinen.

Info: Joachim Häring
Tel.: 06131/88 18 86



Die TÜV-Plakette friert ein



Viel Sonne, ein bisschen Wärme, trockene Straßen: Motorradler und Cabrio-besitzer warten schon ungeduldig auf die erste Fahrt in den Frühling. Nur die TÜV-Plakette trübt die Freude. Im Winter wäre die Hauptuntersuchung (HU) fällig gewesen? Da war das Gerät aber abgemeldet. Und jetzt wird bestimmt zurückdatiert, wie es seit 1. Dezember 1999 das Gesetz fordert. Nein, so schlimm kommt es nicht. Die Pflicht zur Rückdatierung gilt nicht für Saisonkennzeichen.

Entwarnung also für alle, die ein Fahrzeug im Winterschlaf besitzen. Der Winter friert die Rückdatierung der Plakette quasi ein. Seit Einführung der neuen Regelung gilt: Wird die HU bei einem Fahrzeug mit Saisonkennzeichen außerhalb des Zulassungszeitraumes fällig, wird die Plakette nicht "zurückgedreht". Ein Beispiel: Ein Motorradler hatte sein Bike von April bis Oktober 99 angemeldet, die HU war im Februar fällig. Im April 2000 wird das Krad wieder zugelassen. Fährt

er dann zum TÜV, gibt's die Plakette bis April 2002 (Grafik oben). Hintergedanke der Regelung ist, dass man schier nicht zum TÜV fahren kann, wenn das Fahrzeug abgemeldet ist. Einen Monat rauszuschinden ist aber nicht möglich. Fährt unser Biker erst im Mai zum TÜV, muss die Plakette rückdatiert werden (Grafik unten). In die Zwickmühle kommt, wer den TÜV-Termin im Herbst versäumt hat. Wieder ein Grundsatz: Ist die HU noch im Zulassungszeitraum fällig und wird dies versäumt, muss die Plakette rückdatiert werden. Wäre also das Krad in unserem Beispiel schon im Oktober zur HU angestanden, dann gilt die neue Plakette bis Oktober 2001 – auch wenn man im April vorfährt (Grafik Mitte). Ganz neue Nachrichten kommen übrigens vom Bundesrat: Dort haben die Verkehrsminister der Länder jüngst die Bundesregierung aufgefordert, das Rückdatieren der Plaketten gleich wieder abzuschaffen.

Quelle: TÜV Süddeutschland, www.tuevs.de/auto

Nachwuchs in Hamburg

Dr. Hubertus Labes ist Papi geworden. Seine Nicole brachte am 17.03.00 um 13:18 Uhr Sohn Louis Walther mit stolzen 3385 g und 51 cm zur Welt. Herzlichen Glückwunsch von Hamburg nach Hamburg!!! Der Kindersitzeinbau im Spider ist ja kein Problem, aber

funktioniert das auch in englischen Autos wie zum Beispiel im Jaguar E?





Saisonabschlußtreffen 09. 2000

Auf dem diesjährigem Saisonabschlußtreffen wird der Schwerpunkt auf das Reisen im Spider gelegt.

Christian Schlamp und Helfer sind zur Zeit noch mit der Detailplanung beschäftigt. Beachtet unbedingt neben dem

Fragebogen zur Treffengestaltung auch die Einladung zum Saisonabschlußtreffen.

Fiat-Treffen im Juli 2000

30.06-02.07.2000

Jahrtausend-Clubtreffen der Gemeinschaft der Fiat-128 - Freunde in Bayreuth. Anmeldung bei Jürgen Becker, Tel.: 0921/512480

08.-09.07.2000

Schrauberwochenende mit Grillfest der Fiat IG 132. Info unter Tel. + Fax: 08031/37074 (ab 16 Uhr)

08.-09.07.2000

Treffen der Gemeinschaft der Fiat-128-Freunde beim Klassiker-Festival Bad König. Info: Jörg Völker Tel.: 06024/6409138

16.07.2000

Int. Fiat-Abarth-Treffen anl. des Konzer Oldtimertreffens MSC Konz e.V. 1974, O. Pelz, A.-Kolping-Str. 7, 54329 Konz, Tel. + Fax: 06501/5247

21.07-23.07.2000

5. X1/9-Treffen des U/fr. Bertone-X1/9-Clubs Würzburg M. Amberger, Coburger Str. 14, 97702 Münnerstadt. Tel.: 09733/4209



Oldtimer-Treffen im Juli 2000

01.-02.07.2000

14. Oldipräsentia in Seligenstadt, Oldtimertreffen mit Klassik-Technik-Markt. Info: Joachim Größer, Fasaneriestr. 16, 63512 Hainburg, Tel.: 0173/9512721

01.-02.07.2000

21. Bayerisches Oldtimer-Festival in Rosenheim mit Ausstellung und Teilemarkt IVC-Messebüro H. Gröger, Am Salzstadel 5, 83022 Rosenheim, Tel. 08031/32417

02.07.2000

Museumsfest am Automuseum Dr. Carl Benz in 68526 Ladenburg. Info unter Tel.: 06203/13507; Fax: /2503

02.07.2000

Trittauer Oldtimertreffen für A und M. M. Strunk Bahnhofstr. 3a, 22946 Trittau Tel. + Fax: 04154/81090 Tel.: 0172/4363399

08.-09.07.2000

Oldtimermarkt am Automuseum, Hotel Schloss Mentin Automuseum Tel.: 038731/24805 Fax: /24817

08.-09.07.2000

3. Moto Technica in 91522 Ansbach für A und M, Oldtimer-Ersatzteile-Zubehör. Info und Anmeldung: OWO Verant., 86720 Nördlingen, Tel.: 09081/799239

Terminübersicht letzte Ausgabe

24.-25.06.2000

Italia Nostalgica in Schlüchtern bei Fulda. Info: www.nostalgica.de Tel: 06051 / 473549

01.-02.07.2000

19. Hansa-Veteranen-Rally des ADAC /DAVC in Lüneburg. Tel: 040 / 239192 - 62





Verkaufe

Wunderschöne Verdeckgriffe, hochglanzpolierte Alumi-ni-umgriffe, aus dem Vollen bogenförmig ge-fräst, die Enden stabil und die Mitte filigran gearbeitet, bei Interesse Foto / Zeichnung der Form im Maßstab 1:1 erhältlich, Preis ca. 120,- DM, da ca. 5 Std. Arbeitsaufwand pro Griff anfallen.

René <renewendel@gmx.de>

Pininfarina Spider 124 DS, EZ 6/85, schw./schw., 80000km, guter Zustand, VB 12500,- Tel: 0221/9130687, Joerg Lehle <JLehle@t-online.de>

Stephan Böhme
<boehmestephan@web.de>

US-Spider CS1, Bj 77, 1800er mit ca. 90 PS (normaler Vergaser), Tüv neu, original Grün (Ca-lifornienimport), gebrauchter Zu-stand, Motor wurde ausgebaut und neu eingebaut - seitdem schlechter Anzug, ansonsten guter Zustand, Verdeck erst 2 Jahre alt, Original-ausstattung, Chrom, Gepäckträger, Alu, innen Holz, absolut kein Rost, VB 5000 DM, 97461 Hofheim, Tel.:071/8946237, Ebinger <ebinger@01019freenet.de>

Tel. 0173/9841811 oder
Tel.0421/2235776 am
Wochenende: Christian Jünger
<susanne_albrecht@01019freenet.de>
US-Spider CS1, 1.8 I/90 PS, EZ '78, TÜV 04/02 (Ohne Mängel!), Komplet; Zustand 2; Aussen Schwarz;Innen Kunstleder/Stoff Rot, CD 30 mit 205 Reifen, Hörmann Tieferlegung; Stoffverdeck neu; 69' mls; gg. Gebot; Jörg Heinen <j.heinen@z-easy.de>

124 BS1, 7/71, US, zurückgerüstet (runde Blinker, Chromstoß-stangen), 77kw, 1,6l, ferrarirot, Dekrawertgutachten 23000.-DM, CD, Holz, Alu, Komplettaufbau, seit-her 2000 km, VB 19200.- DM; Stephan Böhme <boehmestephan@web.de>



Leider schon im Besitz eines amerikanischen Fiat-Fan

FIAT 124 SPIDER (US), Bj.83, 55000 miles, schwarz/beige, 16 Zoll Felgen, Heckträger, Holzausstattung neu, Holzlenkrad neu, Getriebe über-holt im März, Verdeck i.O., Zustand 2, Preis: VHS 14900.- DM Tel.: 06349/3908, 0171/7349124 Heiko Prommer

Volumex, 79.000 km, rot /schw., Wertgutachten, sehr ordentlicher Zustand, VB DM 18.000 Tel. 030 / 401 023 46 Friederike Schmolke <friederike.schmolke@bankgesellschaft.de>

124 Spider CS1, 1976, US, zum Restaurieren, sehr gute Basis, VB 6800,-DM

124 Spider CS0 2000 i.e., EZ 6/83, California-Reimport, Bj.81, 106tkm, Motor & Getriebe & Fahrwerk bei G+B Motorenteknik überholt und optimiert (ca. 115 PS, Technik wie neu und sehr zuverlässig), Abarth-Optik und Auspuffanlage mit KAT, alles eingetragen, British-Racing-Green, fast neues Sonnenland-verdeck in beige, beige Kunstlederausstat-tung, abnehmba-er Kofferraum-Gepäckträger, Co-lor, Grundig R/C mit Wechsler und 6 Lautsprechern, 2 Vorbesitzer, kei-nen Winter gelaufen, Karosserie mit leichten Mängeln, TÜV/ASU 05/ 2002, Rechnungen über DM 25.000.- Standort Eckernförde/Kiel, Bilder erhältlich, VHB DM 11000,-

Zündanlage (kontaktlos), für alle Fiat Spider mit einem Vertei-lerantrieb an der Nockenwelle, ehe-mals verbaut im Fiat 132, Zündverstellung durch Drehzahl, Bestehend aus: Zündspule, Vertei-ler, Steuerbauteil, 250,-DM VB Tel. 02389/51447 Dirk Klüver <Kluevix@t-Online.de>

Spider 124 CS2, Bj. 82, G-Kat, US Re-Import, petrolmetallic, 80Mls, Ver-deck/ Stoßdämpfer/Anlasser u.a. neu, Alpina Sound System, Chrom-gepäckträger, guter Zustand, VB 12500,- Tel. 0211-4791715; Jan Brecht <janbrecht@yahoo.de>

124DS, EZ 19.04.1985, G-KAT, Zahnstangenlenkung, nur Sommer, Zustand komplett Original, Fahrzeug ist unrestauriert und rostfrei, hoch-wertige Blaupunktanlage aus dem Jahr 1985 (NP 1985 ca. DM3.000), 97.000 km, VHB 16.500.- Tel 0721/9512073, Andreas Feix <awfeix@t-online.de>

DS 124, 5/85, TÜV/ASU neu, km 98000, VB DM 16.500, sehr guter Zustand, reines Sommerfahrzeug, ohne Rost, Bremsen/Verdeck/Aus-



puff neu, Reifen hinten quasi neu, vorne noch 5 mm. Dierk Astfalk <Dierk.Astfalk@t-online.de>

Spider 2000i.e. CSO, US, orig. rosso met./beige (Verd. + Inter.), EZ81, TÜV neu (bis 05/2002), 76kW (ca. 115 PS), ALU, 73.131 km, KAT ausgebaut, selten gefahrenes Sommerfahr-zeug, ABSOLUT KEIN ROST, kleiner Lackschaden am Kofferraumdeckel, Preis 12000.- DM, Tel 0731/14520; Kurt Zubler <zubler@aol.com>

Fiat Spider Europa 124 DS, EZ 85, 110.000 km, G-Kat, TÜV/AU neu, blau-metallic, Leder beige, sehr gepflegt, Wertgutachten, alle KD, Garagenwagen, nur im Sommer gefahren, DM 14.900,- Gerhard Rundel <matthias.dehmer@t-online.de>

Teile vom US Spider EZ 80, Einspritzanlage komplett, Ansaugbrücke + Kabelbaum für Einspritzanlage, Steuergerät, Luftmengenmesser, Benzinpumpe, Kaltstartventil, original Krümmer, Kat, Lambdasonde, alle Teile sind bis zum Tuning-Umbau vor 2 Monaten problemlos in meinem Spider gelaufen. Da ich zur Zeit in Belgien wohne, ich jedoch oft in Köln bin, wäre Versand und Abholung möglich. Preise sind Verhandlungssache und ich bitte um ein Gebot per Mail. Peter Schmiedel <peter.schmiedel.ps@germany.agfa.com>

US-Fiat 124 Spider, CSO 2000i.e., EZ '81, Reimport '91, 127tms, 76KW, G-Kat, 2xSatz Alu-Reifen, Kofferraum-Gepäckträger in Chrom, Stoffdach in schwarz, KFZ in rot, Kennwood Radio mit Wechsler und top Speaker, TÜV/AU 08/01, neuer Endtopf, eFh, hatte 08/99 Ganzabnahme TÜV-Essen, WG liegt vor, teilweise Neuteile (Bremsen, Elektrik usw), guter Zustand, VB: 12.500,—DM, Bildervorhanden, Tel. 0201/8718749 oder 0172/2486827 M. Giesbert <michael.giesbert@bindan.de>

Eurospider DS124, alles original, ASU und Vollgutachten (100% mängelfrei) neu, angemeldet, 105 PS (kein KAT), 62000km, rosso/beige, EZ Mai 1985, nur Sommer & Garage, topgepflegt, alle Belege vorhanden, Festpreis 18.500.- DM. Michael Jungclaus <michael.jungclaus@statyx.de>

CS1, Bj. 78, US Modell, in D. Erstbesitzer, dklgrün/beige, fast neue Reifen, neue Batterie, Kupplung, Getriebe überholt, kaum gebraucht, 64.000 mls, Wurzelholz, Verdeck könnte neu, nur Sommer, 8200.- DM VB, Lothar Hahn Mexx@addcom.de

124 CS Spider Teile, 1800er Motor in Teilen, Weberdoppelvergaser, LiMa, div. Kleinteile (Liste anfordern), Alles-weg-Preis DM 350,- Tel. 0511/814242 susanne bucholski <r.bucholski@gmx.de>

Fiat Spider CS1, Bj. 77, 86 PS, 1.8l, rot, TÜV/AU neu, innen, schwarz/beige, Wurzelholzausstattung, Alufelgen, Verdeck gut, Preis VHB 8500.- Tel. 0171-6979994, Florian Stütze; <st@granit.de>

CS 1, US-Modell, BJ 78, Tüv 5/02, AU 5/01, 1,8 l, beige, Motor, Getriebe, Achsaufhängung, Bremsanlage u.v.m. neu, Preis 7500 DM, Tel.: 04106-652100 o. 0172-5400730 Ronald Vogt <ronaldvogt@web.de>

Spider 124 CS, US, farbe weiss, Verdeck schwarz, innen bordeaux-rot, grün get. Scheiben, Alufelgen, elektr. VH, Radio / Cass., Zustand 2-3, VB 6500 DM, Tel.: 06131 / 237659 Kern <HKernD7@aol.com>

Fiat Spider 124 CS 1, Bj. 78, US-Version, eisblau Metallic, Tüv 09.01, guter Zustand, VB. 8.800.- DM, Tel.: 01701706275; Christian Wolff <lucemjf@aol.com>

Fiat Spider 124 CS2, EZ:12/83, grün-met., Leder beige, CD, Wurzelholz, Ronal Felgen,

VB 6990,- DM; Andre Lobermann <lobermann@web.de>

124 Spider DS2, Bj 85., sehr gepflegt, vom Fachmann gewartet, 60 TKM, CD-30-Magnesium-Felgen, 205er, schwarz, innen beige, G-Kat, wg. Familienplanung abzugeben, VB 16800,- DM, Tel.: 040 / 2276868; Stefan Schütze <dvegerbach@aol.com>

BS 1, Traum-Spider in Rot; Bj. 1971, mit orig. Hard-Top, sehr gepflegt, Top-Zustand, Karosserie rest., umsth., 11.999 DM; Tel.: 0177 / 21 77 605; Victor Fry

FIAT LITERATURE, 124, 128, 238, 600, 625, 850, 1100, 1500, Dino, Morretti, Bertone, Facts for Dealers Newsletter, Fiat Journal. Great stuff! E-mail me for specifics on the model that you are interested. Jay Bosanko <archivalconsultant@hotmail.com>

Fiat US-Spider, Bj 79, 80 PS, anthrazith, Leder + Verdeck beige, 81.200mls, 9.999 DM, 040/4203458 Oliver Luft <oliver_luft@scholz-and-friends.com>

Spider CS2, Bj 79, amerikanische Version, neue Ledersitzbezüge, neues Armaturenbrett, neue Teppiche (alles beige), 30.000 Meilen, Verdeck muss neu, alle Verschleißteile und Dichtungen neu, Preis VB, Tel.: 07231-317424 berndt hudelmaier, <hudel@s-direktnet.de>

Fiat Spider 124 CSO, 76 kW, G-Kat, Rot, Autom., Leder beige, Holzlenkrad, Verdeck neu, TÜV 06/00, VB 6000,-DM, Tel.: 040-487642 Frank Koriath, <koriath@labor-keeser-ardt.de>

Pininfarina Spidereuropa 124 2.0i.e., Liebhaberfahrzeug, Bj. 84, ca. 43.000km, schwarz/beige, nur im Sommer gefahren, perfekter Zustand, Preis SFr 17'800, Tel. 0041 / 26 4362788, Fribourg / CH, Michel K. <michel.kolly@com.mcnet.ch>



124er CS1, Bj.74, Tüv 10/01, neue Sitzpolster, neuer Teppichsatz (noch nicht verbaut), 2. Verdeck, neue Uhr, Reparaturen wären nötig, VB 8500,- Tel.:02842/41392 Marc Neitzel <marcneitzel@t-online.de>

Spiderteile vom CS0, Originalteile, Satz Cromodora CD 165 (5.5Jx13); Fiat 3-Speichen Lederlenkrad schwarz; US-Stoßstangen komplett, abs. rostfrei; Satz Originalfedern; Tel.: 0251-3833878 (Münster) T. Funke

Eurospider mit Kat, Ez 3/85, rot/schwarz, 108tkm, neues Verdeck (Textil), AT Getriebe 25 tkm, neuer Auspuff inkl. Kat, Motor 99 kpl. überholt, Hinterachse überholt, neue Schräglenker vorne, Leder, Alu, eFH, RC, inkl. 2. Steuergerät, VB 19.900,- Tel.:02645/970490 Stefan Tischler <STischler@t-online.de>

Pininfarina Europaspider, Liebhaberfzg., Bj.84, ca. 80 Tkm, schw./

beige, Garagenwagen, nur So., VB 17.900,- DM, Tel.: 0611/56 55 25, Burkhard K. <burkhard_kruse@hotmail.com>

Fiat 124 DS Pininfarina, EZ3/85, G-Kat, 77KW, 106.000KM, schwarz, neues Verdeck, Alarmanlage, CD-Wechsler, Windschott, div. Neuteile, VHBDM 12.900,- Tel.:06723/889291 oder 0171/8500400 (WI) Bettina Lehr

124 DS1, Bj. 11/83, EZ 07/84, rot, Stoffverdeck braun (sehr gut, 4 Jahre alt), Leder braun, 107.000 miles gelaufen, Unterboden sehr gut, kein Rost (hintere Radbleche könnten gemacht werden, ansonsten ist Karosserie gut), GW, Wagen 1992 aus USA importiert und seit 4 Jahren in meinem Besitz; seitdem im Winter stets abgemeldet. jetzt angemeldet und läuft (Probefahrt möglich). Viele Neuteile (Auspuff etc). VB 6000,- DM. Soest (NRW). Tel.: 02921/14104 Holzhauer <hakaposcha@aol.com>

FIAT 124 BS1, Bj 71, rot, CD 30 Felgen, Verdeck neu, tiefergelegt, Chromgepäckträger, Wurzelholz, seit 13 Jahren in meinem Besitz, technisch hervorragend. VB DM 11.500,- Tel.: 0 61 31 - 88 18 86, Joachim Häring <mainzel.anjo@t-online.de>

Div. Teile: Baumwolle beige, Innenseite weiches Flanell 100,— DM; Chromgepäckträger, neu, 150,- DM; Für BS/CS bis Bj. 78: 4 x Original-FIAT-Cromodora-LM-Felge mit Radkappe, 13x5", glasperlengestrahlt, 360,- DM; 4 x Originalstahlfelge 13", beige mit Radkappe, 160,- DM; Originaltürgriff li.+re. (ohne Schloss), je 100,- DM; Neues Paar Bremscheiben, vorn, 60,- DM Tel.: 07441/87301 oder 0171/3241637, Fritz G. Ramsaier <fgram@bluewin.de>



Suche

Teile für 124 AS und CS1, Kleinteile & Chromteile, oder Fahrzeug zum Ausschachten gesucht, Modelle: 124 AS und 124 CS1 (Bj. 08/73 bis Ende 1974) im Raum UL / A / M Tel. 08203 / 951160 Norbert Heiss <caliente@gmx.li>

Original Luftfiltergehäuse für Weber Doppelvergaser (40 IDF) vom BS1! Angebote oder Infos bitte per Mail Ingo <Ingo.Ruhl@Web.de>

Bielsteindämpfer/Sport für Spider CS1, keine Volumex, Tel. 0203 / 589358; Ingo Otto

Steuergerät für CS1 Spider US, Tel. 07151/906242; gerli behr <fusdesign@aol.com>

Ersatzteile 124 CS1 BJ 75, Heizungskulisse Metall, Sonnenblenden, Skorpion-Embleme f. CD 30

Felgen, Haken f. Dreiecksfenster, Tel.: 0171/932797; Dierk <Dierk.Pagenstert@Dresdner-Bank.com>

4 Volumex-Felgen in gutem Zustand (Orig. oder Nachb) incl. ABE und am besten unbe-reift, Tel: 022/487932 Mike Dörsam <mike.doersam@goodyear.com>

Verteiler für 1800er Maschine im CS 1 oder kompatibel aus anderem Fahrzeug für die Montage links unten in Fahrtrichtung gesehen; Yorck Luthje <yorckluethje@gmx.de>

Felgen 5.5 Zoll für Spider ; Stahl oder Alu egal, Teller und Kegelrad für Differenzial, Troy <pedi@wtal.de>

Fahrer-/Beifahrersitz für Fiat Spider 124 CS2 (US) Bj. 80 Tel.: 0228/

725470 Ulrich Stahl <stahl.lippok.hovemeyer@t-online.de>

Vergaser für 124 Spider 1.8 L oder 2.0L; Europaversion; pedi <pedi@wtal.de>

Reparaturhandbuch US/DS/VX in deutsch, dringend gesucht. Wer kann sie mir verkaufen oder kopieren gg. Bezahlung? Torsten <supaassi@t-online.de>

Fensterheber, für DS Bj 84 dazu Motor ohne Getriebe, ohne Hebe-mechanik Ferber <jeorgen.ferber@chkra.mail.abb.com>

Muster von BS1 Teppichboden (Schablonen oder alte Teile, bezahlbare Viervergaseranlage, Luftfilterkasten, Ansaugbrücke Roland Gleim <Roland.Gleim@t-online.de>



Motorhaube BS 1/CS 1, rostfrei, in gutem Zustand; Fahrer- und Beifahrersitz mit Kopfstütze (schw.), in gutem Zustand, Tel.: 06131/881886 Joachim Häring
<mainzel.anjo@t-online.de>

Amaturenbrett für 77er Spider ohne Innenleben und ohne Holz (nackt) Troy <pedi@wtal.de>

Sitze f. Fiat Spider 124 CS1, US Bj. 76, beige leder-/bzw. Kunstleder-sitze Tel. 0172/705 6802; Stephanie B o y m a n n s
<stephanieboymanns@hotmail.com>

Klare, seitliche Verdeckscheiben, für meinen Spider. Telefon: 02351/634536 abends René
<renewendel@gmx.de>

Volumex (Abarth) 15 Zoll Lochfelgen für Spider; Ulf Raeder
<raederu@smail.uni-koeln.de>

Automatikgetriebe, Wer kann mir sagen, wo ich günstig eine Schalt-schablone für den Innenraum bekomme? Fahrzeug: Spider 124, Bj. 84, 2.0ie, 0631/612068 Bodirsky
<ujb@gmx.net>

Beiges Stoffverdeck, für meinen Spider in gutem bis sehr gutem Zustand, Tel. 02351/634536; abends René Wendel
<renewendel@gmx.de>

Paar DS Verdeckverschlüsse (Bj. 82 - 85, Lochabstand 40 mm) und CS Persenning (Bj. 79 - 82, Farbe beige, guter Zustand).

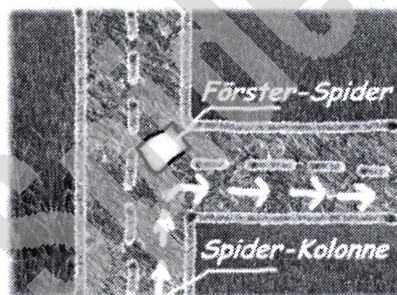
Tel. 040/27878890 (abends) Tom Henke
<tom.henke@topmail.de>

1 Original Volumex-Felge (3 sind vorhanden!) Evtl. verkaufe ich auch die vorhandenen Felgen. 3 o.k., 1 eiert! 040 / 8702240 Thomas Bach
<dvegerbach@aol.com>



Schlamp in Gefahr

**"Absperren" bei
Kolonnen-
fahrten!!
???**



Erinnern wir uns an das Borkener Frühjahrs-treffen:

Am Samstag war eine Aus-fahrt zum Kaffeetrinken geplant. Bei leider nicht ganz so schönem Wetter fuhren ca. 25 Spider los. Olli und ich haben uns darüber unterhalten, daß bei unseren Ausfahrten die Straßen wieder mehr abgesperrt werden sollten, so daß alle Spider der Kolonne ohne Probleme folgen können.

Kurz darauf hatten Ina und Sönke sowie auch Monika

und Shorty die gleiche Idee: Beide sperrten die Vorfahrts-straßen ab, so daß alle Spiderfahrer der Kolonne folgen konnten.

An der nächsten Abbiegung kam dann die große Ueberraschung:

Ein grüner Spider (viele kennen ihn auch als unseren Förster-Spider) sperrte sorgfältig die Straße ab. Da wir aber rechts von einer Haupt-straße abbiegen mußten, fragten wir uns, wozu? Vielleicht treiben in dieser Gegend ja

gefährliche Radfahrer oder Fußgänger ihr Unwesen. Wir wissen es bis heute nicht! Stellt sich noch die Frage, welcher der beiden Insassen die "gefährliche" Kreuzung ab-sperren wollte?

War es die Fahrerin des grünen Spiders oder etwa doch unser 1. Vorsitzender?

Trotzdem freuen wir uns natürlich über die Bereitschaft aller Spiderfahrer, die bei unseren Kolonnenfahrten das Ab-sperren von Kreuzungen über-nehmen, obwohl dies nicht immer ungefährlich und zuläs-sig ist.

Also paßt gut auf!

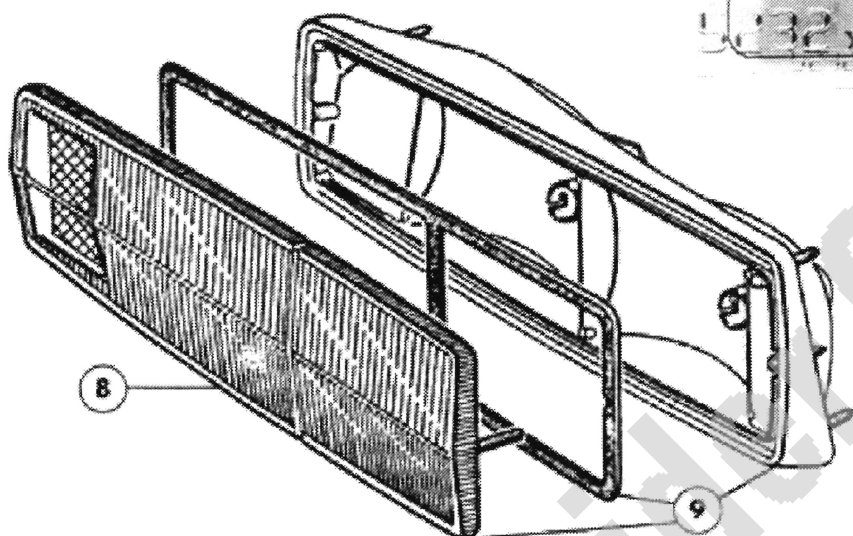
Gute Fahrt wünschen

Andrea und Olli



Ein Schnäppchen?

Seit mehr als 10 Jahren ist Ralfs AS-Spider mit BS-Rückleuchten ausgerüstet. Doch jetzt kann umgerüstet werden.



ling dieser Auktion betraf und welche Sicherheiten ich in der Hand habe, falls die Leuchten auf dem Weg aus den USA nach Deutschland verloren gehen würden, hatte ich glatt den Auktionsschluß verpasst. Pech gehabt! Aber glücklicherweise wollte der Händler die Teile loswerden und hat sie noch mal für \$300 angeboten.

Als kundiger Surfer und Schnäppchenjäger landet man unweigerlich über kurz oder lang bei dem Online-Auktionshaus EBay. Neben einigen Prospekten und Handbüchern, die bereits für das Clubarchiv ersteigert worden sind, bin ich im März bei der amerikanischen Ausgabe auf folgenden Text gestoßen:

„Fiat 124 Spider Rear Tailights 68/69 NOS“ wobei NOS für neu und ungebraucht steht. Die Original AS-Rückleuchten sollten \$350 für das Paar kosten, was ungefähr dem halben Preis auf dem deutschen Markt entspricht.

Kurzer Hintergrund: Ich fahre zwar seit mehr als 10 Jahren einen AS, aber mein Vorbesitzer hat bei seiner „Restaurierung“ locker BS-Leuchten eingebaut. Aufgrund meines Vorhabens, den Wagen neben den üblichen Entrostungen auch eine neue Tür - einige werden sagen: ENDLICH! - und wahrscheinlich auch eine glatte AS-Haube sowie als Krönung eine Komplettlackierung zu spendieren, paßte es ganz gut, auch das Heck in den Originalzustand zurückzusetzen.

Da ich doch etwas unsicher war, was das gesamte Hand-

Also hatte ich mich sofort bei EBay angemeldet und mein Gebot abgegeben, dann noch einige Tage gewartet und voilà, hatte ich die Auktion gewonnen. Die Bezahlung sollte per Kreditkarte erfolgen - Eurocard/Mastercard wurde zum Glück akzeptiert - nur wie teile ich meine Kreditkartennummer mit?! Als Internetuser kriegt man in der ersten Schulstunde eingebleut, keine Kreditkartennummern schriftlich über das Internet mitzuteilen, weil nur allzugerne findige Hacker mitlesen und der Kontostand sich dann rapide verringern kann. Also die telefonische Mitteilung inklusive Zeitverschiebung koordiniert und



in bestem Schulenglisch meine Zahlen durchgegeben.

Ich war anscheinend gut verständlich, jedenfalls sollte das Paket auf den Weg gehen. Aber wie und zu welchen Extrakosten (sog. „Shipping“)? Der favorisierte Paketdienst Bax Global konnte die Fracht nach Hamburg und theoretisch bis vor die Haustür liefern. Ich entschied mich aus Kostengründen für die Selbstabholung

am Flughafen, was dann nur \$65 extra kosten sollte.

Ich wusste schon nach meiner telefonischen Ankündigung, was noch auf mich zukommt:

- Alfa Gebühr (Flughafengebühr)
- Auslagerung Zollager
- Abfertigungspauschale
- Zoll
- Einfuhrumsatzsteuer

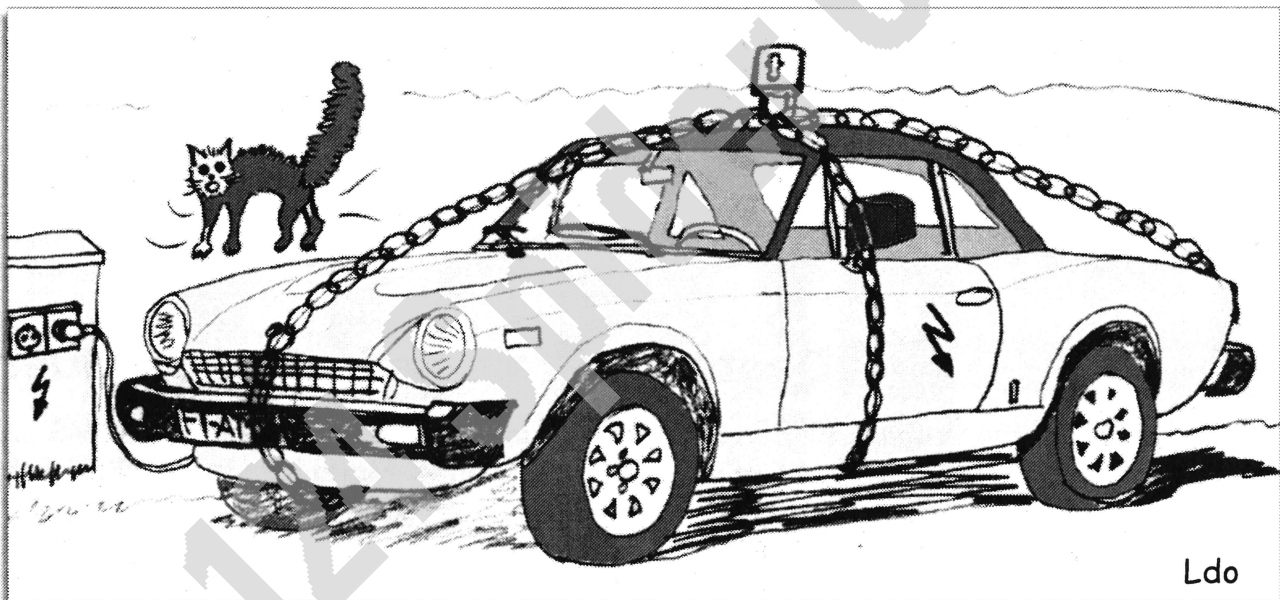
Gegen eine Gesamtgebühr von 257,10DM wurde mir dann das Paket im maximalen Format von 30x30x40 cm und ein Papierstapel von 13 Belegen ausgehändigt. Die Sichtkontrolle war erfolgreich und ich war stolzer Besitzer 2er nagelneuer AS-Rückleuchten.

Hat es sich jetzt gelohnt?
Ich würde immer noch sagen:
ja!

rdv

Spider-Eignungstest

5. Frage



Ldo

Nicht nur der Diebstahl von Autos hat sich drastisch erhöht, sondern auch Sachbeschädigung wie abgeknickte Antennen, abgerissene Außenspiegel, Lackschäden oder aufgeschlitzte Cabrio-Dächer.

Wie können Sie Ihren Fiat Spider vor Autoknackern oder Vandalismus schützen?

1. Sie bauen das Wageninnere teilweise in eine Hundehütte um und lassen dort einen Pittbul einziehen.

2. Sie setzen die Karosserie unter Strom und legen zusätzlich eine Ankerkette um das Auto. (Abdrücke von Katzenpfoten sind mit dieser Maßnahme ebenfalls passend!)

3. Sie installieren an beide Stoßstangen und auf dem Dach Bewegungsmelder.

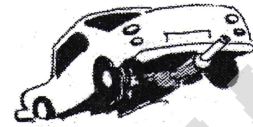
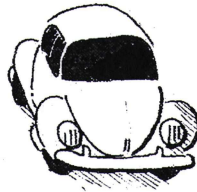
Lösung:

Sie sich sicherheitshalber neben Ihren Spider! Tagsüber engagieren Sie einen "Carguard", nachts legen Sie sich sicherheitshalber neben Ihren Spider!



Noch mehr Schadensmeldungen

Weil es so schön war, folgen noch einmal diverse Schadensmeldungen von Guido Brüning. Viel Spaß.



„Beim Heimkommen fuhr ich versehentlich in eine falsche Grundstücksauffahrt und rammte einen Baum, der bei mir dort nicht stand.“

„Mein Auto fuhr einfach geradeaus, was in einer Kurve allgemein zum Verlassen der Straße führt.“

„Ich fuhr rückwärts eine steile Straße hinunter, durchbrach eine Grundstücksmauer und rammte ein Bungalow. Ich konnte mich einfach nicht mehr erinnern, wo das Bremspedal angebracht ist.“



„Der Fußgänger hatte anscheinend keine Ahnung in welcher Richtung er gehen sollte also überfuhr ich ihn.“

Deutsche Preisstatistik 124 Spider

Nach der Preisstatistik über die Marktpreise auf dem amerikanischen Markt möchte ich Euch heute eine Preisstatistik

für den deutschen Raum präsentieren. Die Angaben stammen v.a. von den im Internet vertretenen Automärkten. Al-

lerdings sind auch AMS und Markt (zumindest bis einschl. 1999) vertreten.

Die Quellen:

Unsere Homepage	http://www.fiatspider.de
Noogies Pinboard	http://members.aol.com/osnoogie/fradeu.htm
auto, motor und sport	http://ga.motor-presse-online.de/
Oldtimer Markt	http://www.oldtimermarkt.de/ (nur in Papierform)
Volante	(nur in Papierform)
AVIS	http://www.avis-net.de/mobil/index.htm
ZweiteHand	http://www.zweite-hand.de/
Mastercar / Autoscout24	http://www.mastercar.de/
Cars online	http://www.carsonline.de/start.htm
Webauto	http://www.webauto.de/suchemain.html
kfz-Anzeigen	http://www.kfz-anzeigen.de/
Faircar	http://www.faircar.de/
Classiccars.de	http://classiccars.de/Markt/ZZMarkt.htm
Mobile	http://www.mobile.de/
Webauto	http://www.webauto.de/





Zeitraum: 1.7.98 bis 01.05.00

Bau- jahr	Preis- spanne	Anz.	km	in DM					ohne
				<25k	<50k	<75k	<100k	<125k	
Inland									
66 von		2		0	0	0	0	0	6.900
bis				0	0	0	0	0	12.000
Mittelw.				-	-	-	-	-	9.450
67 von		11		0	20.000	15.500	12.900	0	2.500
bis				0	20.000	15.500	12.900	0	15.600
Mittelw.				-	20.000	15.500	12.900	-	9.013
68 von		7		0	0	4.500	0	0	5.000
bis				0	0	4.500	0	0	5.000
Mittelw.				-	-	4.500	-	-	5.000
69 von		4		0	0	0	0	0	4.000
bis				0	0	0	0	0	18.500
Mittelw.				-	-	-	-	-	13.000
70 von		11		0	0	5.500	6.000	0	7.000
bis				0	0	17.500	6.000	0	17.500
Mittelw.				-	-	10.667	6.000	-	10.486
71 von		40		0	0	0	4.000	9.999	5.000
bis				0	0	0	12.999	9.999	11.600
Mittelw.				-	-	-	8.250	9.999	8.300
72 von		19		0	0	5.900	7.500	16.000	4.500
bis				0	0	7.500	21.500	16.000	4.500
Mittelw.				-	-	6.700	15.500	16.000	4.500
73 von		37		0	15.000	0	6.500	6.900	8.500
bis				0	22.000	0	8.500	6.900	16.500
Mittelw.				-	18.500	-	7.600	6.900	11.167
74 von		16		0	0	14.200	8.900	6.900	0
bis				0	0	14.200	9.500	10.200	0
Mittelw.				-	-	14.200	9.200	8.200	-
75 von		23		0	14.500	0	0	0	0
bis				0	14.500	0	0	0	0
Mittelw.				-	14.500	-	-	-	-
76 von		31		0	5.900	8.650	8.500	8.900	0
bis				0	6.999	10.940	13.900	13.900	0
Mittelw.				-	6.633	9.797	10.750	11.400	-
77 von		29		0	9.900	6.000	8.500	0	6.500
bis				0	11.900	6.000	9.300	0	10.900
Mittelw.				-	10.567	6.000	8.833	-	8.967
78 von		68		21.300	0	8.000	10.900	8.900	5.500
bis				21.300	0	23.900	19.000	11.300	8.900
Mittelw.				21.300	-	12.025	14.100	10.025	6.300
79 von		109		15.000	11.900	5.000	4.999	6.950	7.000
bis				18.900	11.900	17.000	18.000	17.495	20.000
Mittelw.				16.950	11.900	12.580	9.878	10.543	11.608
80 von		82		20.000	9.000	1.850	1.850	7.200	4.500
bis				20.000	18.500	13.500	19.500	21.000	12.000
Mittelw.				20.000	13.750	8.767	10.845	11.767	9.983
81 von		130		18.900	9.000	6.000	6.500	9.000	6.750
bis				18.900	9.000	20.000	22.000	20.000	17.000
Mittelw.				18.900	9.000	12.180	13.582	12.655	10.323
82 von		93		16.000	14.000	9.900	5.000	7.900	7.900
bis				16.000	14.000	16.400	18.500	25.000	20.000
Mittelw.				16.000	14.000	12.067	12.035	15.370	12.050
83 von		60		0	14.900	11.500	10.500	5.500	9.000
bis				0	24.800	19.000	23.900	17.900	17.500
Mittelw.				-	17.983	15.125	14.613	13.171	13.900
84 von		97		21.500	11.000	4.200	7.900	8.500	8.500
bis				21.500	21.000	25.000	21.000	21.500	17.500
Mittelw.				21.500	15.570	15.831	15.540	16.014	14.100
85 von		112		15.700	18.900	15.900	9.800	12.000	7.900
bis				48.000	25.000	25.000	24.000	19.500	19.500
Mittelw.				25.294	22.713	19.336	15.660	16.663	13.879
CSA von		6		0	29.500	36.000	0	0	0
bis				0	29.500	36.000	0	0	0
Mittelw.				-	29.500	36.000	-	-	-
VX von		58		29.700	30.000	18.000	16.900	17.900	15.000
bis				29.700	38.000	35.000	28.500	23.800	19.800
Mittelw.				29.700	34.000	23.315	21.150	21.567	16.200
Summe		1043							

rdv



Die Fiat - Geschichte Teil 3



1931

Zwischen 1931 und 1934 kommt am Fiat 515 ein rot hinterlegtes rundes Logo mit silberner Schrift zum Einsatz.

Ab 1965 erobert das mit Lorbeeren geschmückte runde Markenzeichen (mit "Fiat" in weißer Schrift auf rotem Grund) einige Jahre lang erneut die Szene, ersetzt jedoch nicht das rechteckige Logo, das mittlerweile zum offiziellen Wappenschild des Hauses geworden ist. Tatsächlich erscheint das runde Logo nur auf den Sportmodellen: dem Coupé und dem Spider 850, dem Fiat Dino, dem 124 und dem 131 Abarth Rally. Es ist ein Symbol, das den an sehr leistungsfähigen Autos interes-

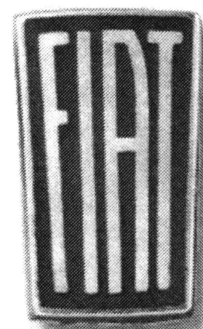
sierten Kunden die Kompetenz von Fiat auch auf diesem Gebiet in Erinnerung ruft.



1965

Mit Beginn der dreißiger Jahre weicht der Kühler der - meist schildförmigen und mit vertikalen Elementen versehenen - Kühlermaske. Eine Entscheidung, die nicht nur mit ästhetischen Erfordernissen zu begründen ist, son-

dern die auch mit der Aerodynamik zusammenhängt. Aus dem Jahre 1931 stammt auch das rechteckige Markenschild, das sich mit einer emaillierten senkrechten Plakette und vertikal akzentuierten Buchstaben stimmig in das Gesamtbild des Fahrzeugs integriert. Beeinflusst wird das erstmals am Fiat 524 übernommene Symbol durch die für die Zeit typische Bauweise, die sich durch die Regelmäßigkeit und Präzision der Formen auszeichnet. Das Markenzeichen übersteht, wenn auch mit leichten Variationen, den Zweiten Weltkrieg und bleibt fast bis Ende der sechziger Jahre erhalten. Die Version von 1932 mit leicht

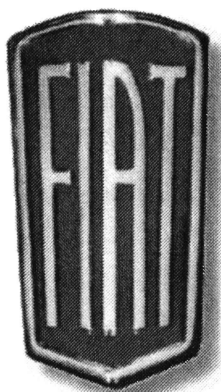


1932

gerundeten Kanten und einer schmaleren Grundfläche, die sie fast in ein Trapez verwandelt, wird auch am Fiat 508, dem berühmten "Balilla", verwendet. 1938 wird das rechteckige Wappenschild an der Frontpartie des 2800 angebracht, einer Repräsentations-



1931



1938

limousine, von der - auch in der CMC-Militärversion - 621 Exemplare gefertigt werden. Dreißig Jahre lang werden an dem rechteckigen Markenschild keine nennenswerten Änderungen vorgenommen - bis zur Vorstellung des 1800



1959

und des 2100 im Jahre 1959. Wegen des größeren Prestiges der beiden Modelle wird

das Logo umgearbeitet, vergrößert und seine Umfassung noch stärker abgerundet.

Der Fiat 850, der Fiat 124 und der Fiat 127 sind die letzten Fahrzeuge, die das rechteckige Logo ziert; ausgenommen hiervon sind die Sportversionen (Coupé und Spider), die das runde Markenschild der zwanziger Jahre übernehmen.

1968 leitet Fiat die komplexe Unternehmensstrategie in die Wege, die zur Entstehung der Fiat Holding führen. Daher wird ein neues Markenzeichen benötigt, das diese Neuordnung widerspiegelt.

Die vier blauen Rhomben entstehen.



1968

In den sechziger Jahren gelingt es Fiat, die Automobilproduktion im Vergleich zum vorangegangenen Jahrzehnt zu vervierfachen. Das Exportge-

schäft nimmt zu (mittlerweile werden 150 Länder in aller Welt beliefert), und der Geist der Internationalität, der das Turiner Unternehmen von An-

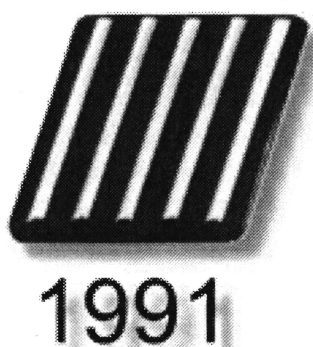
fang an charakterisiert hat, wird weiter gefestigt. Aus diesen Gründen ist es notwendig, die Werbung und das Markenimage einheitlich zu gestalten.



So entsteht ein aus grafischer Sicht modernes Logo, das die verschiedenen Werbebotschaften und Informationen auf den ersten Blick erkennbar macht. Die vier um 18 Grad geneigten Rhomben mit dem kursiv geschriebenen Namen

"Fiat" in der Schrifttype "Univers" auf blauem Grund (in den Anfangsjahren ist dieser Hintergrund bei den Fahrzeugen schwarz) sind das offizielle Namenszeichen sowohl des Industriekonzerns als auch der markenzugehörigen Kraftfahr-

zeuge. Das bleibt so bis zum Jahre 1982, als erstmals am Panda die vier Rhomben zusammen mit einem stilisierten Logo auftauchen, den fünf Schrägstrichen.



Neun Jahre lang prangen die beiden Wappenschilder auf den Frontpartien der Fahrzeuge, bis 1991 der Cinquecento mit den fünf Schräg-

strichen an der Front (Logo des family feeling) und den vier Rhomben am Heck (Logo der Gruppe) präsentiert wird. Von dem Moment an werden die fünf blau hinterlegten Schrägstriche keinen wesentlichen Änderungen mehr unterzogen. Lediglich die Abmessungen variieren je nach der Frontpartie der Modelle.

Beginnend mit dem neuen Punto ersetzt das runde Wappenschild die fünf Schrägstri-

che. Den Fahrzeugen erhalten bleibt das Markenzeichen der Gruppe, die vier Rhomben, die auch weiterhin ihr Heck zieren. Das neue Symbol hat einen Durchmesser von 72 Millimetern. Die Randeinfassung und die Schrift sind silberfarben. Das Kürzel FIAT, mit den im Verhältnis zu den alten Markenzeichen niedrigeren und fetteren Buchstaben, ist in der Mitte auf mattblauem Grund positioniert.



1999

Quelle: FIAT AG, Pressemitteilung, gekürzte Fassung vom 27.04.99

SU



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@fiat spider.de
2. Vorsitzender	Michael Möller (MM) Tinsdaler Kirchenweg 285 a 22559 Hamburg	Händlerkontakte, technische Beratung DS, Redaktionsmitglied (Ressort: Vorstand)	040/810421 MichaelMoeller@fiat spider.de
Kassenwart	F.-Oliver Grahmann (FOG) Steenrott 15 24214 Gettorf	Finanzen/Kasse, Ansprechpartner für Regionalleiter, Redaktionsmitglied (Ressort: Regionales)	04346/5155 OliverGrahmann@fiat spider.de
Beisitzer	Guido Brüning (GB) Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülrich	Ansprechpartner für TÜV-Fragen und Technische Beratung allg.	02252/81812 GuidoBruening@fiat spider.de
Beisitzer	Tilman Döring (TDO) Krähenweg 35 22459 Hamburg	Chefredakteur Spider Magazin Technische Beratung CS0/CS2	040/5552190 TilmanDoering@fiat spider.de
Beisitzer	Sönke Suhr (SU) Neue Sülze 2a 21335 Lüneburg	Verlage und Sponsoren, Redaktionsmitglied (Ressort: kurz&bündig)	04131/269827 SoenkeSuhr@fiat spider.de
Beisitzer	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Redaktionsmitglied (Ressorts: Internet, Teilemarkt, Mitgliederbewegung)	04532/261319 RalfdeVree@fiat spider.de

Regionalleiter

Gebiet Region	Ansprechpartner	Adresse	Telefon / E-Mail
Schleswig-Holstein Region 1	F.-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24214 Gettorf	04346/5155 OliverGrahmann@fiat spider.de
Hamburg Region 2	Christian Schlamp	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	040/6032290 CristianSchlamp@fiat spider.de
Berlin Region 3	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
Friesland Region 4	Meik Hämmerling	Verdener Str. 179 a 28832 Achim-Baden	04202/766741 meik@huettinger.com
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

Einführung und Vernunft.

F O R M A

Leidenschaft
des
Designs.

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



Rationalität
der
Produktion.

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



pininfarina

Ideenschöpfer. Automacher.