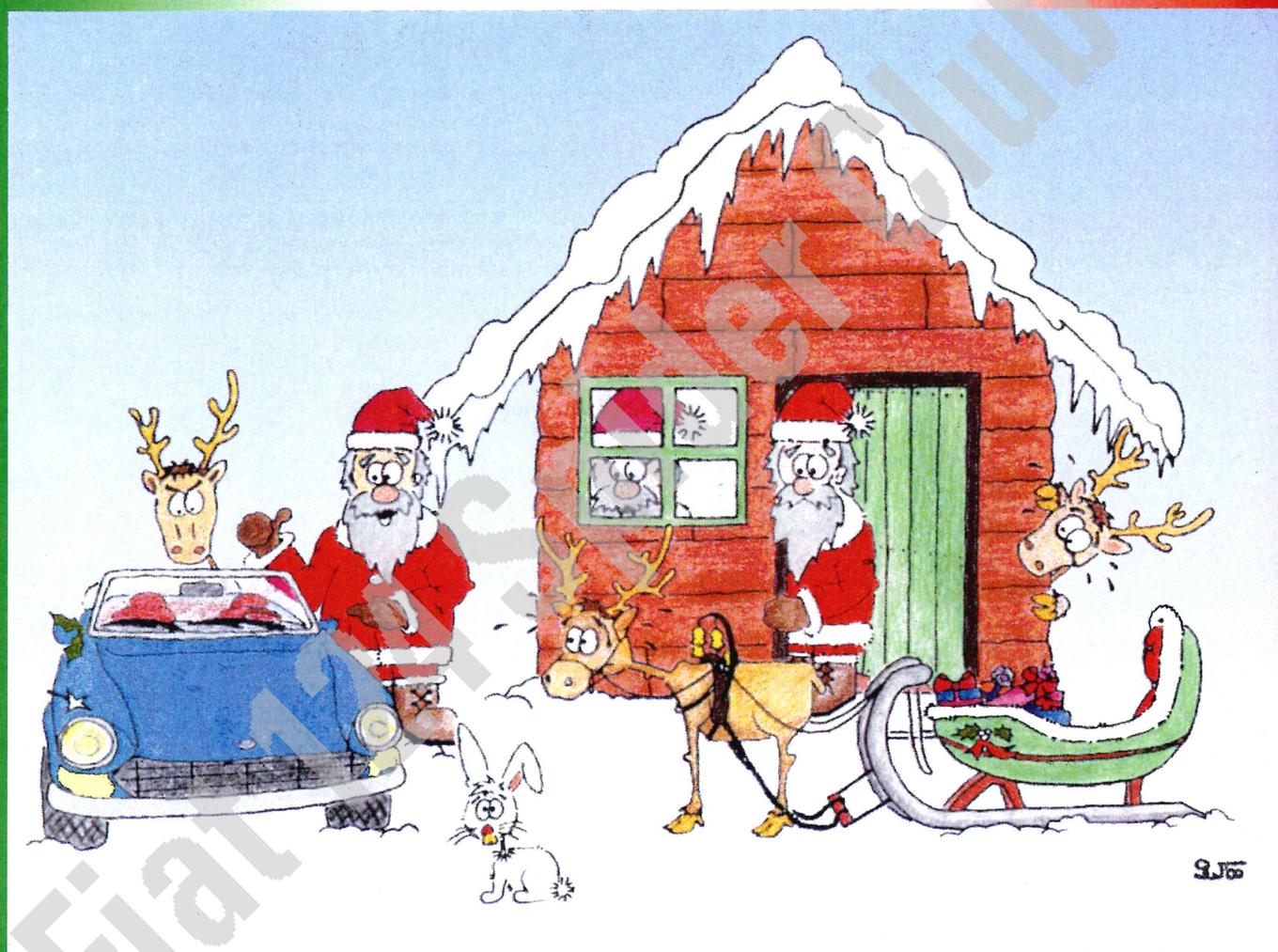


# SPIDER

MAGAZIN

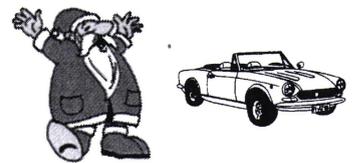


- Kinder sicher auf der Rückbank
- 17 Spider beim Herbsttreffen
- Auswertung der Fragebogenaktion
- Beitritt in den Deuвет





Pressefoto der RAC British Rally von 1971. Fahrer: Tsambotto und Macaluso



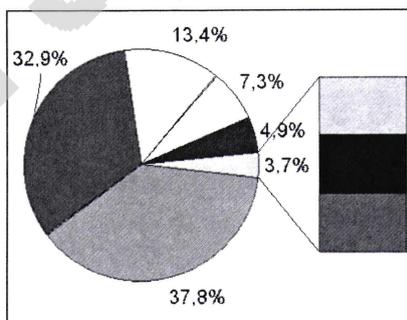
Editorial	4
<b>Technik</b>	
Sicherheitsgurte hinten	5
Winterschlaf-Checkliste	7
Technikforum	9
<b>Reportage</b>	
Herbsttreffen	11
<b>Der Vorstand</b>	
Penthouse Heft ersteigert	15
Mitgliederbefragung	16
Spitzentreffen	19
<b>Rubriken</b>	
Mitgliederbewegung	20
kurz & bündig	21
Termine	23
Teilemarkt	25
<b>Umfeld</b>	
Deuvel-Beitritt	28
Südfrankreich-Tour	31
Spider-Eignungstest	34
Adressen	35



**5** Sicherheit: Kinder auf der Rückbank. Michael Möller und Guido Brüning führen uns sicher durch den Paragaphenschungel.



**11** Kühlungsborn: Auf dem diesjährigen Herbsttreffen ging es am Abend zu Fuß der Herbstsonne entgegen. Yvonne Brombach sammelte ihre Eindrücke



**16** Mitgliederbefragung: Die Fragebogenaktion spiegelt Eure Wünsche wieder. Ralf de Vree zeigt uns die Ergebnisse auf.



**28** Oldtimerszene: Die diesjährige Jahreshauptversammlung des Deuvel besuchten Christian Schlamp und Frank Oliver Grahmann.



**31** Südfrankreich: Differentialgeräusche im Urlaub. Wie das Problem schließlich gemeistert wurde, berichtet Rolf Bodewig.

## Redaktionsanschrift

Tilmann Döring  
Krähenweg 35  
22459 Hamburg  
e-mail: TDO@fiatspider.de  
Tel: 040/555 21 90

## Redaktionsschluß:

**20.02.2001**

## Themenvorschläge

Spider-Urlaubsgeschichten  
Wahre Spidergeschichte  
Titelfotos  
Technikberichte

## Titelbild

Begeisterte Weihnachtsmänner, verstörte Rentiere von Sandra Winne.

## Rückseite

100 PS für sportliche Ampelstarts und kraftvolle Zwischenspurts. Werbebroschüre 1972





## Spider im Winterdienst?



**W**erden die Weihnachtsmänner in Zukunft auf Fiat 124 Spider umsteigen? Nach dem Titelbild zu urteilen, wären die Rentiere von dieser Idee nicht gerade begeistert.

Aber keine Angst. Durch ein logistisches Problem werden auch weiterhin die Weihnachtsmänner Rentier fahren. Denn zu dieser Jahreszeit stehen gar nicht genügend Spider

zur Verfügung, da sich die meisten, wie in der Technikrubrik nachzulesen, gut vorbereitet im tiefen Winterschlaf befinden. Oder aber es werden gerade für ganz, ganz kleine Spiderfahrer Sicherheitsgurte nach den gültigen Vorschriften und Gesetzen eingebaut. Natürlich gibt es auch eine Reihe von Spidern bei denen mit viel Werkzeug und Rumgrog bei eisiger Kälte dem Neuwagenzustand entgegengetrebt wird. Das Technikforum hilft dabei, denn es ist voll mit diversen Fragen und Ratschlägen.

Für alle Reparaturen wünsche ich euch viel Glück und im Namen der Redaktion ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2001

Euer *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  
Druck: Druckerei Papenfuss  
Osdorfer Landstraße 162  
22549 Hamburg

Anzeigenleitung: Tilmann Döring  
Mitglieder der Redaktion:  
Tilmann Döring (TDO)  
Frank-Oliver Grahmann (FOG)  
Michael Möller (Mö)  
Sonke 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



## Sicherheitsgurte im 3-Sitzer



### Was macht das Kind auf der Rückbank?

Vor einigen Jahren bereits stellte sich mir die Frage, wie wir zukünftig auf sichere und StVZO-konforme Weise unsere Tochter mit auf große Spider-Tour nehmen können. Nach einer kurzen Recherche und der Konsultierung eines Fachmanns ging es ans Werk: Mein DS-Spider wurde mit einer Sitzbank versehen und ein 2-Punkt Beckengurt fachmännisch so installiert, dass einer Eintragung als 3-Sitzer im Fahrzeugbrief nun nichts entgegenstand. Diese Geschichte wurde bereits in Heft 2/93 ausführlich beschrieben.

Es begab sich nun zu der Zeit als die Hamburger Spiderfahrer zum großen Pfingsttreffen 2000 aufbrachen. Endlich war mal gutes Wetter zu Pfingsten und so donnerten wir mit mehreren Autos über die Bahn. Sinje puzzelte auf ihrem Game Boy herum und wir ahnten nix Böses. Plötzlich tauchten vor uns die Cops auf. Mir schwante schon irgendwie, dass da gleich was kommt. Als dann Sinje unvermittelt im Rahmen

#### Die Bastelecke

##### Kinderleichter 3-Sitzer

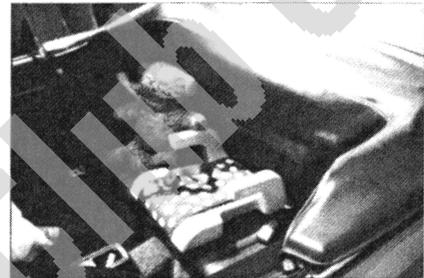
Seit 13 Jahren fahre ich nun Spider, aber bisher haben alle gesagt: "Kindersitz im Spider kannst du vergessen". Damit wollte und konnte ich mich jedoch nicht zufrieden geben. Also konsultierte ich Axel Augustin, der denn auch gleich sagte, daß ihm dazu schon noch etwas einfällt. Als erstes mußte eine alte Sitzbank für den DS ran. Die Rückenlehne vom CS2 (wegen der Gurtdurchführung) und die Sitzfläche vom BS paßten nicht so recht zusammen (Preis zusammen ca. DM 200,-).

Der Sattler hatte seine wahre Freude, die Sitzpfeifen anzugleichen. Mitschwarzem Mercedes-

Lederversehen (zusammen DM 900,-) sehen die beiden Teile jedoch aus wie neu- und passen mit Hilfe von 2 Blechschrauben wie angegossen hinter die Frontsitze (natürlich nur nach Entfernung der dort befindlichen Ablage). Fehlte nur noch der 2-Punkt Sitzgurt (Neupreis unter DM 100,-). Den befestigte Axel (genauso wie alles andere) so professionell, daß der TÜV keinen Grund sah, meinen Spider nicht zum 3-Sitzer zu ma-

chen (s. Abbildung). Mit einem superflachen Kindersitz (Schenkelaufgabe) kann jetzt auch die Polizei nichts mehr mäkeln.

Mö



Das Spider Magazin berichtete in der Ausgabe 2/93

ihres permanenten Bewegungsdrangs mal wieder nach unten klappte, war es soweit: Die Kelle kam und wir alle Mann im Entenmarsch auf den nächsten Parkplatz. Dann ging die Diskussion los: Fahrzeugpapiere zeigen! „Warum hat sich das Kind hinter dem Sitz versteckt?“ Dann legte der Schlaumax los: Für das Kind müsste in jedem Fall ein Dreipunktgurt vorhanden sein. Also bieten wir ihm an, das Andrea und Sinje die Plätze tauschen. Das fand er dann auch nicht zielführend. Großzügigerweise (wie er meinte) verzichtete Herr Wachtmeister auf einen Strafzettel, nicht ohne zu betonen, dass das so nicht ginge.

Natürlich haben wir diese kleine Geschichte sofort bei unserer Ankunft in Frankfurt zum besten gegeben. Darauf-

hin hat Guido ein paar fundierte Nachforschungen zu diesem kleinen Problem angestellt. Im folgenden präsentieren wir euch die Ergebnisse:

Auszug aus den Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO:

StVZO §§ 35 a (3,4,7,8), 72 (22a Nr.25, 27)

Für Pkw > 25 km/h vorgeschriebene Verankerungen und Sicherheitsgurte

**1. Fahrzeug erstmals im Verkehr ab 1.4.1970:** Sicherheitsgurte für Außensitze hinter Windschutzscheibe, sofern Fahrzeug mit Verankerungspunkten ausgerüstet.

**2. Fahrzeug erstmals im Verkehr ab 1.4.1974:** Verankerungen für alle Sitze, Si-



cherheitsgurte für Außensitz hinter Windschutzscheibe.

**3. Fahrzeug erstmals im Verkehr ab 1.5.1979:** Dreipunkt-Verankerungen und Dreipunkt-Sicherheitsgurte für Außensitze unmittelbar vor Windschutzscheibe. Für übrige Sitze und alle Sitze in Fz. mit offenem Aufbau (SPIDER) genügen Zweipunkt-Verankerungen und Zweipunkt-Sicherheitsgurte (Beckengurte).

**4. Fahrzeug erstmals im Verkehr ab 1.1.1992:** Dreipunkt-Verankerungen und Au-

tomatik-Dreipunktgurte für alle Außensitze. Für übrige Sitze und alle Sitze in Fz. mit offenem Aufbau (z.B. Golf Cabriolet) genügen Zweipunkt-Verankerungen und Zweipunkt-Verankerungen und Zweipunkt-Sicherheitsgurte (Beckengurte).

**5. Fahrzeug erstmals im Verkehr ab 1.10.1999:** s. Blatt M1.19 und M1.31 (für uns hier nicht relevant).

Und nun noch ein kleiner Auszug aus der StVO: StVO § 21: Personenbeförde-

rung. (1) Es ist verboten, Personen mitzunehmen

1. auf Krafträdern ohne besonderen Sitz,
2. auf Zugmaschinen ohne geeignete Sitzgelegenheit oder
3. in Wohnwagen mit nur einer oder mit Doppelachse hinter Kraftfahrzeugen.

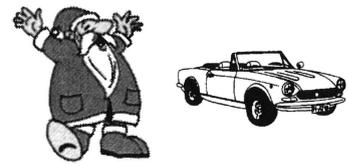
(1a) Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner sind als 150 cm, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich ge-

### Relevante Vorschriften aus der StVZO zum Thema Sicherheitsgurt

<p>§§ 35 a (3, 4, 7, 8), 72 (22 a Nr. 25, 27)</p>	<p>Für Pkw &gt; 25 km/bbH vorgeschriebene Verankerungen und Sicherheitsgurte</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Fz erstm. i. Verk. ab 1.4.1970:</b> Sicherheitsgurte für Außensitze hinter Windschutzscheibe, sofern Fz mit Verankerungen ausgerüstet.</li> <li>2. <b>Fz erstm. i. Verk. ab 1.1.1974:</b> Verankerungen für alle Sitze (für mittleren Rücksitz in Fz ≤ 5 Plätzen erst für Fz erstm. i. Verk. ab 1.1.1975). Sicherheitsgurte für Außensitz hinter Windschutzscheibe.</li> <li>3. <b>Fz erstm. i. Verk. ab 1.5.1979:</b> Dreipunkt-Verankerungen und Dreipunkt-Sicherheitsgurte für Außensitze unmittelbar hinter Windschutzscheibe. Für übrige Sitze und alle Sitze in Fz mit offenem Aufbau genügen Zweipunkt-Verankerungen und Zweipunkt-Sicherheitsgurte (Beckengurte).</li> <li>4. <b>Fz erstm. i. Verk. ab 1.1.1992:</b> Dreipunkt-Verankerungen und <b>Automatik-Dreipunktgurte</b> für alle Außensitze. Für übrige Sitze und alle Sitze in Fz mit offenem Aufbau genügen Zweipunkt-Verankerungen und Zweipunkt-Sicherheitsgurte (Beckengurte).</li> <li>5. <b>Fz erstm. i. Verk. ab 1.10.1999:</b> s. Blatt M1.19 und M1.31</li> </ol>	<p>Verankerungen Sicherheitsgurte Rückhaltesysteme</p>
<p>noch §§ 35 a (5-9), 72 (22 a Nr. 25, 27)</p>	<p>Ausnahmen von Ausrüstungspflicht, Bauartgenehmigungspflicht, Prüfvorschriften, StVO-Vorschriften über Anlegepflicht, Ausnahmen davon und über Mitnahme von Kindern auf Vordersitzen bei Benutzung von Rückhalteeinrichtungen. Auf Beifahrerplätzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, dürfen keine nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtungen für Kinder angebracht sein. Diese Beifahrerplätze müssen mit Warnhinweis versehen sein.</p>	<p>noch Verankerungen Sicherheitsgurte Rückhaltesysteme  (s. Blatt S 40)</p>

Quelle: WAS IST WIE-StVZO MORAVIA Druck + Verlag  
Ergänzungs-Lieferung Nr.60 vom November 1999

Die Seite für das Handschuhfach



nehmigt und für das Kind geeignet sind.

StVO § 21a : Sicherheitsgurte; Schutzhelme.

(1) Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein.

Was heißt das nun auf Deutsch? Da mein DS Spider nach dem 1.5.1979 in den Verkehr gekommen ist, muss das Fahrzeug auch hinten einen Sicherheitsgurt mit (geprüften) Verankerungen haben. Es genügen in jedem Fall Beckengurte (auch zur Befestigung für den Kindersitz). Da die StVO immer nur von vor-

geschriebenen Verankerungen und Sicherheitsgurten spricht, ist z.B. ein '78er CS1 mit 4 Sitzplätzen von der Gurtanlagepflicht (auch für Kindersitze) auf der Rückbank ausgenommen. Das heißt, hiermit könnte man rein theoretisch zwei Kinder ohne jegliche Sicherungen auf der Rückbank „rumturnen“ lassen. Davon solltet ihr dann aber doch Abstand nehmen! Das BMV hat hierzu auch eine Mitteilung unter dem Aktenzeichen StV 12/36.42.21. vom 26.02.93 herausgegeben.

Meine Empfehlung für alle, die dies Thema betrifft: Eine Kopie dieses Artikels ins Hand-

schuhfach legen und bei der nächsten Polizeikontrolle dem Wachtmeister unter die Nase reiben. Dann kann eigentlich nix mehr schief gehen.

Michael Möller  
Guido Brüning



## Winterschlaf-Checkliste

### Schläft der Spider gut?

Nach dem Motto: "Wie man ihn bettet, so schläft er", soll die Checkliste für die richtige Vorbereitung zur Winterruhezeit dienen.

TDO



Kühlerfrostschutz prüfen, eventuell auffüllen, den Motor auf Betriebstemperatur bringen.



Scheibenwaschanlage mit Alkoholfrostsicher machen.



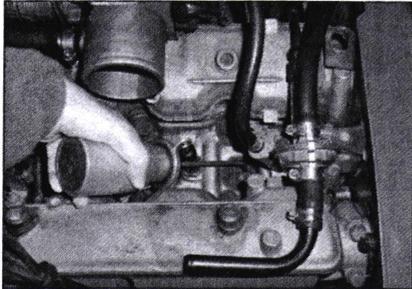
Spider von oben und unten gründlich waschen. Dabei Ecken und Kanten nicht vergessen.



Damit der Tank keine Korrosion ansetzt, volltanken.



Reifen-Luftdruck um je ein bar rundum erhöhen, oder den Spider aufbocken.



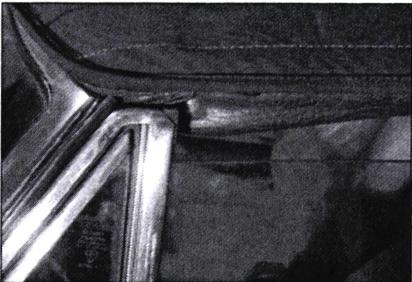
Motor durch Vergaser und Kerzenbohrungen konservieren.



Ansaug- und Auspufföffnungen mit ölgetränkten Lappen verschließen.



Lederausstattungen mit Spezialfett dünn einreiben.



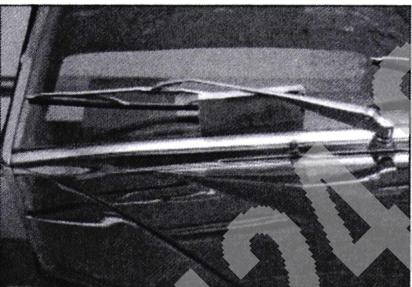
Wenn möglich, Fenster einen Spalt offenlassen. Auf gute Luftzirkulation in der Garage achten.



Stoffdach trocknen lassen, imprägnieren und einen Spalt öffnen.



Batterie ausbauen und in trockenem Raum lagern. Achtung: Batterie regelmäßig laden.



Scheibenwischerblätter abklappen oder ausbauen.



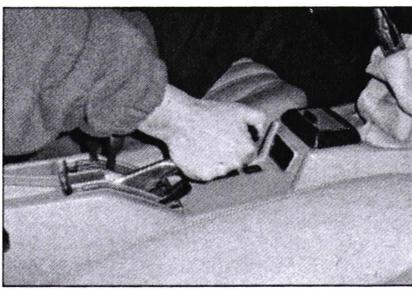
Chrom mit Paraffin oder Schutzwachs einstreichen.



Gesamte Karosserie nach Roststellen absuchen und behandeln. Hohlräume und Falze versiegeln.



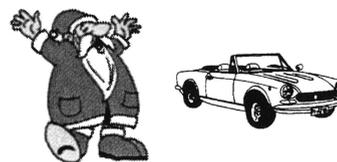
Gummidichtungen mit Pflegemittel behandeln.



Handbremse lösen, denn sie könnte im Winter festfrieren.



Spider mit staubdichtem Stoff (am besten Baumwolle) abdecken.



## Technikforum

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

**Frage von Klaus:** Bei meinem Motor 2000i.E. vom CS0 Bj. 80, ist das **Ölschlamm**braun und das Kühlwasser hat „Gegrissel“ drin. Im Ausgleichsbehälter blubbert's nachdem der Motor ausgeschaltet ist. Frage: Ist nur die Zylinderkopf-Dichtung defekt? Oder mehr?

**Antwort von Marcus Müller:** Erfahrungsgemäß ist die Kopfdichtung hin. Einen Riss im Kopf kann man zwar nie ausschließen, ist aber eher selten. Neben den von Dir genannten Symptomen müsste das Auto auch nach wenigen (1-2 km) Fahrstrecke sehr heiß werden, da sich im Zylinderkopf sehr schnell eine Luftblase bildet. Ich denke, ich muss nicht extra erwähnen, dass die Öl-Wasser Emulsion, die derzeit im Motor ist weder gut schmiert noch vor Korrosion schützt. - Also schnell die Kopfdichtung und das Öl wechseln. Besser noch vor dem Winter.

**Frage von Dieter:** Es ist so weit die Karosserie muss aufgearbeitet werden. Nun die Fragen dazu: Der **Anschraubpunkt des Türscharniers** an der Tür ist gerissen (Spider Problem). Ist dieser Mangel durch anschweißen eines Verstärkungsbleches zu beseitigen? Was ist dabei zu beachten und was kann man dabei alles falsch machen? Oder empfiehlt sich eine neue oder gut gebrauchte Tür einzusetzen? Bitte Erfahrung mitteilen. Ist es Sinnvoll gleich den Anschraubpunkt an der A-Säule auch zu verstärken?

**Antwort von Axel:** Du kannst die Tür von der Innenseite her einfach mit einer schmalen Flexscheibe oder besser mit einem Vibrationschneider auftrennen, das Blech dann großzügig „wegklappen“ und das gerissene Blech reparieren. Ich habe gute Erfahrungen mit dem Einsatz eines 1,5 bis 2 mm starken Bleches gemacht. Wichtig: großflächiger arbeiten. Im Bereich der Schweißnähte reißt es so nie wieder. Auf diese Art hast Du echt

„Ruhe“. Eine „gut gebrauchte Tür“ kann ich Dir nicht empfehlen, da diese auch schon ein paar Jahre auf dem Buckel hat und auch demnächst reißen wird.

**Frage von Dirk:** Ich möchte auf meinen 2 L - Motor aufgrund der längeren Steuerzeiten die **BS oder AS Nockenwellen** verwenden. 1. Hat jemand Erfahrung mit der Leistungsentfaltung etc.? 2. An welchen Merkmalen / Nummern erkenne ich diese BS oder AS Wellen? Ist es richtig, dass die Nockenbreite der AS/BS Motoren nur 14 mm, statt wie sonst üblich 20 mm beträgt? Ist dies evtl. schon das Unterscheidungsmerkmal?

**Antwort von Guido:** Die AS/BS Nockenwellen sind tatsächlich schmaler als die CS/DS Nockenwellen. Dies macht sich in der Hauptsache durch ein lauterer Nockenwellengeräusch (Ventilklappern!) und durch erhöhten Verschleiß bemerkbar. Das die AS/BS Nockenwellen wesentlich längere Steuerzeiten haben ist ein Trugschluss, der durch die „Spider-Literatur“ geistert. Fakt ist, das die Steuerzeiten bei den AS/BS Modellen bei einem geringeren Prüfventilspiel (0,5mm) ermittelt wurden. Bei späteren Modellen hingegen mit 0,8 mm Prüfventilspiel, wodurch sich hierbei scheinbar „kürzere“ Steuerzeiten ergeben. Ich habe bei mehreren verschiedenen Nockenwellen die Steuerzeiten ohne Spiel ermittelt, mit dem Ergebnis das die Steuerzeiten fast identisch sind, nicht aber der Nockenwellenhub. Die AS/BS Nockenwellen haben nur einen Hub von 9,5 mm, 132er(i.e.) Nockenwellen hingegen 9,9 mm Hub!

P.S. Ich habe noch neuwertige, echte 300° Grad, 9,9 mm Nockenwellen von Vick Autosports aus den USA, die ich für DM 650.- verkaufen würde!

**Frage von Yorck:** Mein 78er CS1 (mit Euro-1800er) läuft meiner Meinung nach zu kalt: Auch nach

ausreichender Warmluftphase kommt die Temperatur bei Autofahrten **nicht höher als ca. 75 °C**. Im unteren Drehzahlbereich ist die Gasannahme dann auch unsauber. In der Stadt bessert sich das Fahrverhalten in diesem Drehzahlbereich dann dramatisch, wenn der Zeiger des Instrumentes auf Mitte bzw. leicht darübersteht. Zündungseinstellungen und CO-Wert stimmen (2,0%). Meine Frage: Bei welchen Temperaturen sollte der Spider möglichst laufen und gibt es eine sinnvolle Möglichkeit dem Motor temperaturmäßig auf die Sprünge zu helfen (z.B. anderes Thermostat oder teilweise verdeckte Kühler) oder ist das schlicht normal?

**Antwort von Alex C.:** Aus Erfahrungen mit anderen Ausstoß weiß ich, dass eine Wassertemperatur so zwischen 79-83 C° liegen sollte. es gibt für fast alle Fabrikate unterschiedliche Thermostate. Vielleicht befindet sich ein Thermostat für wärmere Regionen in deinem Wasserkreislauf. Ich glaube Fiat hat auch Sommer- und Winterthermostate im Angebot.

**Frage von Kalle:** Ich fahre einen 78er CS1, das Auto ist prima und macht viel Spaß, nur eins verdirbt einem so ein bisschen die Freude: **Ersäuft und das haltlos**. In der Stadt komme da mal eben gelegentlich 17 Liter und mehr zustande! Gestern bin ich 500 km auf der Autobahn gefahren mit konstant so 160 bis 170 km/h. Ergebnis: 15 Liter! Muss ich mich damit abfinden, oder kann ich meinem versoffenen Freund Manieren und Maßhaltigkeit beibringen?

Dann noch etwas: Zwischen 5000 und 5500 Touren tanzt sich meine Drehzahlmessernadel den Wolf und der Wagen ruckelt leicht. Drüber, ab 5500 ist dann wieder alles in Ordnung. Dieser Umstand ist deswegen blöd, weil ich auf der Autobahn meistens in diesem Bereich



fahre. (fünfter Gang ca. 150-160 km/h). Was ist das denn nun schon wieder? Hat jemand eine Idee dazu oder zu den Trinkgewohnheiten?

**Antwort von Karl-Ludwig:** Ruckeln in so einem engen Drehzahlbereich kommt mir merkwürdig vor. Bei Vibrationen würde ich in diesem Fall auf Interferenzschwingungen tippen, die ich allerdings fast nur von Zweizylindermotoren kenne, z.B. bei meiner BMW-Gummikuh. Zum Thema Saufen: Tröste Dich, mein DB 230/6 ist bei dem Tempo noch durstiger (18-20l/100km). Meinen BS (1,8l) bekomme ich auch bei zurückhaltender Fahrweise kaum unter 10 Liter.

**Antwort von Borni:** Ich fahre auch einen CS1 1978 US 75PS. Der Verbrauch scheint wohl normal zu sein, den meiner braucht auch ca. 17l. Das Schicksal des Spider Liebhabers.

**Antwort von Marcus Müller:** Ich bin zwar kein Experte für 1800er Vergasermotoren, bin mir aber sicher, dass ein solcher Verbrauch nicht normal ist. Ich würde mal folgendes prüfen: 1. Startautomatik. Oft sind die Wasserkanäle zu und damit bleibt die Startautomatik an. Das Ergebnis: Enormer Spritverbrauch. 2. Thermoventil und Zündkit. Der 1800er hat zwei verschiedene Unterbrecherkontakte je nach Temperatur. Übrigens: Mein CS1 mit 2,0E Motor braucht normal ca. 8,5l/100km. Mit Autobahndauervollgas (immer 190-200) habe ich ihn einmal auf 13l gebracht.

**Antwort von GUIDO:** Das kann ich nicht glauben, hier muss wohl ein ganz grober Fehler vorliegen. Mein alter US-CS1 Motor hat sich mit maximal 11 Liter (bei Vollgas) zufrieden gegeben. Da hat wohl einer am Vergaser rumgebastelt, oder? Die springende Drehzahlmessernadel und das „Ruckeln“ weisen auf einen Zündungsdefekt (Transistorzündung, Hallgeberkabel?) hin.

**Frage von Dirk:** beim Umrüsten meines Spiders auf die Standräder für den Winter musste ich feststellen, das an der Hinterachse drei

**Radbolzen nur noch in max. 2 Gewindegängen** halten. Nachdem ich das Rad mit dem üblichen Drehmoment für Alufelgen anziehen wollte, gab das erste Gewinde den Geist dann ganz auf. Was ist zu tun? Muss ich die Antriebswelle komplett tauschen? Ich habe einmal von Gewindebuchsen gehört, die ein defektes Gewinde erneuern!

**Antwort von Marcus Müller:** Was Du meinst sind sog. Heli-Coil Einsätze. Mit Ihnen kann man ausgerissene Gewinde reparieren. Die Kits gibtes im Werkzeugfachhandel für alle Gewindegrößen. Man muss allerdings genau und sorgfältig arbeiten, damit das ganze am Ende die richtigen Festigkeiten erzielt.

**Antwort von Christian:** Ich halte die Radmutterbolzen als absolut sicherheitstechnisch relevante Teile und würde die Gewinde nicht durch Heli-Coil Einsätze ersetzen. Ich könnte dann nicht mehr ruhig fahren.

**Antwort von Marcus Müller:** Heli-Coils sind ein absolut anerkanntes Verfahren. Aufgrund der besseren Verteilung der Last erzielen sie sogar bessere Festigkeitswerte als geschnittene Gewinde. Viele Hersteller setzen sie daher im industriellen Bereich grundsätzlich für Gewinde in Leichtmetallteilen ein. Richtig verarbeitet stellen Heli-Coils daher sicherlich kein Sicherheitsrisiko dar. Neben Heli-Coils gibt es noch spezielle Stahlbuchsen, die in größere Löcher gedreht werden.

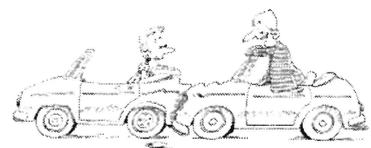
**Frage von Juergen:** Für den Winter habe ich geplant, das Getriebe und den Motor komplett zu überholen. Gibt es hierzu einen Trick, **wie man am besten an das Getriebe herankommt?** Ich kann mir nicht vorstellen, dass jeder von euch eine Hebebühne zuhause stehen hat. Oder geht Ihr damit gleich in die Werkstatt?

**Antwort von Dirk Klüver:** Du solltest das Getriebe nicht abflanschen, sondern komplett Motor und Getriebe ausbauen. Hierzu brauchst du lediglich einen Flaschenzug. Kühler etc. vor dem Motor ab-

nehmen, Motorhaube abnehmen, dann die Motoraufnahmen lösen und aus den Gewinden der Motorböcke heben. Dann solltest du das Getriebe am Kardanwellenausgang leicht herunterziehen, so dass der Motor faktisch mit der Front nach oben zeigt. Nun kannst du immer weiter den Motor samt Getriebe aus dem Motorraum ziehen. Am besten geht diese Aktion, wenn du noch jemanden dabei hast, damit man eine Person am Flaschenzug hat und eine zweite, die das Getriebe herunterzieht. Du brauchst allerdings etwas Platz nach unten, da das Getriebe ziemlich weit nach unten gezogen werden muss, um eine Stellung zu erreichen, womit das ganze Paket (Motor+Getriebe) aus dem Motorraum gehoben werden kann. Also Grube oder das Auto sehr weit hochbocken.

**Frage von Peter:** Obwohl ich noch nie mit meinem Spider CS0 an einem Strand war habe ich immer ganz **feinen hellen Sand im Kofferraum**. Das hört sich vielleicht blöd an ist aber Wirklichkeit. Ich vermute, dass es sich dabei um normalen Straßenstaub handelt der durch irgend eine Öffnung eindringt. Kennt jemand das Phänomen und wenn ja, was kann ich dagegen tun?

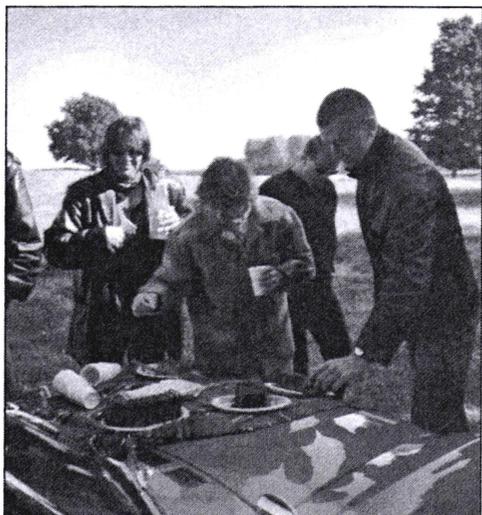
**Antwort von Jens:** Das Problem habe ich auch. Bei Deinem Fahrzeug handelt es sich wahrscheinlich um einen California-Reimport. Die Fahrzeuge dort wurden gern für Strandausflüge und für Wüstentouren (Las Vegas) missbraucht. Daher also Dein Sand. Der sitzt in den kleinsten Lücken und man hat Ewig dieses Problem. Musst halt noch ein paar Jahre damit leben.





## Herbsttreffen

Die Sonne lachte jeden Tag, als sich beim Herbsttreffen die Spiderschlange über landschaftlich traumhafte Straßen bewegte.



### 17 Spider

## bei herbstlicher Schlamp -Trophy

Am Freitag waren bereits einige mit weiterem Anfahrtsweg angereist und hatten im Braaker Krug bei Hamburg einen ersten gemütlichen Abend verbracht und übernachtet. Hier war dann auch am nächsten Tag unser Treffpunkt. Bei Sonnenschein und blauem Himmel - wer hätte das eine Woche zuvor zu hoffen gewagt - ging es los. 17 Spider aus allen Himmelsrichtungen (Köln, Leipzig, Berlin, Kiel, Hamburg usw.) und ein Jaguar starteten zunächst einmal in Richtung Insel Poel. Im roten Spider - wenn nötig mit anschieben - übernahm Christian Schlamp die Führung, die Nachhut wurde vom Jaguar Team übernommen. Eine sol-

che Anzahl von Spidern zusammenzuhalten ist wie Flöhe hüten. Wenn möglich wurden Straßenkreuzungen durch Querstellen von Spidern abgesperrt, damit alle ungehindert die Kreuzung passieren konnten. Bei Ampeln mussten zum Teil jedoch drei Schaltungen abgewartet werden, bis sich die Spiderkolonne wieder vervollständigt hatte.

Nach kurzer Zeit dann auch die erste Verlustmeldung! Es fehlten die Kölner. Auf einem Parkplatz wurde Wartestellung bezogen. Gottlob sei das Handy! Es wurde informiert, dass bei Guido's Spider das Kuppelungspedal abgebrochen war. Also musste eine Werkstatt gefunden werden, welche die

Schweißarbeiten durchführen sollte.

Für die restlichen Fahrzeuge ging es weiter über eine landschaftlich schöne Strecke in den Osten Deutschlands. Ein super Anblick war es für mich, die hinter mir folgenden Spider im Rückspiegel zu sehen, wenn sie einen Berg runterfuhren. Die Landschaft war wirklich sehenswert, aber die kleineren Dörfer wirkten teilweise noch immer grau in grau. Größere Orte haben schon viel für ihr Outfit getan.

Es war kaum Verkehr auf den Straßen, abgesehen von den recht häufig vorkommenden Personenwagen, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km langsam vor sich hin tük-



### Hallo Fiat Spider Fans



Yvonne Brombach ist mein Name und ich komme aus Hamburg. Seit Juni 2000 bin ich glückliche Besitzerin eines Fiat Spider 124 DS Bj.83 in schwarz/beige, und seit September bin ich außerdem Clubmitglied bei euch. Um mich mit Euerem Clubleben vertraut zu machen habe ich mich gleich zum Herbsttreffen angemeldet.

Bei dem Gedanken, allein als Frau-dazu noch technisch kei-

ne Leuchte- an der Ausfahrt teilzunehmen, war mir schon etwas mulmig. Diesen Gedanken hätte ich mir sparen können. Mein Spider und ich wurden gleich interessiert und freundlich aufgenommen. Der liebe Tilmann nahm mein Erscheinen sofort zum Anlass, mir den Report über das Herbsttreffen aufs Auge zu drücken. Da dies für mich völlig neu ist, bitte ich euch um etwas Nachsicht.

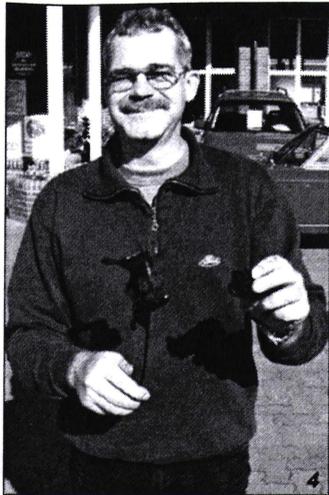
kerten. Trotz Vor- und Nachhut dann eine weitere Verlustmeldung, denn Sven aus Kiel ging uns verloren. Bei einer Straßenkreuzung hatte er den Anschluss verpasst und war falsch abgebogen. Diesmal warteten 15 Spider am Straßenrand und an uns vorbeizukommen war schon ein riskantes Überholmanöver. Ein Suchtrupp wurde losgeschickt, um Sven wieder einzufangen, was natürlich auch gelang. Nach diesen beiden nicht geplanten Pausen wurde die Strecke etwas abgekürzt und gegen ca. 14 Uhr erreichten

wir schließlich die Insel Poel. Hier hatten wir Gelegenheit zu einem wirklich guten Essen im Hotel Schäfer Eck. Noch bevor wir mit dem Essen fertig waren, erschienen unsere Pechvögel aus Köln mit neu geschweißtem Kupplungspedal. Alle waren erleichtert, dass die Reparatur so schnell erledigt werden konnte. Nach dem Essen wurde ein Spaziergang am Timmendorfer-Hafen vorgeschlagen und von allen gern akzeptiert. Der kleine Hafen mit seinem Leuchtturm war ein sehenswerter Anblick. Anschließend ging es

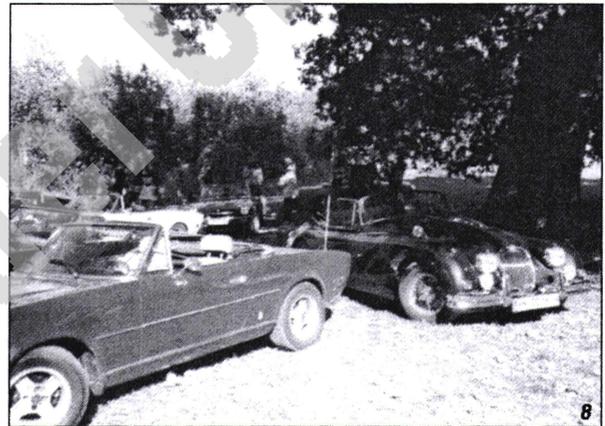


über landschaftlich traumhafte Straßen weiter, die mir und meinem Spider durch Kopfsteinpflaster, schmale sandige Feldwege und von den Schlaglöchern ganz zu schweigen allerdings einiges abverlangten.

Im Ostseebad Kühlungsborn sollte unsere Ausfahrt für heute enden. Um ca. 18 Uhr erreichten wir unser Hotel. Die Spider konnten auf einem Parkgelände hinter dem Haus abgestellt werden. Das Hotel war nur durch eine kleine Straße vom Strand getrennt und nachdem alle ihre Zimmer be-



Laaangsaam geht es in den Norden (1). Erstes Treffen abends im Braaker Krug (2). Hallo hallo, wir sammeln uns jetzt zur Ausfahrt (3). Plötzliche Materialermüdung in Ratzeburg (4). Opel richtet und der TÜV schaut zu (5). Urlaubsträume im Timmendorfer Hafen (6). Kleine Bierschwemme im Kühlungsborner Brauhaus, sind alle Gläser da (7)? Kuchenpause unter freiem Himmel (8).



zogen hatten, trafen wir uns zu einem Spaziergang auf der Strandpromenade. Hier kam bei mir sogleich der Gedanke: „Schade nur so wenig Zeit“, denn gern hätte ich noch einen Tag länger hier verbracht. Den anderen muss es ähnlich gegangen sein, denn der Rundgang endete erst bei Dunkelheit und dadurch waren wir erst um 20 Uhr wieder in unserem Hotel. Dort wartete ein Buffet, mit Livemusik untermalt, auf uns. Bei diesem heißen Rhythmus kam bei unseren „Kölnern“ sofort die rheinländische Frohnatur durch und

es durfte geschunkelt werden. Im Bierhaus Kühlungsborn haben wir anschließend zur vorgerückten Stunde den Abend bei drei Fass Bier und viel Spaß ausklingen lassen. Nicht das beim Leser falsche Gedanken aufkommen. Es handelte sich um 5-Liter-Fässchen. Auf dem Rückweg versuchten einige von uns noch etwas Nachtleben zu schnuppern. Das gelang offensichtlich nicht. Wahrscheinlich haben sie in der Bar mit dem vielversprechenden Namen „Koralle“ nur Miesmuscheln getroffen. Auf jeden Fall hatten sie uns schnell

wieder eingeholt. Am nächsten Morgen war die Abfahrt für 9 Uhr vorgesehen. Aber wie Ihr euch sicher denken könnt, dauerte es etwas länger bis 17 Spider vom Morgentau befreit waren und jeder sein Gepäck verstaut hatte. Es war noch recht kühl und feucht, was jedoch einige nicht davon abhalten konnte mit Mütze, Schal und Handschuhen bekleidet mit geöffnetem Verdeck loszufahren. Bei jedem Ampel-Halt wurden, zum Teil in olympiareifer Schnelligkeit, weitere Verdecks geöffnet. Nach kurzer Zeit, als auch



die Stoffverdecke trocken waren, fuhren wieder 17 offene Spider diesmal in Richtung Rheinsberg. Die Strecke war wieder recht abenteuerlich und führte uns ins Inland durch die Mecklenburgische Seenplatte. Ein kleiner Sandweg -Gegenverkehr gab es gottlob nicht - führte uns an einen See zu einem Zwischenstopp. Hier wurden wir mit einem Kuchenbüffet überrascht, natürlich zünftig auf der Motorhaube des "ersten Spiders." Danach starteten wir zu unserem letzten Ziel nach Reinfeld.

Die Strecke führte über gute kurvenreiche Landstraßen, auf denen auch etwas Tempo möglich war. Obwohl ich auf dieser Ausfahrt schon das Gefühl bekommen habe, dass Tempo 30 für Spider keine Geschwindigkeitsbegrenzung darstellt. Am frühen Nachmittag erreichten wir Rheinsberg, wo nach einem letzten Mittagessen unsere gut organisierte Ausfahrt ihr Ende fand. Nach dem Essen suchte jeder auf der Landkarte seinen besten Heimweg, entweder über die Autobahnen oder die Land-

straßen, und so trennten sich hier unsere Wege. Mit 5 Spidern ging es Richtung Hamburg über die Autobahn, aber auch diese verloren sich schnell aus den Augen. Für mich waren es zwei super Tage, auch wenn bei meinem Spider jetzt ein paar Dinge klappern, die mir vorher nie aufgefallen waren. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Christian Schlamp für die Organisation dieser gelungenen Ausfahrt.

Es grüßt euch Yvonne

# IMMER EINE IDEE BESSER!



OCC-CLUB-KONDITIONEN:  
BIS ZU 20% GÜNSTIGERE  
VOLLKASKO-BEITRÄGE  
FÜR CLUBMITGLIEDER!

WIR SIND DIE SPEZIALISTEN FÜR DIE VERSICHERUNG VON  
ALTEN UND NEUEN LIEBHABERFAHRZEUGEN.  
DAS BAUJAHR SPIELT KEINE ROLLE!

BITTE FORDERN SIE JETZT UNSEREN KOSTENLOSEN PROSPEKT AN ODER BESUCHEN  
SIE UNSEREN AKTIVEN INTERNET-SERVICE: [WWW.OLDIECARCOVER.DE](http://WWW.OLDIECARCOVER.DE)



OCC · WIELANDSTR. 14 B · 23558 LÜBECK · TEL. (0451) 87 18 4-0 · FAX (0451) 8 13 20 38 · [WWW.OLDIECARCOVER.DE](http://WWW.OLDIECARCOVER.DE)



## Penthouse Heft ersteigert

Das Schmuddelwetter geht, nicht nur im dafür hinlänglich bekannten Hamburg, in eine neue Runde. Selbst die hartnäckigsten Spiderfahrer lassen ihr gutes Stück nun doch lieber dort stehen, wo es hingehört - in der Garage. Uns geht es im Vorstand nicht viel

senhafter Marktplatz, dessen Beliebtheit permanent zunimmt. Im zweiten Quartal 2000 wickelte Ebay weltweit 62,5 Millionen Transaktionen ab und hatte 15,8 Millionen registrierte Nutzer, davon deutlich mehr als eine Million in Deutschland ([www.ebay.de](http://www.ebay.de)).

und bot mit. Bei 2 \$ ging die Geschichte los. Ich dachte, da mach ich jetzt mal mit. Ich legte mein Limit und nach zwei Tagen hatte ich für sage und schreibe 9.45 \$ den Zuschlag. Hinzu kamen noch 4 \$ Transport- und 5 \$ Zahlungsabwicklung. Ein echtes Schnäpp-

# Wie vertreiben wir uns bloß den Winter?

anders. So haben wir uns in den vergangenen Tagen mal über unser Archiv hergemacht. Nachdem wir uns von verschiedenen Verlagen Listen und Übersichten verfügbarer Artikel, Handbücher, Shop Manuals, Vergleichstests, Farbkarten usw. usf. haben schicken lassen, konnte der Abgleich losgehen. Nach einigen Bierchen und viel aufgewirbeltem Staub war es soweit: Wir konnten eine ganze Reihe uns bisher unbekannter Unterlagen identifizieren und dann konnte bestellt werden.

Eine weitere Ergänzung erreichte uns von anderer Seite, Ebay sei Dank! Wer es noch nicht kennt, hier zuerst eine kurze Erläuterung: Ebay ist das weltweit größte Online-Auktionshaus. Es ist damit ein rie-

Auf Platz 2 folgt mit deutlichem Abstand der Anbieter Ricardo ([www.ricardo.de](http://www.ricardo.de)).

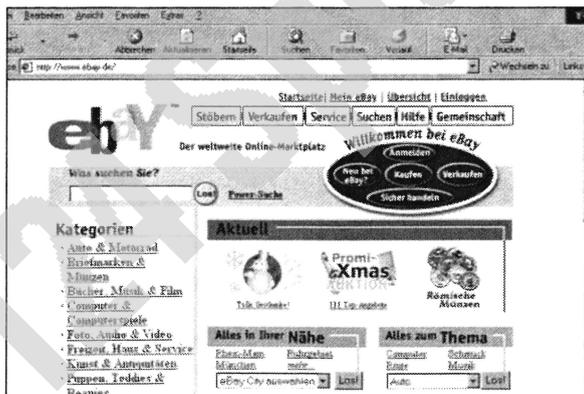
Gerade Ralf hat bei Ebay sein zweites Zuhause und stöbert dort immer mal wieder

chen sozusagen. Immerhin 23 Jahre ist das gute Stück mit den Hochglanzfotos. Nun lasse ich mich mal überraschen, wie der Zustand ist. Und das Schönste kommt ja noch: in einer der nächsten Ausgaben des Spider Magazins werden wir euch sicher dieses Stück Zeitgeschichte (natürlich ohne Centerfold) im Nachdruck zur Begutachtung geben.

Mit dieser und den anderen, oben erwähnten Neuerwerbungen haben wir also auch wieder etwas Neues für euch aus der Ecke „Der Spider im Lichte zeitgenössischer Fachpresse“. Wir werden euch darüber hinaus im nächsten Heft eine aktualisierte Version unserer Archivübersicht beilegen.

Bis bald

Euer Michael Möller



interessante Dinge zum Thema Spider auf. So machte Ralf mich kürzlich auf eine Auktion aus New York aufmerksam, bei der es folgendes zu ersteigern gab: ein Penthouse Heft vom Juli 1977, in dem der Fiat 124 Sport Spider und der Triumph TR7 getestet wurden. Da packte mich doch die Neugier. Ich ließ mich registrieren



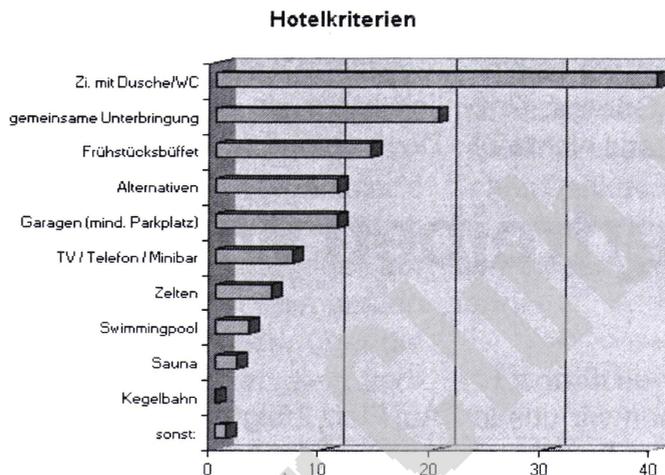
## Mitgliederbefragung 2000

Nachdem wir unsere Mitglieder auch noch per Mail gebeten haben, ihren Fragebogen auszufüllen und zurückzuschicken, können wir heute ein unseres Erachtens repräsentatives Umfrageergebnis präsentieren. 40 Antworten liegen vor, das sind knapp 20% aller Mitglieder, die wir aktivieren konnten! Auf den ersten Blick kann man die Antworten als eher ehrlich einschätzen, denn der überwiegende Teil (60%) hat die Bögen unterschrieben.

tiven (27,5%). Erwähnenswert ist auch der verstärkte Wunsch nach Garagenstellraum (27,5%), der wichtiger er-

spanne von 140-180,- DM. Über 180,- DM würden nur 2 Mitglieder (5%) pro Übernachtung ausgeben. Nach Ansicht von 25% der Befragten sollten die Kosten 100,- DM nicht überschreiten.

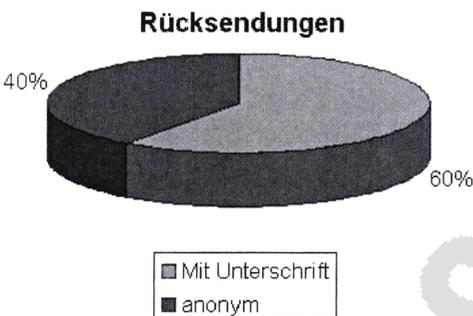
Bei den gewünschten Programmaktivitäten (Frage 3) steht die gemeinsame



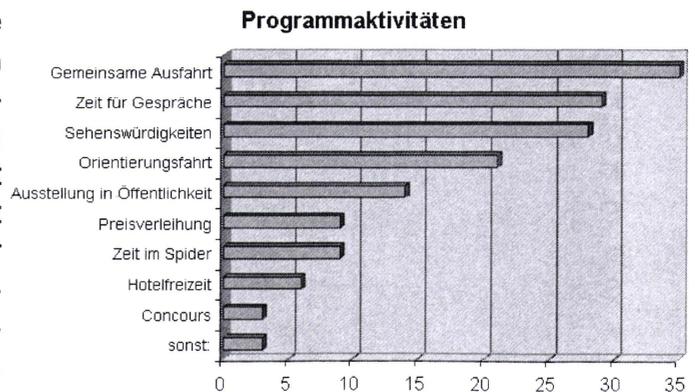
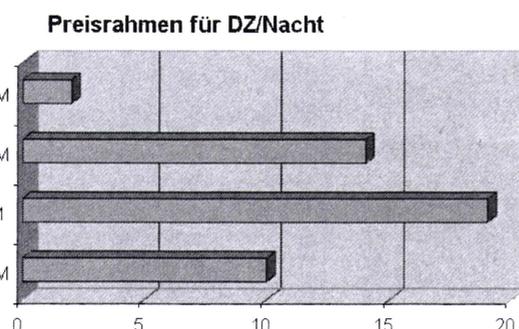
Ausfahrt (87,5%) im Vordergrund. Hervorzuheben ist der Wunsch nach Sehenswürdigkeiten (70%) und Ausstellung in der Öffentlichkeit (35%). Im-

scheint als der Luxus für die Teilnehmer (TV, Minibar 17,5%; Pool 7,5%, Sauna 5%). Die Zelterfraktion ist aber auch in der Minderheit (12,5%).

Bei der Frage nach den Kosten für eine Hotelunterbringung (Frage 2) spricht sich die Mehrheit der Befragten für einen Preisrahmen von 100-140,- DM aus (47,5%). Immerhin 35% akzeptieren eine Preis-



Die erste Frage beschäftigt sich mit der Unterbringung und den Ansprüchen bzgl. der Hotelunterkunft. Als Mindeststandard wird unisono ein Zimmer mit Dusche und WC gefordert (100%). Die weiteren Kriterien werden als weniger wichtig erachtet. Zu beachten ist die Polarisierung von gemeinsamer Unterbringung (50%) gegenüber Nennung von Alternativen



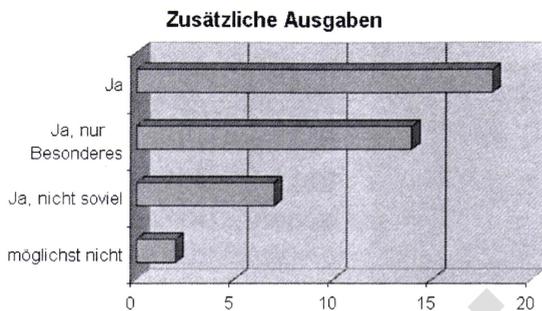
merhin 15% der Befragten wünschen ausreichende Hotelfreizeit als Erholungsphase. Die individuellen Nennungen waren „Gemütliches Essen gehen“ (2 Nennungen) und „Tanzen“ (1).

Zur Finanzierung diverser Programmpunkte (Frage 4) ist



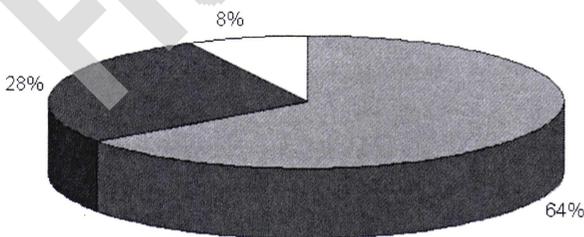
der größte Teil der Befragten (95%) bereit, zusätzliche Ausgaben vorzunehmen. Allerdings möchte die Mehrzahl die Ausgaben limitieren, wobei die möglichen Antworten „Nur Besonderes“ und „Nicht soviel“ zusammen 52,5% ausmachen. Die individuellen Nennungen waren:

- Busfahrt zum Essen	1
- Eintritt	1
- Finanz. Möglichkeiten der Mitglieder berücksichtigen	1



Bei der Dauer eines Treffens (Frage 5) wünscht die überwältigende Mehrheit ein komplettes Wochenende (92,5). Immerhin 27,5% der Befragten wünscht die frühzeitige Anfahrt am Freitag. Eintägige Treffen werden kaum gewünscht, könnten aber als zusätzliche Regional-

**Treffendauer**



■ Kompl. WE ■ Kompl. WE + Anfahrt Freitag □ 1 Tag am WE

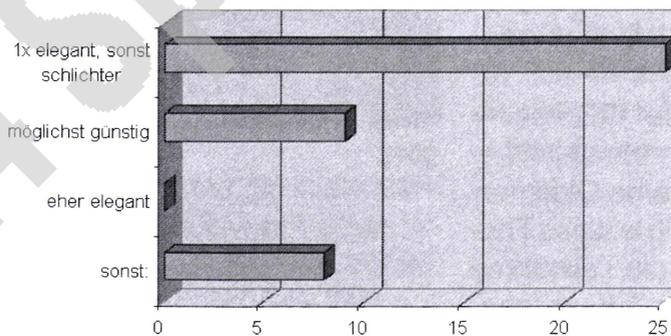
treffen (siehe Frage 8) realisiert werden.

Die Verpflegungsfrage (Frage 6) hätte vielleicht mehr differenziert werden sollen. Denn Eleganz ist höchstens an einem Abend gefragt (62,5%) und wie es eine Antwort formulierte: „1x elegant nur Pfingsten“. Immerhin 22,5% sind

für möglichst günstige Verpflegung. Es sind jedoch 8 sonstige Nennungen bzw. Vorschläge gemacht worden:

- Gute Küche ohne Krawattenzwang	2
- flexibel örtliche Empfehlungen nutzen	1
- 1x elegant nur Pfingsten	1
- Kein Buffet	1
- Essen unwichtig, Spider ist Mittelpunkt	1
- rustikales, preiswertes Essen wie Grillen od. Picknick	1
- gehobene Mittelklasse	1

**Verpflegung**



Die Verwendung der finanziellen Mittel (Frage 7), die von FIAT, dem Club oder etwaigen Sponsoren kommen, sollen relativ gleichverteilt unter Berücksichtigung

von Mehrfachnennungen den Organisatoren (77,5%) und den Teilnehmern für Eintritt, Gebühren und Pausen (67,5%) zugute kommen. Eine Rückgabe in die Clubkasse wird nur selten gewünscht (6 Nennungen). Individuelle Vorschläge sind der Grafik zu entnehmen. (S. 18)

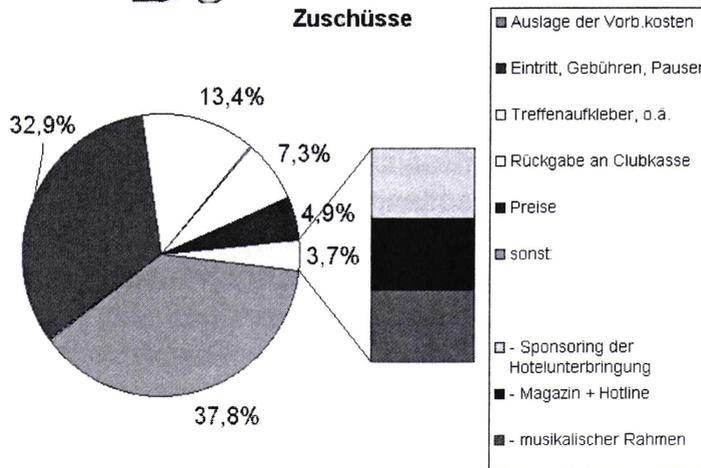
Bei der Häufigkeit von Treffen (Frage 8) stellt sich wieder die philosophische Frage: Pfingsten oder nicht Pfingsten? Nun die Antworten bestätigen unsere bisherige Entscheidung: Das Haupttreffen bleibt am Pfingst-Wochenende

(27:10 Nennungen) und fürs Wetter können wir nichts! Interessant ist der geringere Wunsch nach einem Frühjahrs-treffen als

nach einem Herbsttreffen (22:27 Nennungen). Liegen wir mit unseren Saisonöffnungen zu früh, oder sind die Spider dann noch nicht für die Saison fit gemacht? Ganz wichtig ist der Wunsch nach zusätzlichen überregionalen und regionalen Treffen (18:22 Nennungen). Hier besteht ein-

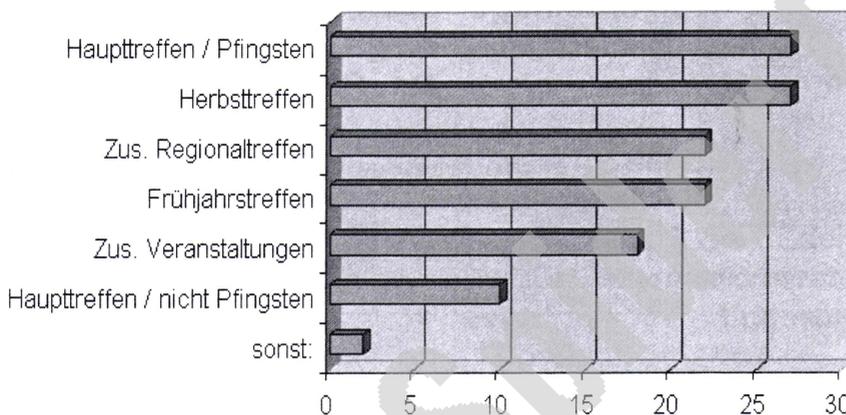


Zuschüsse



deutig der Bedarf, sich über Vorschläge abzugeben, haben die 3 festen Termine hinauszu immerhin 18 Mitglieder ge-

Häufigkeit



Hieraus leiten sich folgende Schwerpunkte ab: Mehr Kommunikation unter Einbeziehung unserer Homepage, Kostensenkung bei Veranstaltungen und bessere, intensivere Betreuung der Mitglieder durch den Vorstand. Wir nehmen uns das zu Herzen und können schon jetzt Besserung geloben: Unsere Homepage erhält den „Members only“-Bereich, der auch zusätzliche Treffeninfos beinhalten wird, das Pfingsttreffen 2001 wird auch preislich unter dem Motto „Going back to the roots“ stehen, und die Manöverkritik des Vorstandes nach dem letzten Haupttreffen ging in die beschriebene Richtung!

Wir danken Euch noch einmal für die Teilnahme an unserer Umfrage, die uns weiterhilft, den richtigen Geschmack unserer Mitglieder zu treffen und damit den Erfolg der zukünftigen Veranstaltungen sicherzustellen.

rdv

treffen, wobei der OGP keine explizite Rolle mehr spielt.

nutzt. Hier sind ihre Meinungen:

Nun, das Thema Oldtimer-Grand-Prix ist ein leidiges Thema: Wir haben die Teilnahme auf Grund der örtlichen Gegebenheiten aufgegeben und suchen noch nach einer Alternative. Vorschläge Eurerseits sind willkommen! Auf jeden Fall sollten sich unsere reaktivierten Regionalleiter dieses Ergebnis zu Herzen nehmen und zusätzliche mehr örtliche Treffen auf die Beine stellen.

Die Möglichkeit, einen zusätzlichen Kommentar bzw.

Stichwort	Anz.
- Oldtimerveranstaltungen auf Homepage mit Ansprechpartner	2
- Veranstaltungen als schwarzes Brett auf Homepage	2
- Kurze Mitgliederversammlung	1
- Mehr bi-direktionale Kommunikation mit Mitgliedern	1
- Pers. Kontakt zw. Vorstand und Mitgliedern intensivieren	1
- Offiz. Begrüßung durch Vorstand	1
- Schulungszentren nutzen zur Kostensenkung	1
- weniger Preise, mehr Subvention	1
- HV nicht nach der Rallye	1
- Für und bei Ausfahrten Werbung für Club und Spider machen	1
- Alle möglichen Treffen per Zeitung / Homepage veröffentlichen	1
- Internet mehr in den Vordergrund stellen	1
- Leute treffen, reden, Infoaustausch, Spaß haben	1
- Mailverteiler für Clubveranstaltungen (V.-Kalender)	1
- Besuch von Autoherstellern oder Automuseen	1
- Suche nach günstigen Hotelalternativen Teilnehmern überlassen	1
- für gutes Wetter sorgen	1
- Kosten senken	1
- Grüppchenbildung Nord-Süd	1
- Stärkere Betreuung von Neumitgliedern durch Vorstand	1
- Internet: Fahrtenkalender: wer, wann, wohin..	1
- Stärkere Einbindung der Regionalleiter	1
- Preis für weiteste Anreise	1

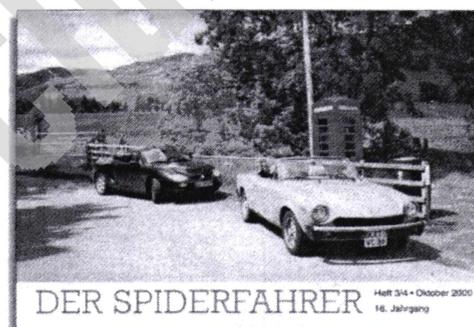


## Spitzentreffen

Nach der fehlgeschlagenen Kontaktaufnahme zum Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. im letztem Jahr, wollte es auch zunächst in diesem Jahr nicht klappen. Herr Mühr, der im Frühjahr wegen eines Unfalles nicht wie geplant auf unserem Frühjahrestreffen in Borken erscheinen konnte und ich der wegen eigener Urlaubsaktivitäten das Jahrestreffen des Deutschland Club in Würzburg nicht wahrnehmen konnte. Ich bekam dann nochmals eine herzliche Einladung zum Vorstandstreffen Des Fiat 124 Deutschland Club e.V. nach Aschaffenburg. Nicht gerade nebenan aber an 600 km sollte ein Treffen nicht scheitern. Am 21 Oktober fuhren Sönke Suhr und ich zusammen nach Aschaffenburg. Im Hotel "Wilder Mann" wurden wir herzlich von Herrn Gerhard Mühr, dem ersten Vorsitzenden und Herrn Burkhard Seyffert dem zweiten Vorsitzenden sowie 4 weiteren Mitgliedern begrüßt. Anders als im unserem Club wo sich der Vorstand ca. alle 4 Wochen trifft, treffen sich beim

Deutschland Club die Mitglieder des Vorstands einmal im Jahr für zwei Tage in Aschaffenburg. Zwischen beiden Clubs gibt es viele Gemeinsamkeiten, aber es gibt auch grundsätzliche Unterschiede, z. B. was Treffen oder Die Clubzeitung betrifft. Es wurde verabredet, daß in den Clubzeitungen „der Spiderfahrer“ und „Spider-

den Vorteil bringen, daß Treffen in ganz Deutschland besser besucht werden. Dies käme allen Mitgliedern zugute, besonders aber denjenigen, die nicht in mitglieder starken Regionen wohnen. Auch über gemeinsame Veranstaltungen, wie ein Treffen zum Oldtimer Grand Prix am Nürburgring oder der Techno Classica in Essen, wurde dis-



Magazin“ über die Aktivitäten beider Clubs, was Veranstaltungen und Ausfahrten betrifft, mehr informiert wird. Dies soll

kutiert und sollen weiter verfolgt werden. Insgesamt war das Gespräch sehr konstruktiv. Es ist angedacht so ein Treffen im nächsten Jahr zu wiederholen.

Euer Christian

## Berlin wird aktiv

Nach längerer Ruhepause tut sich wieder was in der Region Berlin. Auf Initiative von Uwe Boddenberg traf man sich am 14. November in der Pizzeria „Tutti Gusti“. Da ich zufällig geschäftlich in Berlin war konnte ich auch an dem Treffen

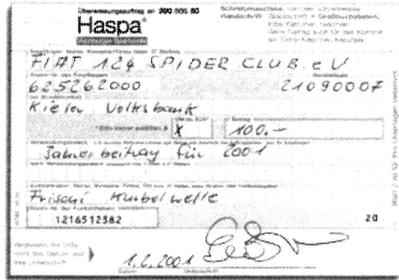
teilnehmen. 10 Spiderristi waren gekommen und es gab natürlich sehr viel zu erzählen. Am Ende wurde beschlossen sich jeden zweiten Dienstag im Monat zu treffen. Das nächste Treffen findet daher am 12. Dezember wieder in der

Pizzeria „Tutti Gusti“ in der Herrstr. 11 Ecke Frankenallee (Stadtteil Charlottenburg) statt. Bei weiteren Fragen wendet Euch bitte an:  
Uwe Boddenberg  
Tel. 030/30099229

Gruß Christian



Alle Jahre wieder...



Nun ist es wieder so weit! Die Weihnachtsausgabe unseres Spider Magazins liegt vor Euch, es duftet überall nach leckeren Weihnachtsplätzchen und nach Punsch, die letzten Geschenke müssen noch eingepackt, gut versteckt oder vielleicht sogar noch gekauft werden. Der Weihnachtsbaumschmuck fehlt auch noch. Nach dieser hoffentlich gemütlichen Zeit folgt dann die große Sylvesterparty und das neue Jahr kann beginnen. Nun meine Bitte als Kassenswart an Euch: Denkt bitte daran, daß der Jahresbeitrag bis zum **15.02.2001** fällig wird. Wer dem Club immer noch

keine Einzugsermächtigung erteilt hat, überweist den Beitrag für 2001 in Höhe von **DM\*100,00** bitte bis zum **15.02.2001** auf unser:

**Clubkonto Nr. 62526200  
Kieler Volksbank eG  
BLZ 210 900 07.**

Wer uns eine Einzugsermächtigung erteilt hat, sollte uns einen eventuellen Wechsel seiner Bankverbindung bis zum **10.02.2001** mitteilen.

Für Fragen stehe ich Euch selbstverständlich gern zur Verfügung.

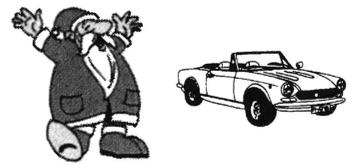
Olli

Neue Mitglieder

Martin Kreuth	Rosenheimer Str. 205 81671 München	0173/5190843 Region 10 (alt)
Oliver Freudenberg	Starnberger Str. 8 82327 Tutzingen	08157/4542 Region 10 (alt)
Dimitrios Papadopoulos	Friedhofstr. 29 63263 Neu-Isenburg	06102/301660 Region 8
Henrik Schramml	Dollwiesenweg 2a 81829 München	089/43088071 Region 10 (alt)

Adressenänderung

Jürgen Abel	Eugen-Langen-Str. 13 50189 Elsdorf	02274/906750 Region 7
Peter Boy (ex Meyer)	Jägerstr. 159 27559 Delmenhorst	04221/968608 Region 4
Rudi Buginski	Schüruferstr. 253 44287 Dortmund	0231/454996 Region 7
Markus Neitzel	Kilstetter Str. 57 14167 Berlin	030/84725650 Region 3



## Euro-Kennzeichen wird Pflicht

Als vor fünf Jahren die sogenannten Euro-Kennzeichen wahlweise in Deutschland eingeführt wurden, entzündete sich daran eine heftige Diskussion um das ungewohnte Erscheinungsbild. Heute wählen mehr als 70 Prozent der Fahrzeughalter bei der Zulassung die Euro-Version des Nummernschilds. Somit hat das Euro-Kennzeichen die ihm



von den Behörden eingeräumte Bewährungsprobe bestanden. Der Bundesrat hat nun beschlossen, diese Art der Fahrzeug-Kennzeichnung ab

Herbst zur Pflicht werden zu lassen. Alte Kennzeichen, die noch in Umlauf sind, bleiben jedoch gültig und müssen nicht umgetauscht werden. Bei Reisen in die EU-Staaten und in die Schweiz kann auf ein separates Nationalitätszeichen - D-Schild - verzichtet werden, wenn das Fahrzeug Euro-Kennzeichen trägt.

Quelle: ams 16/2000

## Kfz-Steuersätze

Das Klagen der Autofahrer wegen kräftig steigender Unterhaltskosten für ihr Fahrzeug wird lauter. Dabei ist es nicht allein, die Preisanzeige der Tankstelle, die den Geldbeutel leert oder die Kreditkartenglähen läßt. Die emissionsbezogene Besteuerung von Autos steigt in den nächsten Jahren ebenfalls beträchtlich, und besonders Fahrer älterer Fahrzeuge, die nicht die strengen Abgasgrenzwerte der D3/Euro-3 und D4/Euro-4 unterschreiten, werden kräftig zur Ader gelassen. Grundsätzlich erhöhen sich die Sätze je angefangene 100 Kubikzentimeter für alle Personenwagen, die diese Grenzwerte nicht erreichen, in einem ersten Schritt um 8 Mark. So steigt die Besteuerung für ein Auto, das nur die Euro-1-Meßplatte schafft, von heute 13,20 Mark zum kommenden Jahreswechsel auf 21,20 Mark. 2005 steht dann die nächste Erhöhung auf 29,60 Mark bevor.

Emissionsgruppe	Schlüssel-Nr. in den Fahrzeugpapieren (5.+6. Stelle)	Geltungsdauer	Steuersatz je angefangene 100 cm <sup>3</sup> in DM	
			Ottomotor	Dieselmotor
Euro-3 <sup>5)</sup> , Euro-4 <sup>6)</sup> , 3-Liter-Auto <sup>7)</sup> , 5-Liter-Auto <sup>8)</sup>	44-48, 53-70	derzeit ab 01.01.2004	10,00 13,20	27,00 30,20
Euro-3 <sup>5)</sup> , Euro-4 <sup>6)</sup> , 3-Liter-Auto <sup>7)</sup> , 5-Liter-Auto <sup>8)</sup>	49-52	derzeit ab 01.01.2004	12,00 14,40	29,00 31,40
D3 <sup>5)</sup> , D4 <sup>6)</sup> , 3-Liter-Auto <sup>7)</sup> , 5-Liter-Auto <sup>8)</sup>	30-33, 36-43	derzeit ab 01.01.2004	10,00 13,20	27,00 30,20
Euro-2, 5-Liter-Auto <sup>8)</sup>	25, 26, 27, 35	derzeit ab 01.01.2004	12,00 14,40	29,00 31,40
Euro-1 und vergleichbare, 5-Liter-Auto <sup>8)</sup>	01, 02, 03 <sup>1),2),3)</sup> , 04 <sup>3)</sup> , 09 <sup>3)</sup> , 11, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 22, 28, 29, 34, 77	derzeit ab 01.01.2001 ab 01.01.2005	13,20 21,20 29,60	37,10 45,10 53,50
nicht schadstoffarme Pkw, die bei Ozonalarm fahren dürfen	10 <sup>3)</sup> , 15 <sup>3)</sup> , 17, 19, 20, 23, 24	derzeit ab 01.01.2001 ab 01.01.2004	21,60 29,60 41,20	45,50 53,50 65,10
schadstoffarme Pkw, die bei Ozonalarm nicht fahren dürfen	03, 04, 05 <sup>4)</sup> , 09	derzeit ab 01.01.2001 ab 01.01.2005	33,20 41,20 49,60	57,10 65,10 73,50
übrige Pkw	00, 05, 06, 07, 08, 10, 15, 88	derzeit ab 01.01.2001	41,60 49,60	65,50 73,50



## Für lange Winterabende



Für die Vitrine oder natürlich für die Schlitzpiste gibt es von der Firma Evolution Slot eine ganz besondere Neuigkeit. Im Maßstab 1:32 ist der Fiat Abarth 124 Spider in Rennversion mit Hardtop als Bausatz für rund 100 DM erschienen.

Quelle: Modell Fahrzeug Nr. 6/2000

## Noch ein Abarth



Auch von der Firma Skid gibt es ein neues Modell des Fiat 124 Abarth. Im April 1974 starteten drei Werkteams bei der East African

Safari Rallye mit diesem Typ. Nachdem zwei Wagen ausfielen, belegten die Fahrer Ulyate und Smith aus Tansania mit ihrem CSA und der Startnum-

mer 38 den 10. Platz. Bild und Infos des Modells unter: [www.vitessegroup.com](http://www.vitessegroup.com) Hintergrundinfo: Das grosse Fiat-Spider-Buch

## Hochzeit im Süden

Am 8. Juli haben Meike und Gernot Schmierer aus Gerlingen geheiratet. Herzlichen Glückwunsch aus Hamburg zum gemeinsamen Glück. Da die Anreise aus Süddeutschland sehr lang ist, konnten wir auf einem "nördli-

chen" Treffen bisher die Beiden leider noch nicht kennenlernen. Das könnte sich jedoch zum Frühjahrestreffen ändern. Denn die Entfernung zwischen Gerlingen und Mechernich Kommern beträgt nur 370 km. Also, vielleicht bis bald.





## Das ist illegal

**F**ünf Belgier erreichen in einem Audi Quattro die französische Grenze. Der französische Grenzbeamte stoppt sie und sagt: "Es ist illegal mit 5 Personen in einem Audi Quattro zu fahren." "Oh nein, Quattro ist nur der Name des Autos," antworten die Belgier. "Hier in den Papieren steht: Dieses Auto ist für 5 Personen



zugelassen." "Das zieht bei mir nicht," entgegnet der Grenzbeamte. "Quattro bedeutet auf jeden Fall 4." "Oh, sie sind ja so blöde. Rufen sie Ihren Vorgesetzten!" maulen verärgert die Belgier. Doch der Grenzbeamte meint: "Der kann nicht kommen, weil der sich mit zwei Leuten im Fiat Uno beschäftigen muss."

**Termine**

**Termine**

**Termine**

## Stammtisch Hamburg

**H**amburger Spiderfreunde und "Anlieger" treffen sich regelmäßig ab 19:30 Uhr jeden **zweiten Montag im Monat** zum lockeren Stammtisch. Damit dieser Stammtisch nicht zu "vorstandslastig" wird, freuen wir uns jeder Zeit über neue

Gesichter. Treffpunkt ist das: **Roxie Alsterdorfer Str. 288 22297 Hamburg** Weitere Informationen erhält man von Christian Schlamp, Tel.: 040/60951558. Übrigens ist dieser Termin eine gute

Gelegenheit nach Absprache mit Oberschrauber Jürgen Loch, kränkelnde Spider von Hamburg nach Bad Segeberg überführen zu lassen.

## Stammtisch Berlin

**W**ie bereits auf Seite 19 beschrieben, findet jetzt auch in Berlin regelmäßig ein Stammtisch statt. An **jedem zweiten Dienstag im Monat** treffen sich Spiderfreunde zur geselligen Runde. Treffpunkt ist:

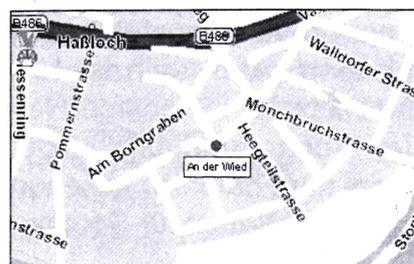
**Pizzeria Tutti Gusti Herrstr. 11 14052 Berlin**

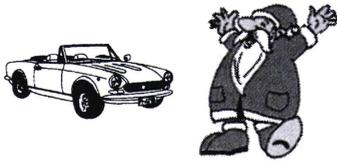
Bei weiteren Fragen wendet Euch bitte an:  
Uwe Boddenberg  
Tel. 030 / 30099229

## Stammtisch Frankfurt

**D**ie Spiderfahrer aus dem Raum Frankfurt treffen sich **jeden zweiten Dienstag im Monat** ab 20:00 Uhr zum gemütlichen Stammtisch. Die Benzingespräche finden statt im:

**Kleines Rüsselsheimer Brauhaus An der Wied 1 65428 Rüsselsheim Tel.: 06142/ 562430** Ansprechpartner ist: Joachim Häring, Tel.: 06131 / 881886





## Stammtisch Brühl/Köln

Jeden ersten Dienstag im Monat treffen sich um 20:00 Uhr nette Spider-Fahrer(innen) zum Spider-Stammtisch in Brühl. In dieser geselligen Runde werden nicht nur "Benzingespräche" über

den geliebten Spider geführt. Treffpunkt:

**Reiterstübchen im Birkhof  
Phantasialandstrasse  
50321 Brühl**

Eine Anfahrtsskizze sowie weitere Informationen gibt es auf

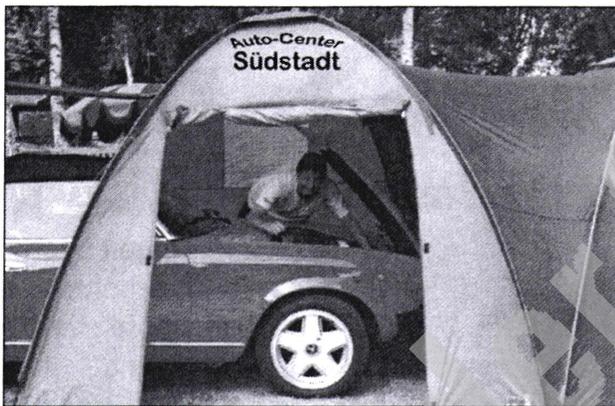
Guido's Fiat 124 Stammtisch  
Homepage unter:

[http://home.t-online.de/home/  
Guido.Bruening/index.htm.](http://home.t-online.de/home/Guido.Bruening/index.htm)

Oder man ruft Guido Brüning  
direkt an.

Telefon: 02252/81812

## Frühjahrsputz 07.04.2001



Der nordische Putztag im Jahr 2001 ist vom Chef-Schrauber des Auto-Center Südstadt auf den 07.04.01 festgelegt worden. Weiteres erfahrt ihr in der nächsten Ausgabe des Spider Magazin.

Bis dann, Jürgen

## Frühjahrestreffen 27.-29.04.2001

Alle diejenigen, die vom 27.04.01 bis zum 29.04.01 zum Frühjahrestreffen nach Kommern in die Eifel fahren möchten, müssen bis dahin den Spider zusammenschraubt und angemeldet haben. Auf

dem Programmstehender historische Jahrmart im Freilichtmuseum, bzw. "Rodeln" auf einer Sommer-Rodelbahn, eine "Eifel-Rally" und eine Spider-Fahrt zur Michael Schuhmacher Cart-Bahn nach

Kerpen. Beachtet bitte die Anmeldung in dieser Ausgabe sowie den Anmeldeschluß am **18.03.01.**

Infos erteilt: Guido Brüning,  
Telefon 02252/81812

## Haupttreffen Pfingsten 01.-04.06.2001

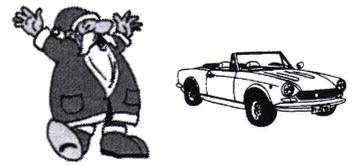
Jahreshaupttreffen im Hotel „Forellenhof“ in Soltau. Von hier aus geht es per typischer Pferdekutsche und im Rahmen einer Orientierungsfahrt auch mit dem Spider durch den Naturschutzpark Lüneburger Heide. Auch Lüneburg selbst muss man natürlich gesehen haben, daher ist für Sonntag

ein gemütlicher Altstadt-bummel eingeplant. Die Abende werden im Hotel verbracht, und hier wird neben kulinarischen Genüssen, Spiel und Spaß sowie Musik und Tanz auch die Gelegenheit zu ausgiebigen „Benzingesprächen“ geboten. Die Anmeldeunterlagen liegen dieser SM-Aus-

gabe bei, und wer weitere Informationen benötigt, erhält diese bei:

Ralf und Claudia de Vrée  
Telefon 04532/261319

oder  
Sönke Suhr und  
Ina Zimmermann  
Telefon 04131/269827



## Verkaufe

**Doppelvergaser WEBER IDF40**, für 124 Spider, komplett mit Ansaugbrücke und orig. Luftfilterkasten, guter Zustand, VB DM 590.-  
Tel.: 0173-99 39 820 Gerhard Jungbluth <gerry.j@t-online.de>

**Neuer CS0/DS Endschalldämpfer (Imasaf)**, für DM 60,- Gebrauchte Fiat Panda 45 Getriebe DM 150,-  
Guido <GB@fiat spider.de>

**Schlachte 124er Spider**, Bj. 1980 noch viele gute Teile vorhanden, zB. Verdeck, Motor, Türen, Hauben usw.  
Tel.: 0172/20 33 343  
Matzingerr <matz11@zonnet.nl>

**Persenning**, beige, im guten Zustand, Preis VS.  
Tel.: 0170/7568141 Nico Caravetta

**Hardtop**, für Fiat Spider 124 runde Windschutzscheibe 69-81 schwarz 1 teilig VB 250 DM Tel. 0231/403640  
Martin Kuffel <Ti.Killer@t-online.de>

**Fiat Spider 124 CS**, 94.398 Meilen, EZ 07/81, TÜV 08/01, AU 01/01, GKat, 77 KW. Schwarz, innen beige, schwarzes Stoffverdeck, Persenning, neues Radio/CD. Inklusiv ein Fiat 124 CS zum Ausschachten, Abarth-Felgen und Gepächträger. Umstände halber und schweren Herzens für zusammen DM 14.500,-.  
Tel: 0711-583799 od. 0172-7110884,  
Sandra Janak <Janak@t-online.de>

**Pininfarina 124DS 2.0ie G-Kat**, schwarz, ca. 120tkm, Leder beige, neues Verdeck, neue Auspuffanlage, Sommerfahrzeug, werkstattgepflegt, 9.500,- VB  
Thomas Arens <th.aren@gmx.net>

**Fiat 124 Spider**, Bj. 1982, US-Modell, G-Kat, 70.000 mls, TÜV / AU 07.2001, Automatic, schwarz, Verdeck beige, innen rot.  
Alle Teile für Umbau auf 5 Gang Getriebe (sofern gewünscht) vorhanden, DM 5.900,-

Tel. 02622 / 16295 oder 0172 / 6501428  
Teodoro Verdolin  
<gunito@gmx.de>

**Hardtop**, 3teilig der Firma Körber guter Zustand VB.500.-  
Tel.: 07151/947755 ab 19 Uhr  
Jörg Maier <joerg-maier@gmx.de>

**Gebrauchte CS2 (Bj.'79) Teile**, Vergaser mit Ansaugbrücke DM 50,- / -Auspuffkrümmer DM 50,- / -Auspuffhosenrohr DM 40,- / -Satz Vorderachsfedern DM 30,- / -mechanische Benzinpumpe DM 20,- / -Hauptbremszylinder DM 10,- / -Aktivkohlefilter DM 20,- / -Lichtmaschine DM 50,- / -Anlasser DM 80,- / -Stabilisator vorne DM 40,-  
Guido Brüning Tel.: 02252/81812  
<GB@fiat spider.de>

**3-teiliges- Hardtop**, nie benutztes Targa-Hardtop von der Fa. Körbler, Preis VB. Tel 0261/9732835 oder 0177/3400488  
Thomas Brahm  
<T.Brahm@t-online.de>

**US Stoßfänger**. vorne mit Blinkern und Auflagen. Nicht neuwertig, aber nicht schlecht. Preis: 150.- DM + Versand.  
25524 Itzehoe, Tel.: 0175 9308859  
ole schulz <oschulz@etec.com>

**FIAT 124 DS Europaspider**, Farbe rot/schwarz; EZ 06/83, 31.000 km gelaufen; Garagenfahrzeug; alles original; TÜV fällig 12/00, kann aber noch zum Verkauf erledigt werden. Wegen Verlustes des Briefes ist ein schneller Verkauf nicht möglich; neuer Brief kommt Anfang Dezember. Preis: DM 19.900,-  
Kontakt unter Tel.: 02151 - 500848 (abends) od. FAX: 02151-751054  
Dr. Christoph O. Greven  
<DrGreven@t-online.de>

**Originales Lederlenkrad** aus US-CS0. Nils Seib <n.seib@tu-bs.de>

**Fiat Spider Europa DS (1985)**, sehr gut erhalten, nur Sommer gefahren, allerdings bereits (ehrlliche!) 159000km (hab ihn im Sommer auch täglich zur Arbeit gefahren, was aber auch bedeutet, daß er zuverlässig läuft), EZ 8/85, G-Kat, metallic, Leder, Alu, im Laufe der Jahre einiges an Neuteilen eingebaut: Bremsbelege in 2000 / Kupplung in 1998.  
Winterpreis: 14.500,- DM,  
Tel. 04235-2106  
Ahrend <starma@t-online.de>

**124 BS Spider**, EZ 20.04.1970 Fzg-Nr. 124BS 0024767, Farbe rot, Volleder, schwarz Verdeck, beige, km 136000, Zustand 3 Felgen, CD 30 124 BS, TÜV 05/01.  
VB: 7500,- DM  
Tel.: 04248/389 Rolf Hansemann

**124 CS1 2.0E**, (ATM), Bj.75, aussen rot, innen schwarz, guter bis sehr guter Zustand, Abarth-Auspuff, Abarth-Hörnchen, ATF-Alus mit neuen Reifen, TÜV/AU neu, sehr hübsches Fahrzeug. FP. 10.000.- DM  
Weitere Angaben/Fotos gerne auf Anfrage Tel.: 07472 / 282275 (evtl.AB) Michael Eisenlöffel  
<michaeleisenloeffel@ngi.de>

**BS1**, Bj. 71, Unfallwagen Kotflügel Beifahrerseite Kotflügel vorhanden, neues Verdeck mit Gestänge, 40iger IDF Webervergaser + Ansaugbrücke, etc. Innenraum schwarz, neuer Zylinderkopf, Ammatoren, Chromteile, fahrbereit. Zum Herrichten oder Ausschachten.  
Preis: 2000.- DM.  
Tel.: 06203/172110. 0172/7689158  
SCIACCA <sciacca@gmx.net>

**Spider 124 CS2**, Bj.79, TÜV/AU neu, teilrestauriert, Bremsen neu, silbermet., Verdeck und Innenausstattung schwarz, guter Zustand, WGA vorhanden.  
Tel: 0421-8098698 oder 0172-5473907  
Marco Storch <mastor@t-online.de>



**Spiderteile aus Garagenräumung:** Biete mehrere Kisten Spiderteile aus Schlachtfesten an. Die Garage wird umgebaut und die Teile liegen im Weg. Zum absoluten Toppreis von zusammen 700,- DM wird u.a. verkauft: Kotflügel hinten links neu (!!!), Tank, 2 Anlasser, 2 Dreieckscheiben mit Rahmen, 2 Türscheiben, Wischermotor mit Gestänge und Blech, 2 Kühler, div. Zierleisten, Holz für Amaturenbrett (US), und, und.... Liste anfordern unter Fax: 06135/6637, Erwin Hennen <erwin.hennen@web.de>

**2000er E-Fensterheber**, kplt. abzugeben, zusammen 100.- DM; 2 US Stoßstangen Preis VS; Div. Stoßstangenaufgaben, à 45DM; div. Instrumente aus BS (US); Haube guter Zstd. 150.- DM . 25524 Itzehoe, Tel.: 0175-9308859 Ole Schulz <oschulz@etec.com>

**Aschenbecher:** noch ein paar sehr gute Blenden aus Blech für beide Aschenbecher (vorne und hinten). Sie sind aus einem säurebeständigen Material gefertigt. Beim Verkratzen werden nicht die schwarzen Streifen entfernt. DM 25.- für beide incl. Versand. Martin Pernak <pernak@panoptikum-art.de>

**Ersatzteile für 124er -DS und A Serie**, Satz Felgen CD134 guter Zustand mit Bereifung 185er, Radbolzen usw. US Stoßstangensatz komplett (Chrom, Halter, Auflagen Ecken usw) einbaufertig sehr guter Zustand, 2 Sitze (aus Bj. 83) schwarz original guter Zustand, G-KAT original FIAT neu, unbenutzt 4Loch-Flansch, Chromringe für Armaturen klein und groß neu Holzträger original (Handschuhfachdeckel, Armaturenräger), Federnsatz original (50-60tkm gelaufen) Uhr aus DS, schwarz mit roter Anzeige Heckträger verchromt guter Zustand, Tragarme unten oben - günstig, Thermostat ausenliegend neu usw., usw. Für A-Serie Lenkrad mit Hupenkopf original ca. 1,5cm dick „Holz“ 2 schwarze Speichen, sehr guter Zustand Tel.: 09372 3247 Rohleder S. <S.Rohleder@qwik.de>

**US-Stoßstange, vorne**, kompl. mit allen Gummiteilen und Blinkern, Chrom nicht bes. gut, Preisvorstellung DM 200,- Axel Seemann <axel.seemann@wiwi.uni-karlsruhe.de>

**1981 Fiat Limited Edition Spider 2000ie** aus Platzgründen abzugeben. Sehr guter technischer wie

auch optischer Zustand. Viele Neuteile. TÜV neu! Sehr schönes Fahrzeug! Sehenswert. Preis: VB 12.000,- DM Raum Nürnberg / Neumarkt Opf. Tel.: 09181-905198 (abends) Handy: 0170-4927353 Wojtek Malec <wojtek11@hotmail.com>

**124AS Bj. 69 / revidierter Motor**, elfenbeinweiss mit roter Ausstattung. Muss in der Schweiz (SG) abgeholt werden. Tel.: 078 710 08 84, Preis nach Absprache Rosario Mannino <mannino@conchetto-sogni.com>

**Fiat Spider 124 CS**, US-Version, Bj. 79, ca. 84 TMLS, rot/schwarz, Baurat, Verdeck neuwertig, DM 2.000,- VB 0170 / 311 40 45 Kai Hübschmann <Huebschmann@BLOHMVOSS.Thyssen.com>

**Abarth CD30** (4 Stück) in gutem Zustand. Preis: DM 450,- Siemes <wouter.siemes@tip.nl>

**124 Spider CS1** (US-Mod.), Bj. 74, TÜV/AU neu, 1993 aus Californien importiert, 1. Hand seit Import, Sommerfzg, ferrarirot, schwarzes Leder, Motor überh., Dach neu, Top Zst., kein Rost, 205/60 Alufelgen, kl. Lackfehler, 9.800,-. 06071/23550, Bodo Wewer <bodo@wewer.de>

## Suche

**Einspritzanlage/Luftmengenmesser**, für FIAT 124 CS0, Bj. 1981, 2Liter, für Bosch L-Jetronic: Luftmengenmesser Bosch-Nr.: 0280202 023 Drosselklappenschalter: 0280 120 300 Temperaturfühler (Wasser): 0280 130 023 Zusatzluftschieber: 0280 140 120 Thermozeitschalter: 0280 130 214 Angebote bitte an glenda.cannarozzo@studserv.uni-stuttgart.de 01703531764. Christian Olfens <glenda.cannarozzo@studserv.uni-stuttgart.de>

**124 AS I. Serie**, zwecks Neuaufbau Stoßstange vorne. Konsole unterm Armaturenbrett, Türgriffe, diverse

Teile Innenausstattung, etc... (keine Technik). Nur in vernünftigem Zustand. Tel.: 0170 414 09 38 Roberto Angov <rangov@hotmail.com>

**BS1 Motor**, lauffähig, 1600 ccm Motor (Kennung: 125BC000). Stefan Ahlgrimm <Stefan.Ahlgrimm@fh-wolfenbuettel.de>

**Guterhaltener Satz CD 134 !** Tel.: 0179/6011552 Thomas Haub <thomas.haub@gmx.de>

**Komplette Lichtmaschine**, für meinen CS1 Bj. 75. Sie sitzt auf der rechten Seite und hat einen exter-

nen Regler. (Lima kann auch Überholungsbedürftig sein) Zusätzlich noch verchromte Radbolzen für meine US-Alufelgen. Blöderweise haben diese Bolzen weder Kugel noch Kegelbund. Die Bolzen die ich suche müssten einen Zylindrischen Schaft haben. Tel.: 02825/100311 Thomas Dilchert <thomas.dilchert@fuji-magnetics.com>

**Vordersitze für AS** markus schreiber <mas@topmail.de>

**2 hintere Abarth Stosstangenhörner**, Frontspoiler, Radiokonsole schwarz für AS-BS Spider,



Krümmerröhr mit Kugelanschluss sowie Ansa-Sportauspuff ohne Kat.  
Tel.: 0231/403640 Martin Kuffel  
<Ti.Killer@t-online.de>

**Persenning schwarz für CS0**  
Bj '80, gut erhalten.  
Tel.: 040/5502511 Michael Bartsch  
<dr.bartsch@planet-interkom.de>

**Hardtop**, für 124 DS-Eurospider, es müssten aber eigentlich alle HT's passen.  
Tel.: 0173/3057962 oder  
030/30107510 abends und am WE  
Carsten Schmid  
<C.Schmid@BDI-Online.de>

**Für 124 DS-Eurospider** Bj. 1984/85: Stosstange hinten, Wischermotor, Fahrersitz, Aussenspiegel, Verdeckverschlüsse, Azzurra-Emblem, Frontgrill; Carsten Schmid  
<C.Schmid@BDI-Online.de>

**Gut erhaltene Rücksitzbank**, für CS1 (Farbe lieber in schwarz, evtl. aber egal wegen Neubezug)  
Tel.089/43088071 Henrik Schramm  
<info@enjoy-design.de>

**Fiat Spider**, suche für 2001 (ab März) einen gut erhaltenen Fiat Spider mit Leder, Alus. Schön wäre schwarz/beige, dunkelgrün/beige oder ferrarirot/beige oder schwarz. Er sollte weniger als 70.000 km gelaufen haben und in einem guten bis sehr guten Zustand (kein Rost!) sein. ICH SUCHE KEINEN BLENDER!!! Schön wären ausserdem Gepäckträger und Chromstossstangen. Bis 15.000 DM. Tel.: 0179-1096621 Mario <mario.henke@epost.de>

**Motorhaube** für meinen AS eine BS-Haube (wegen Luftfilter) mit den etwas runderen Höckern. Kleine Beulen oder Rost sind nicht schlimm, die Haube sollte aber noch bündig zu den Kotflügeln laufen!  
Tel.: 0177/3336675 René Wendel  
<renewendel@gmx.de>

**Satz Alufelgen mögl. 7 x 15"** oder ähnlich mit ABE oder Gutachten.

*Das Auto-Center Südstadt sowie die gesamte Familie Ines, Jürgen und Franziska Loch wünschen allen Kunden und Spiderfreunden frohe Weihnachten und ein erfolgreiches Jahr 2001*

Außerdem folgende guterhaltene Innenausstattung in schwarz: Mittelkonsole, Radiokonsole, Türverkleidungen, Teppiche, evtl. auch Sitze/Sitzbank sowie Wurzelholz-Türgriffe. Bitte Raum Norddeutschland.  
Tel.: 04101-68114 Dieter Holthusen  
<dihopi@t-online.de>

**INNENAUSSTATTUNG** für BS1 Spider nicht Fahrersitze (Kunstleder, schwarz) komplett, oder komplette Innenausstattung (Leder od. Kunstleder, schwarz)  
Siemes <wouter.siemes@tip.nl>

**Für 124 Bj. 1974**, Vorratsbehälter der Bremsflüssigkeit, 2 Einzelbehälter, Abgang unten, wie Würfel ca. 8 cm. Sollten neu oder sehr gut gebraucht sein! Steffen Weyland  
<weyland@goergens.com>

**Fahre einen 124 DS bj.' 85.** Der Wagen läuft super aber ich hätte gern noch ein bisschen mehr Super..! Darum suche ich irgendwelche Tuning-Teile. Alexander Missel  
<carlos.ricotta@t-online.de>

**Spider Limited Edition**, Innenausstattungssteile!!! Tel.:0170-4927353 Wojtek <wojtek11@hotmail.com>

**Bedienungsanleitung**, für einen 124 CS1 1800 Bj.10/74. gute Kopie tut's auch. Tel: 0179-4976411 Marco Micelli <micelli@iname.com>

**BS1 oder CS, KEIN USA-IMPORT!!!!** mit kleinen Blinkern und kleinen Stossstangen, bis 9.000 DM, Farbe: rot oder schwarz, am liebsten im süddeutschen Raum markus schreiber <mas@topmail.de>

**Nabenkappen** (keine Deckel) für 15" VX Felgen von Fa. Atiwe. keine 3teiligen. Aussehen fast egal.  
Alexander Christow  
<achristow@gmx.de>

**Alufelgen CD 30**, gut erhalten oder andere Alus für 124er Spider.  
Tel.: 0211/46984-44 (tagsüber) oder 0179/4143302 J. Eckhardt  
<jeeckhardt@aol.com>

**Fahrersitz Kunstlederbezug**, rot CS1 BJ 78 oder kpl. Fahrersitz rot.  
Oliver Freudenberg  
<oliver.freudenberg@web.de>

**Suche Chromstossstangen für CS1 US**, 3tlg (mit Preisangabe)!  
Henrik Schramm  
<info@enjoy-design.de>

**Motorhaube für BS1**, kleine Buckel in gutem Zustand gesucht.  
Christian Schlamp  
Tel.: 040/6051558 oder 0172/4320857

**BS-1 Kennzeichenleuchten und Rücklichter**, kompl. Nur im Top-Zustand ! Desweiteren suche ich jemanden, der in der Lage ist, einen 1800er Motor (inkl. 40er Weber Doppelverg) komplett zu einem fairen Preis zu überholen. Inbegriffen sollte das Feinwuchten der Welle und Auswiegen der Kolben / Pleuel sein.

Der Motor sollte hinterher absolut standfest und alltagstauglich sein. Gleiches gilt für das Getriebe. Interessant wäre auch noch das Umrüsten auf elektronische Zündanlage.  
C. Geck <CGeckks@aol.com>



## Beitritt in den DEUVET



Wie auf der letzten Hauptversammlung besprochen und beschlossen, möchte der Fiat 124 Spider Club e.V. dem Deuвет beitreten. Deuвет bedeutet: Bundesverband Deutscher Motorveteranen-Clubs e.V. Mehr zum Deuвет findet Ihr auf den nachfolgenden Seiten.

Im Juli diesen Jahres nahm ich Kontakt zum Deuвет auf und stellte den Antrag auf Mitgliedschaft. Nach ca. einer Woche bekamen wir die Bestätigung das wir vorläufig aufgenommen sind. Die diesjährige Jahreshauptversammlung zu der Frank Oliver Grahmann und ich eingeladen worden waren fand bei OPEL LIVE in Rüsselsheim statt. Dort sollten neue Mitglieder, die die vorläufige Mitgliedschaft im Deuвет erlangt hatten, ihren Club vorstellen.

Für uns machte dies Olli in gewohnt professioneller Art. Nachdem etwa 12 Clubs vorgestellt wurden, und die übrigen Mitglieder der endgülti-

gen Aufnahme durch Abstimmung zugestimmt hatten, ging es zum eigentlichen Thema.

Der Jahresbeitrag soll ab 2001 von DM 5,- Pro Mitglied eines jeden Clubs auf 5,- Euro erhöht werden. Auf gut Deutsch bedeutet dies, der Jahresbeitrag soll verdoppelt werden. Hintergrund sind die gestiegenen Kosten für die Arbeit der Deuвет-Mitarbeiter und des Vorstandes.

Der Deuвет-Vorstand berichtete danach auch sehr eindrucksvoll über die Arbeit des Deuвет im letzten Jahr und rechtfertigte auch die Forderung nach einer Erhöhung des Jahresbeitrages. Es kam zu einer sehr kontroversen Diskussion, in der viele Mitglieder die Meinungen Ihrer Clubs vertraten. Am Ende kam es zu einer Abstimmung, wobei eine große Mehrheit für die Beitragserhöhung stimmte.

Mit der Zustimmung unseres Vorstandes stimmte auch ich der Beitragserhöhung zu. Unser Club hatte solche Ereig-

nisse wohlweislich mit unserer Beitragserhöhung im letzten Jahr von DM 80,- auf DM 100,- miteingerechnet.

Der Deuвет ist zur Zeit die einzige Interessenvertretung der Oldtimerszene. Zu den Verdiensten dieser Organisation gehören unter anderem das H-Kennzeichen genauso wie das Rote 07 Kennzeichen und die Altautoverordnung. Über eines sollte sich jedoch jeder im Klaren sein. Alle diese Vorteile für die Oldtimerszene können genauso schnell wieder weg sein, sollte es die politische Lage in Deutschland erfordern. Und wie schnell dies geht, haben wir erst kürzlich mit dem skandalumwitterten Rücktritt des Herrn Klimmt erlebt.

Übrigens, der Fiat 124 Deutschland Club e.V. wird ebenfalls im nächsten Jahr nach einer Beitragserhöhung von derzeit DM 80,- auf DM 100,- Mitglied im Deuвет werden.

Euer Christian



## DEUVET

### Sinn und Nutzen

DEUVET – Sinn und Nutzen

Seit 23 Jahren gibt es den DEUVET, aber bekannt geworden ist er erst in den letzten Jahren. Trotzdem war DEUVET auch vorher schon aktiv, hier nur zwei Beispiele: Verhandlungen mit Versicherungen haben uns Vergünstigen für historische Fahrzeuge gebracht, Interventionen in Bonn haben Autos mit Erstzulassung vor dem 1.7.69 von der ASU befreit.

Erst als zunehmend neue Zulassungsbestimmungen Probleme für unsere historischen Fahrzeuge brachten, die wir ja weitestgehend im Originalzustand im Straßenverkehr bewegen möchten, wurde es nötig, gegenüber Institutionen und Behörden den „Oldtimer“ klar zu definieren.

DEUVET als Bundesverband sah sich in der Pflicht, eine Definition vorzugeben, die dann allerdings für Aufregung in der Szene sorgte. Man vermutete, DEUVET wolle Fahrzeuge ausgrenzen. Daß dies schon damals nicht so war, ist heute jedem klar. Die Bedingungen, um als „historisches Fahrzeug“ anerkannt zu werden, sind heute eher strenger als unsere Vorschläge vor wenigen Jahren. Dies muß sein, um die historischen Fahrzeuge in Liebhaberhand vom alten Verbrauchtauto abzugrenzen. Mittlerweile gelten aber für neue Fahrzeuge strenge Vorschriften, die nicht auf Oldtimer anwendbar sind. Dazu kommt, daß man aus Umweltgründen Fahrzeuge ohne Kat von der Straße holen möchte. DEUVET konnte die Ministerien davon überzeugen, für Oldtimer eine Sonderregelung einzuführen. Seit 1997 gibt es durch die Mitarbeit des DEUVET das Oldtimerkennzeichen verbunden mit einer Pauschalsteuer von 90.- DM für Motorräder und 375.- DM für alle anderen Fahrzeuge. Das Einstiegsalter für dieses Oldtimerkennzeichen liegt nun bei 30 Jahren.

Weiter setzt sich DEUVET dafür ein, die Intervalle für technische Untersuchungen auf 5 Jahre zu verlängern. Da historische Fahrzeuge überdurchschnittlich gut gepflegt sind und wenig gefahren werden, soll diese Prüfung in einer vereinfachten Form durchgeführt werden.

DEUVET hat erreicht, das historische Fahrzeuge von einer Katalysator-Nachrüstpflcht grundsätzlich ausgenommen wurden. Davon unbenommen empfehlen wir aber durchaus die Nachrüstung dort, wo sie technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist und unterstützen dies. Insbesondere bei Fahrzeugen, die das Einstiegsalter von 30 Jahren noch nicht erreicht haben, ist dies eine ökologisch sinnvolle und eine – besonders mit Saisonkennzeichen – obendrein wirtschaftliche Alternative.

Eine weitere wesentliche Aktivität ist unser Einsatz dafür, daß genehmigte Oldtimer-Veranstaltungen von Fahrverboten zum Beispiel wegen Ozon-Alarm ausgenommen werden. Ein Fahrverbot an einem Jahrestreffen könnte immerhin den finanziellen Ruin des veranstaltenden Clubs bedeuten.

Für Oldtimer haben wir eine Ausnahmeregelung in der Altautoverordnung durchgesetzt.

Auch plädieren wir dafür, daß Oldtimer-LKW (mindestens 30 Jahre alt) bei Fahrten von und zu Veranstaltungen vom Sonntags-Fahrverbot auf Autobahnen ausgenommen werden.

Dies ist ein kleiner Ausriß aus derzeit wesentlichen Aktivitäten des DEUVET. Über diese und andere Initiativen informieren wir die DEUVET-Clubs regelmäßig in unseren Rundschreiben, die in den Clubmagazinen zur Veröffentlichung kommen.

mk 8/98

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS E.V.  
 Berner Straße 75, 60437 Frankfurt  
 Telefon: 069 - 508 308 01 Fax: 069 - 508 308 03



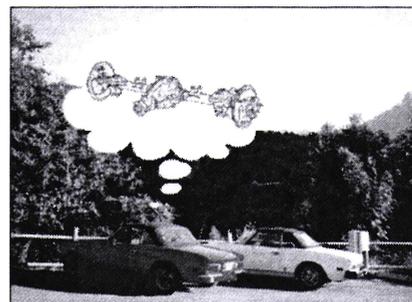
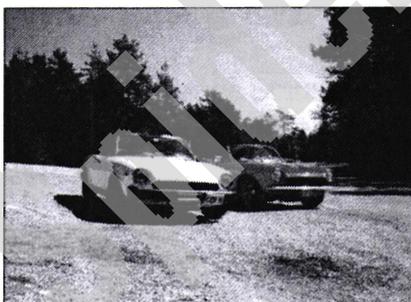
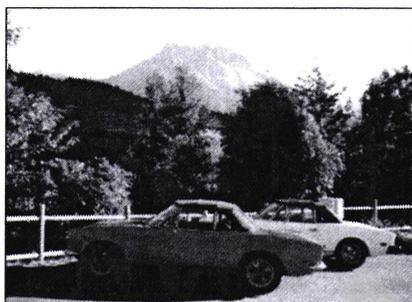
## DEUVET Tätigkeiten, Aufgabenbereiche

- Vertretung politischer Interessen der Oldtimerszene bei Bundesregierung und Landesregierungen, bei Verbänden und Institutionen.
- Einflußnahme auf die Gesetzgebung im Sinne der Oldtimerbesitzer
- Vertretung der Interessen der Oldtimerszene bei Behörden und Ämtern, sowie gegenüber Presse, Rundfunk und Fernsehen.
- Definition des Begriffes Oldtimer in Zusammenarbeit mit den Clubs, den Behörden und der FIVA.
- Reaktion bei Problemen im Umgang mit Behörden und Organisationen
- Aktive Information an die Medien
- Präsenz im Internet mit aktuellen Informationen:  
(<http://www.deuvel.de>)
- Aktuelle Informationen an die Clubvorstände
- Informationsschriften für die Mitglieder und die Öffentlichkeit
- Beratung der Clubs
- Ermöglichung des Erfahrungsaustausches zwischen Clubs
- Berichte von Clubaktivitäten
- Vertretung Deutschlands bei der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens)
- Austausch mit anderen Verbänden auf EU-Ebene
- Veranstaltungshoheit bei touristischen Veranstaltungen und Gleichmäßigkeits-Veranstaltungen unter 50 km/h Schnittgeschwindigkeit
- Veranstaltungskoordination
- Erarbeitung von Richtlinien für die Genehmigung von Oldtimer-Veranstaltungen bei Behörden
- Unterstützung und Beratung auch einzelner Oldtimerbesitzer
- Information von an Oldtimern interessierten Personen und Institutionen
- Vergabe von Fahrzeugpässen gemäß den international gültigen Richtlinien der FIVA
- Registrierung historisch wertvoller Fahrzeuge im Originalzustand
- Schaffung eines Oldtimer-Archivs und einer Datensammlung
- Hilfestellung bei der Beurteilung der historischen Authentizität von Fahrzeugen
- Zurverfügungstellung von Foren zum Meinungs austausch auf verschiedenen Sachgebieten, so z.B. Prüfinstitutionen (TÜV, Dekra etc.), Versicherungen, Sachverständigen, Industrie usw.
- Unterstützung von statistischen Erhebungen und Forschungsarbeiten
- Unterstützung von Studienarbeiten



## Südfrankreich-Tour mit "Happy End"

**Etliche Alpenpässe und unzählige Kurven bezwangen Rolf und Guido auf ihrer Reise von Köln zur Cote d'Azur. Dabei meldet sich auch Rolfs Differential zu Wort.**



In diesem Spätsommer überredete mich Guido eine Alp(träum)entour mit unseren Spidern nach Südfrankreich zu fahren.

Gesagt, getan, wir starteten von Köln aus in Richtung Süden.

In der Schweiz machten wir einen ersten Zwischenstopp bei Villigen, um unseren alten Spider-Kollegen Michael Keuneke zu besuchen.

Nach einem Abend mit einem selbstzubereiteten („inhomogenen“) Käse-Fondue und etlichen Flaschen Wein

und einer kurzen Nachtruhe starten wir am nächsten Morgen in Richtung Genfer See.

Dort angekommen suchten wir uns ein Nachtquartier, um uns für die am nächsten Tag bevorstehende „Gran Tour de Alps“ (mit etwas mehr Schlaf als in der letzten Nacht) vorzubereiten.

Am nächsten Morgen starteten wir von Thonon in Richtung „Col de Gets“, unserem ersten Alpenpass mit 1163 m.

Auf dieser Strecke bemerkte ich nun zum ersten Mal ein „mahlendes Geräusch“ aus der

Hinterachse meines Spiders. Guido meinte mit etwas Panik in den Augen „ganz klar, bevorstehender Zahnausfall im Differential“!

Trotzdem zogen wir weiter über den „Col de Chatillon“ (738m) in Richtung Albertville. Von dort ging es weiter zu unserem nächsten Nachtquartier in dem bekannten Wintersportort „Val d' Isere“. Von dort aus ging es mit immer heftiger werdenden HA-Geräuschen über den höchsten befahrbaren Alpenpass, den „Col de l'Isran“ mit 2770m.



Leider wurde nun auch noch das Wetter zunehmend „bescheidener“, so daß man im Nebel „die Hand nicht mehr vor Augen“ sehen konnte.

Nach einem weiteren Tag mit etlichen Alpenpässen und unzähligen Kurven wurde auch das Wetter wieder besser, leider aber nicht die Geräusche aus meiner Hinterachse.

Guido's Spider lief hingegen wie „ein Uhrwerk“, bis auf eine „heißgefahrene Bremse“, die aber auf seinen Fahrstil (wie eine Sau) zurückzuführen war.

Endlich, nach 5 Tagen kamen wir nun an unserem gesteckten Reise-Ziel, der Cote d'Azur, an.

In der Nähe von St.Tropez schlugen wir unsere Zelte bei mittlerweile sonnigen 28° im Schatten auf.

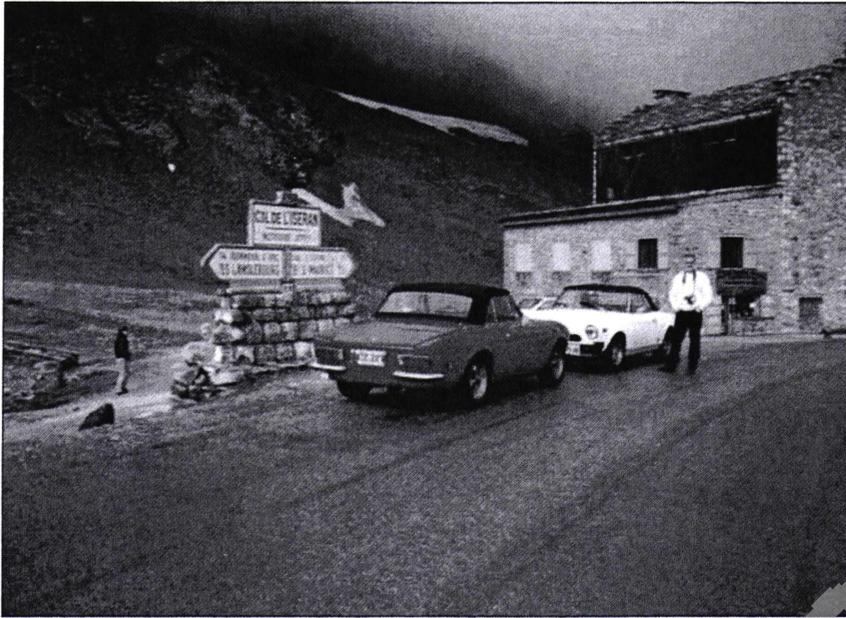
Die nächsten Tage „relaxten“ wir am Strand von „La Croix-Valmer“. Die Abende verbrachten wir abwechselnd feuchtfröhlich in St.-Tropez oder dem Rentner-Paradies „Cavalaire“.

Auf einer nächtlichen Rückfahrt von St.Tropez mit Guido's Spider fiel unvermittelt das Abblendlicht komplett aus, so daß wir nur noch mit Stand- bzw. Fernlicht fahren konnten.

FIAT = F(ahre) I(mmer) A(m) T(age), denn nachts braucht man Licht!

Diagnose am nächsten Tag: Kontakte am Lenkstockschalter total verbrannt (Sch... billiges Nachbauteil!).

Zu allem Überflus erfuhren wir an diesem Nachmittag zufällig beim Einkaufen, daß



die französischen LKW-Fahrer die Raffinerien blockierten, so daß die Tankstellen nicht weiter mit Kraftstoff beliefert wurden.

Nach dieser Nachricht gab es natürlich nur noch eins: Sofort zur nächsten Tankstelle, in die Warteschlange einreihen und volltanken!

Am nächsten Tag war es dann soweit: Alle Tankstellen in der Umgebung waren geschlossen, kein Tropfen Sprit mehr zu bekommen! Schöner Urlaub.

Nun war Rechnen angesagt: Eine Spider-Tankfüllung = 43 Liter Sprit = 450km Aktionsradius, also Rückfahrt durch Frankreich in die Schweiz = unmöglich!

Einzige Möglichkeit: Rückreise über Italien.

Also packten wir nach 5 Tagen Strandurlaub unsere 7 Sachen und fuhren über die wunderbaren Küstenstraßen der Cote d'Azur Richtung „Bella Italia“.

Natürlich waren wir nicht die einzigen, die auf diese glorreiche Idee gekommen sind und so war das Chaos beim Grenzübergang nach Italien perfekt:

Kilometerlange Staus unmittelbar hinter der Grenze an den Tankstellen, nichts ging mehr vor und zurück.

Nach stundenlangem Warten ging es endlich weiter. Wir entschlossen uns die Nacht

durchzufahren.

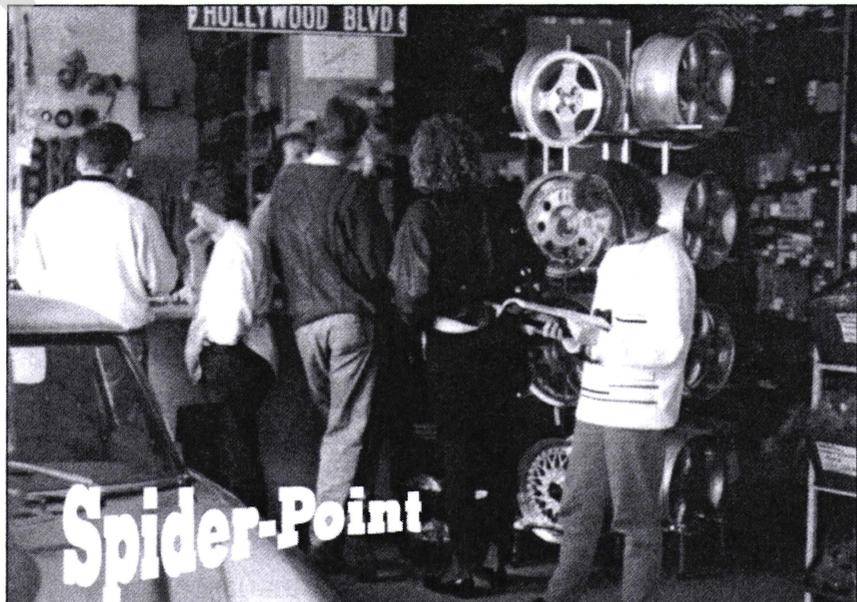
Über die Autobahn ging es Richtung Turin und von dort aus nach Aosta.

Mein HA-Geräusch wurde nach zweimaligem kurzzeitigen „Blockieren“ auch immer beängstigender, so daß ich nur noch max. mit 90-100 km/h fahren konnte.

Gegen 3.00 Uhr nachts waren wir nun im Aosta-Tal, unmittelbar vor der Schweizer Grenze. Wir beschlossen den Rest der Nacht auf einem Parkplatz im 1/2 Sterne Hotel „Spider“ zu verbringen.

Am nächsten Morgen, etwas „zerknittert“, fuhren wir dann nach einem kurzen Frühstück durch den „St.-Bernhard-Tunnel“ in die Schweiz und weiter nach Deutschland.

Doch dann nahm das Schicksal seinen Lauf. Nach einem kurzen Zwischenstop bei der Fa. Spider Point gab mein Differential nun endgültig den Geist auf. In Gedanken sah ich die restliche Rückfahrt

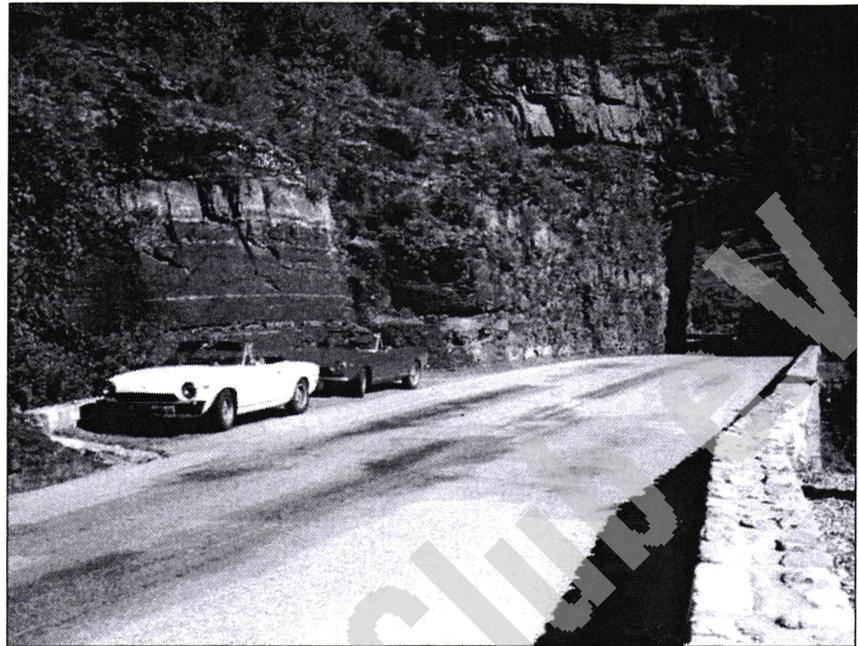




schon auf einem ADAC-Ab-  
schleppwagen auf mich zukom-  
men. Doch da halfen kurz ent-  
schlossen die rettenden „En-  
gel“ in Form der Mitarbeiter  
der Firma Spider Point.

Mit vereinten Kräften und  
trotz Feierabend wurde mein  
Differential in Rekordzeit (ca.  
1,5 Std.!) getauscht. Da soll  
noch mal einer sagen in  
Deutschland gäbe es keinen  
Service mehr.

An dieser Stelle deshalb  
meinen herzlichen Dank an H.  
Debacher und seine Angestell-  
ten für die schnelle und un-  
komplizierte Hilfe. Ich weiss  
auf jeden Fall jetzt, wo ich  
meine Spider Ersatzteile in Zu-  
kunft kaufe!



Der Rest der Rückfahrt ver-  
lief dann problemlos und stau-  
frei.

Nächstes Jahr fahren wir  
wieder nach Südfrankreich.

Rolf Bodewig

## Spider-Eignungstest

### 7.Frage

Nachdem Sie sich einen  
Weihnachtsbaum „be-  
sorgt“ haben, läuft Ihnen auf  
schneeglatter Straße ein Hase  
vor das Auto.

Wie halten Sie Ihren FIAT  
Spider beim Bremsen auch  
ohne ABS in der Spur?

1. Sie werfen die Rettungs-  
anker!

2. Sie lassen sich von einer  
Fachwerkstatt Heizspiralen in  
die Reifen bauen. Um den er-  
höhten Energiebedarf abzu-  
decken, rüsten Sie den Kof-



ferraum mit einer großen An-  
zahl Autobatterien auf. Das  
ersetzt zusätzlich die Sand-  
säcke!

3. Sie entfernen die Reifen  
und fahren auf den Felgen. So  
bleiben Sie in der „Schnee“-  
Spur!

Lösung:

Sie holen den Weihnachtsbaum mit handelsüblichem Rodelschlitten. Ihrem Spider gönnen Sie die Winterpause in der warmen, trockenen Garage!



## Vorstand

Funktion	Name / Adresse	Aufgabe	Telefon E-Mail
<b>1. Vorsitzender</b>	<b>Christian Schlamp (CS)</b> Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	Ansprechpartner für Mitglieder und Interessenten, technische Beratung AS/CS/CS1	<b>040/60951558</b> <b>CristianSchlamp@fiat spider.de</b>
<b>2. Vorsitzender</b>	<b>Michael Möller (MM)</b> Tinsdaler Kirchenweg 285 a 22559 Hamburg	Händlerkontakte, technische Beratung DS, Redaktionsmitglied (Ressort: Vorstand)	<b>040/810421</b> <b>MichaelMoeller@fiat spider.de</b>
<b>Kassenwart</b>	<b>F.-Oliver Grahmann (FOG)</b> Steenrott 15 24214 Gettorf	Finanzen/Kasse, Ansprechpartner für Regionalleiter, Redaktionsmitglied (Ressort: Regionales)	<b>04346/5155</b> <b>OliverGrahmann@fiat spider.de</b>
<b>Beisitzer</b>	<b>Guido Brüning (GB)</b> Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülpich	Ansprechpartner für TÜV-Fragen und Technische Beratung allg.	<b>02252/81812</b> <b>GuidoBruening@fiat spider.de</b>
<b>Beisitzer</b>	<b>Tilmann Döring (TDO)</b> Krähenweg 35 22459 Hamburg	Chefredakteur Spider Magazin Technische Beratung CS0/CS2	<b>040/5552190</b> <b>TilmannDoering@fiat spider.de</b>
<b>Beisitzer</b>	<b>Sönke Suhr (SU)</b> Neue Sülze 2a 21335 Lüneburg	Verlage und Sponsoren, Redaktionsmitglied (Ressort: kurz&bündig)	<b>04131/269827</b> <b>SoenkeSuhr@fiat spider.de</b>
<b>Beisitzer</b>	<b>Ralf de Vree (rdv)</b> Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Redaktionsmitglied (Ressorts: Internet, Teilemarkt, Mitgliederbewegung)	<b>04532/261319</b> <b>RalfdeVree@fiat spider.de</b>

## Regionalleiter

Gebiet Region	Ansprechpartner	Adresse	Telefon / E-Mail
Schleswig-Holstein <b>Region 1</b>	<b>F.-Oliver Grahmann</b>	Steenrott 15 24214 Gettorf	<b>04346/5155</b> <b>OliverGrahmann@fiat spider.de</b>
Hamburg <b>Region 2</b>	<b>Christian Schlamp</b>	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	<b>040/6032290</b> <b>CristianSchlamp@fiat spider.de</b>
Berlin <b>Region 3</b>	<b>Uwe Boddenberg</b>	Tannenbergallee 30 14055 Berlin	<b>030/30099229</b> <b>Uwe.Boddenberg@bpa.bund.de</b>
Friesland <b>Region 4</b>	<b>Meik Hämmerling</b>	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	<b>0421/3648514</b> <b>meik@huettinger.com</b>
Bielefeld <b>Region 5</b>	<b>Marco Kollmeier</b>	Turnerstr. 49 33602 Bielefeld	<b>0521/1367127</b> <b>MKollmeier@schueco.de</b>
Kassel <b>Region 6</b>			
Köln <b>Region 7</b>	<b>Guido Brüning</b>	Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülpich	<b>02252/81812</b> <b>Guido.Bruening@t-online.de</b>
Frankfurt <b>Region 8</b>	<b>Joachim Häring</b>	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	<b>06131/881886</b> <b>mainzel.anjo@t-online.de</b>
Schwarzwald <b>Region 9</b>	<b>Armin Albus</b>	Nordstr. 3/2 74232 Abstadt	<b>07062/65059</b>
München <b>Region 10</b>	<b>Christoph Spanner</b>	Sachsenkam 18 81369 München	<b>089/7696699</b>
Würzburg <b>Region 11</b>	<b>Klaus Vollmar</b>	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	<b>09321/921629</b>

# ***Kraftpaket***

